



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**Sottocommissione VIA**

**Parere n. 769 del 23 giugno 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento sfuso - Nuovo terminal per importazione e stoccaggio nell'area del petrolchimico di Porto Marghera</b></p> <p><b>ID_VIP: 9544</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>General Sistem s.r.l.</b>

## La Sottocommissione VIA

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” (di seguito, D.Lgs. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS), e ss.mm.ii.;

- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

**RICORDATA** la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “screening”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”, e in particolare:
- l'art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” *m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l'art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L' autorità competente, sulla base dei criteri di cui all' Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull' ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*” e in generale le Linee guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.);

**DATO ATTO** che:

- la società GENERAL SISTEM SRL con pec del 24/02/2023 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006, relativamente al progetto “ *Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento sfuso - Nuovo terminal per importazione e stoccaggio nell'area del petrolchimico di Porto Marghera*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. 27838/MiTE del 27/02/2023;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con pec del 14/03/2023, acquisita al prot. n. 37848/MiTE del 14/03/2023;
- la Divisione con nota prot.n.45457/MASE del 24/03/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/3499 in data 27/03/2023 ha comunicato alla Commissione, al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione, con la stessa nota prot.n.45457/MASE del 24/03/2023, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;
- con la stessa nota la Divisione ha precisato che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, la Società ha dichiarato che il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno delle aree definite dalla L.394/1991 né all'interno dei siti della Rete Natura 2000 e, a dimostrazione di ciò, è stata prodotta una relazione denominata “04 - VIA - *General Sistem - feb23 - Screening di Vinca*” e che il Proponente dichiara altresì che le modifiche al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015;

**DATO ATTO** che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis, parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto F - *Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio acqueo è inferiore o uguale a 10 ettari, le cui aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*;

**CONSIDERATO** che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

**CONSIDERATO** che

la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

- Elenco elaborati

- Studio Preliminare Ambientale (SPA)
- *Screening* di Vinca
- *Screening* di Vinca fotografie ante operam
- *Screening* di Vinca Planimetria del sito
- Relazione gestione materiale di dragaggio

**CONSIDERATO**, altresì, che con nota acquisita al prot. n. MASE/73393 del giorno 8/05/2023, il Proponente ha inoltrato integrazioni volontarie inerenti alla produzione di sedimenti e di rifiuti;

**CONSIDERATO**, altresì, che il Proponente con successiva nota acquisita al prot. n. MASE/94030 del 9/06/2023, ha trasmesso la seguente ulteriore documentazione:

- Studio preliminare ambientale – Integrazioni volontarie (produzione di sedimenti e produzione di rifiuti);
- Estratto catastale area (*pdf e pdf signed*);
- Quadro Programmatico (*pdf e pdf signed*);
- Quadro economico generale (*pdf e pdf signed*);
- Studio preliminare ambientale – Integrazioni (con Allegati: – Modalità di gestione del sedimento; 2 – Estratto catastale dell'area; 3 – Quadro di riferimento programmatico; 4 – Quadro economico generale

**EVIDENZIATO** inoltre che:

- 1) la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili;

**CONSIDERATO** che sono pervenuti i seguenti pareri/osservazioni:

- Richiesta integrazioni della Regione Veneto con nota prot. n. 0242219 del giorno 5/05/2023 acquisita al prot. n. MASE/0072696 del 05/05/2023;
- Nota della Città Metropolitana di Venezia acquisita al prot. n. MASE/91698 del 6/06/2023;
- Nota della Regione Veneto con prot. n. 0334176 del 21/06/2023, acquisita al prot. n. CTVA/7232 del 21/06/2023;

**PREMESSO** che:

Il MASE/91698 del 6/06/2023; prevede la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell'area, denominata ex ABIBES, di 25.000 m<sup>2</sup>, lungo il Canale Industriale Sud per lo svolgimento di attività in conto proprio per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione e estrazione, di cemento sfuso per la commercializzazione tramite autobotti. In base a precise necessità di mercato si rende ora necessario realizzare:

1. Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento.
2. 24 *silos* per lo stoccaggio di cemento.
3. 3 punti di carico sfuso completi ognuno da bilancia a ponte.

4. Edificio in muratura adibito ad uffici, magazzino, spogliatoi e servizi igienici per gli operatori.

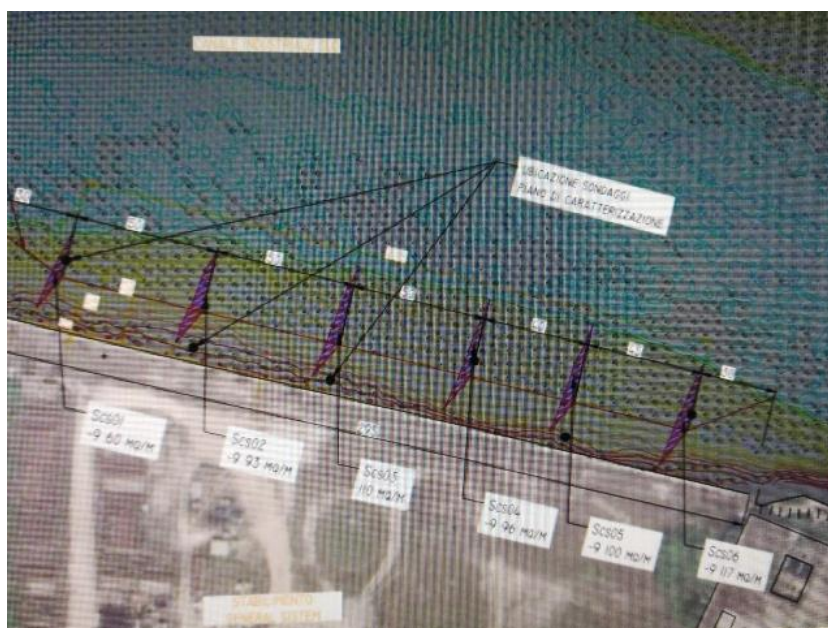
Così come richiesto dalla nota del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con protocollo AdSP MAS.E 0010665 del 08/06/2022 è presentata valutazione di *screening* di VIA per la modifica riguardante la banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento.

#### **in ordine alla localizzazione del progetto e allo stato attuale**

L'intervento interessa la banchina demaniale, della lunghezza di 295 m, posta lungo il Canale Industriale Sud afferente all'insediamento di proprietà della ditta General Sistem. L'area retrostante la banchina, avente ampiezza di 22.000 m<sup>2</sup> raggiungibile da Via della Geologia è censita all'agenzia del Territorio Sezione di Venezia, sezione di Malcontenta, foglio 193 mappali 1205,1207,573,572,561.



La banchina demaniale è realizzata con uno schema ostruttivo a paratia metallica combinata (travi a doppio T da 1000 mm e palancole di contenimento) ed è stata costruita con la predisposizione per l'installazione di un carroponte con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario lato terra costituite da cavalletto di pali inclinati.



Con la nota del 9/06/2023, il Porponente fornisce alcune indicazioni sulla Sede Operativa di General Sistem S.r.l. situata nella Località Fusina (VE) in Via della Geologia nell'area Porto Marghera. Il sito in esame occupa una superficie totale di circa 25.000 m<sup>2</sup>.

Infine, sempre con la stessa nota del 9/06/(2023), il Proponente dichiara che “La verifica di VIA riguarda LA SOLA AZIONE DI RISISTEMAZIONE DELLA SCARPATA DELLA BANCHINA DEMANIALE, in modo da consentire l'accosto delle navi cementiere, ELIMINANDO LA SCARPATA ATTUALMENTE PRESENTE, attraverso un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m., così come richiesto dalla nota del consiglio superiore dei lavori pubblici con protocollo AdSP MAS. E 0010665 del 08/06/2022”.

### **in ordine agli obiettivi del progetto**

#### **Descrizione del ciclo produttivo progettuale**

Il ciclo produttivo dell'azienda potrà essere suddiviso nelle seguenti fasi:

- Arrivo via mare di cemento sfuso tramite apposite navi adibite al trasporto di materiali polverulenti, fornite di macchinari necessari allo scarico del cemento stesso tramite trasporto pneumatico, a cui si fa riferimento per lo screening di VIA.
- Stoccaggio del cemento in 4 *rumore* (capacità cad. 5000 t circa).
- Estrazione e trasporto meccanico del cemento dai *silos* a 3 stazioni di miscelazione posizionate direttamente sopra il punto di carico fuso.

#### **Ricevimento e stoccaggio cemento**

In questa prima fase la materia prima, cemento, arriverà tramite navi da trasporto (di circa 135 m) via mare e a regime il *terminal* gestirà fino a 250.000-300.000 tonnellate annue, un traffico di circa 50 navi/anno, una capacità di stoccaggio nei silos pari a 11.500 tonnellate circa. Il traffico viabilistico generato a regime sarà pari a circa 40 autotreni/giorno.

#### **Stoccaggio delle polveri**

Sono in fase di progettazione n. 4 *silos* per lo stoccaggio del cemento con capacità di riempimento di 5000 t cad. circa.

#### **Estrazione e trasporto del cemento alle stazioni di miscelazione, carico del fuso**

L'attività si identifica nella movimentazione e stoccaggio di materiale nell'area in esame senza alcuna attività processistica che comporti manipolazione del cemento.

### **In ordine al confronto fra le alternative**

Il Proponente non espone alcuna alternativa.

### **In ordine all'inquadratura urbanistica e territoriale**

#### **Inquadratura urbanistica e territoriale**

La Sede Operativa di General Sistem S.r.l. è situata nella Località Fusina (VE) in Via della Geologia, nell'area Porto Marghera, con una superficie totale di circa 25.000 m<sup>2</sup>. L'azienda ricade all'interno dell'area industriale di Porto Marghera e dista circa 6 Km in direzione sud-est dal centro cittadino di Marghera e a circa 7 km ad ovest di Venezia. La località di Fusina, in cui è operativa General Sistem S.r.l., è situata nella terraferma veneziana ed è compresa nella municipalità di Marghera nel comune di Venezia a circa 7 km dal casello autostradale di Marghera (autostrada Serenissima A4).

Il complesso produttivo è ubicato a circa 2,5 km in linea d'aria ad ovest dal centro di Malcontenta, a circa 8 km in linea d'aria ad est dal centro di Venezia e a circa 4 km in linea d'aria a sud dal centro di Marghera. Lo Stabilimento dista circa 11 km in linea retta direzione Nord-Est, dall'aeroporto più vicino (MARCO POLO - VENEZIA) e rientra nelle zone prescritte dalle norme I.C.A.O. (*International Civil Aviation Organization*) per quanto concerne il piano previsto per l'atterraggio ed il decollo di velivoli dall'aeroporto stesso ed è

raggiungibile dalla strada statale Romea SS 309 in località Malcontenta attraverso specifico ingresso da via della Geologia.

In riferimento al rischio sismico, l'area di porto Marghera è classificata nella zona 3 (Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti.) dall'Ordinanza PCM 3274 del 20/03/2003 aggiornata con la Deliberazione del Consiglio Regionale Veneto n. 67 del 3.12.2003 ed in seguito modificate con la D.G.R. n.244 del 9 marzo 2021.

Nell'intorno di 300 m dal perimetro del complesso, non si rileva la presenza di strutture scolastiche, sanitarie o altri luoghi soggetti ad affollamento.

I recettori sensibili più vicini allo stabilimento sono:

- il centro abitato di Malcontenta situato a circa 2,4 Km in linea d'aria ad Est dello stabilimento in esame Il sito aziendale ricade all'interno di una zona a carattere produttivo circondata da paesaggio a carattere rurale. Attorno all'area dello stabilimento sono presenti stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del D.lgs. 105/2015 e s.m.i.;
- il contesto ecologico che si colloca a contorno del complesso industriale in esame è l'ambiente lagunare Veneto, caratterizzato da elementi di peculiarità naturalistica di grande rilievo ed oggetto di numerose iniziative e provvedimenti di salvaguardia e tutela, tra cui l'inserimento di ampie aree lagunari tra i Siti afferenti alla rete di Natura 2000.

I siti della Rete Natura 2000 situati in prossimità dell'area di progetto sono:

- SIC IT3250030 “Laguna medio inferiore di Venezia” distanza ~ 10 Km;
- SIC IT3250031 “Laguna superiore di Venezia” distanza ~ 8 Km;
- ZPS + SIC IT3250010 “Bosco di Carpenedo” distanza ~ 8 Km;
- ZPS + SIC IT3250023 “Lido di Venezia biotopi Litoranei” distanza ~ 12 Km;
- ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” distanza ~ 6 Km.

### **In ordine al quadro programmatico**

#### **Conformità urbanistica, ambientale e territoriale**

##### **Classificazione dell'area ai sensi del Piano Regolatore del Comune di Venezia**

Dall'esame della Variante al Piano Regolatore Generale per la Terraferma (VPRG) del comune di Venezia si evince che la zona in cui è ubicata General Sistem S.r.l., è classificata come “Zona Territoriale omogenea: Sigla f.08 – Impianto tecnologico”. Nell'intorno di 300 m dal perimetro del complesso, non si rileva la presenza di strutture scolastiche, sanitarie o altri luoghi soggetti ad affollamento. In aree limitrofe sono presenti stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015 e s.m.i. sia in soglia superiore sia in soglia inferiore.

##### **Classificazione dell'area ai sensi del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente**

Attualmente la Regione Veneto è dotata di un Piano approvato nel 1992, di un Piano adottato nel 2009 a cui è seguita l'adozione di una variante con l'attribuzione della valenza paesaggistica nel 2013. Dall'analisi delle tavole del PTRC vigente non emergono indicazioni contrarie o vincoli particolari per l'esecuzione delle attività aziendali e la realizzazione del progetto, in particolare:

- l'area in esame non ricade in zone di tutela ambientale;
- l'area in esame non ricade in zone soggette a vincoli paesaggistici;
- l'area in esame non ricade in aree zone a rischio sismico o idrogeologico;
- l'area in esame non ricade in zone di interesse storico e archeologico.

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato un Piano Territoriale Regionale di Coordinamento aggiornato ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 (art. 25 e 4).

Dall'analisi del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, sia vigente sia adottato, il Proponente rileva che l'area interessata dall'impianto di progetto non interessa zone sottoposte a vincoli di tipo ambientale e paesaggistico particolari o per la salvaguardia delle risorse idriche e che l'azienda, l'attività da essa svolta e il progetto in programma risultano essere collocati in area conforme al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale e più precisamente alla destinazione d'uso del territorio.

#### Classificazione dell'area ai sensi del Piano Territoriale Generale (P.T.G.)

Il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del P.T.C.P è stato approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019. Secondo il Proponente, la realizzazione del progetto in programma non entra in contrasto con la strategia d'ambito e dall'esame delle Norme Tecniche di Attuazione non risultano presenti vincoli specifici relativi all'aggiornamento e al potenziamento di un'attività produttiva già esistente. Dall'analisi del PGT/PTCP si riscontra che il sito produttivo aziendale ricade in zona del territorio conforme alla tipologia di attività svolta ed in accordo con le strategie di pianificazione adottate. Non si riscontrano, inoltre, particolari criticità paesaggistiche o vincoli nel sito di insediamento.

Con la nota di integrazione del 9/06/2023 il Proponente tratta la CONFORMITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL PROGETTO, e in particolare relaziona nuovamente su:

- CLASSIFICAZIONE DELL'AREA AI SENSI DEL PIANO REGOLATORE DEL COMUNE DI VENEZIA
- CLASSIFICAZIONE DELL'AREA AI SENSI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC) PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO VIGENTE
- CLASSIFICAZIONE DELL'AREA AI SENSI DEL PIANO TERRITORIALE GENERALE (P.T.G.)
- VALUTAZIONE INTEGRATA DELLA CONFORMITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E TERRITORIALE DEL PROGETTO

#### in ordine al Quadro progettuale

##### Modifica della banchina demaniale per la ricezione via mare del cemento.

La banchina demaniale allo stato attuale presenta una predisposizione per l'installazione di un carroponete con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario, lato terra, costituite da cavalletto di pali inclinati. La nuova infrastrutturazione prevederà il rinforzo della banchina con completamento dei tiranti esistenti, ancorati a una struttura di sostegno dietro alla banchina con trave di calcestruzzo e pali trivellati da 1200 mm.

Saranno eseguiti il mantenimento dei tiranti orizzontali installati nel coronamento per non danneggiare la trave e trave di contrasto su pali (con differente schema statico) che consente di non danneggiare i sottoservizi esistenti. Sarà mantenuta la medesima stabilità strutturale per il suo l'utilizzo con un tirante d'acqua a filo banchina di -12,00m, per supportare le massime sollecitazioni prevedibili. I tiranti saranno realizzati prolungando i monoconi delle barre doppie esistenti fino a un cordolo su pali di ancoraggio dei tiranti inclinati.

Nel cordolo saranno predisposte le tubazioni di guida per le integrazioni dei tiranti necessari ad aumentare la portata della banchina da un fondale attuale di -9 m s.l.m.m. con sovraccarichi di 3 t/m<sup>2</sup> a una profondità del fondale di -12,00 m s.l.m.m. con sovraccarichi di 5 t/m<sup>2</sup>.

Il carico sismico (dimensionante per i carichi orizzontali) e la profondità di progetto a -12 m s.l.m.m. imporranno una distanza di circa 38 m, tra filo banchina e le fondazioni dei silos.



L'attività di scavo, costruzione tiranti, palificazioni e costruzione delle platee di fondazione sono, secondo il Proponente, compatibili con le prescrizioni contenute nella deliberazione della Giunta Regionale n.1732 del 03 ottobre 2013 pubblicata sul BUR n.91 del 29/10/2013 “Applicazione dei Protocolli Attuativi di cui all'Accordo di Programma del 16/04/2012 sottoscritti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare il 21/01/2023 alle aree escluse dal Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera”.

I lavori saranno eseguiti con draghe auto-caricanti dotate di escavatori idraulici con benna bivalva; con velocità di escavo che riducano al minimo la produzione di torbidità. Il sito in oggetto di intervento è dotato di certificazione di conformità ambientale a seguito di intervento di bonifica.

Con la nota del 9/06/2023, Il Proponente dichiara: *“Il progetto nel suo complesso prevede la realizzazione di un nuovo terminal per importazione e stoccaggio di cemento sfuso (intervento previsto nel piano operativo Triennale 2022-2024 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), in area ex Abibes ora di proprietà General Sistem Srl. Per garantire l'accosto delle navi cementiere è necessario un intervento di rinforzo della struttura portante della banchina, che attualmente ha solo funzioni di marginamento ambientale, e un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata attualmente presente. Tale intervento prevede una modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale, in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e non comporta modifiche sostanziali all'assetto plano-batimetrico del porto. Pertanto, come da indicazione riportata nella risposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale tale modifica inserita nel Piano Regolatore Portuale rientra nella fattispecie degli Adeguamenti Tecnico Funzionali come previsto dall'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 ess.mm.ii.”;*

Sempre con la nota del 9/06/2023, il Proponente fornisce alcune precisazioni sul Progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto delle navi cementizie oggetto di verifica di assoggettabilità di VIA e sul dragaggio del fondale fino a - 9 m.

### **In ordine alla stima e al bilancio dei materiali da movimentare**

#### **Premessa**

Le attività di dragaggio sono previste per rendere possibili la realizzazione del nuovo terminal per importazione e stoccaggio di cemento sfuso e per garantire l'accosto delle navi cementiere e, pertanto, si rende necessario un intervento di rinforzo della struttura portante della banchina, che attualmente ha solo funzioni di marginamento ambientale e un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata. Secondo il Proponente, non si prevede una modifica tale da alterare in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale, in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e senza modifiche sostanziali all'assetto plano-batimetrico del porto.

L'utilizzo dei fanghi di dragaggio quali materiali costituiti da limi, argille, sabbie e ghiaie misti ad acqua, provenienti dalle attività di dragaggio di fondali di laghi, dei canali navigabili o irrigui e corsi d'acqua, pulizia di bacini idrici, sono disciplinati dall'art. 184-quater del D. Lgs. n. 152/2006, introdotto dal D.L. 24 giugno 2014, n. 91 (c.d. Decreto Competitività), convertito con modificazioni dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

I materiali dragati, sottoposti a operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati, cessano di essere rifiuti, qualora, all'esito di operazioni di recupero, soddisfino i requisiti e siano utilizzati in conformità a specifiche condizioni, diverse a seconda che i materiali di dragaggio siano utilizzati in un sito o direttamente all'interno di un ciclo produttivo. Secondo il disposto di cui all'art. 184-quater, commi 1 e 2, se utilizzati, in un sito, occorrerà che i materiali di dragaggio:

- non superino i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione (Csc) di cui alle colonne A e B della Tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte IV, D.L. vo n. 152/2006, con specifico riferimento alla destinazione urbanistica del sito di utilizzo;

- siano utilizzati direttamente, presso un sito di destinazione certo, anche a fini di riuso o di rimodellamento ambientale, senza rischi per le matrici ambientali interessate ed in particolare senza determinare contaminazione delle acque sotterranee e superficiali;
- siano sottoposti a specifici *test* di cessione, secondo le metodiche e i limiti di cui all'Allegato 3 del D.M. 5 febbraio 1998.

#### Gestione del materiale di dragaggio escavato

I materiali provenienti dal dragaggio del canale saranno separati e previa analisi conferiti a smaltimento esterno come rifiuto o riutilizzati se le caratteristiche dei materiali risulteranno conformi nei parametri ambientali normativi.

La possibilità di riutilizzo dei sedimenti dragati, potrà avvenire solamente con il riutilizzo nella medesima area di lavoro a fronte di una qualificazione analitica prevista dalla normativa vigente. Le attività di dragaggio saranno eseguite con specifiche draghe auto caricanti dotate di escavatori idraulici con benna bivalve; con capacità di operare a regime ridotto di velocità di escavo consentendo la riduzione minimale della torbidità del canale si intende che l'attività di dragaggio sarà effettuata tramite dragaggio meccanico in quanto tale tecnica (che prevede ad esempio l'uso di benna mordente) oltre a garantire una buona precisione nel prelievo dei sedimenti, garantisce la conservazione del materiale integro, con bassa percentuale di acqua.

Potrà essere utilizzata una benna a chiusura ermetica o idraulica (la cui apertura e chiusura possa essere monitorata), per evitare la fuoriuscita del materiale dragato dal grappo non perfettamente chiuso, nel movimento dal fondo verso la superficie o dall'apertura posta sulla sommità del grappo.

Inoltre, durante le varie fasi di dragaggio e soprattutto nell'asportazione delle lenti più contaminate, sarà presa in considerazione l'adozione di panne galleggianti di contenimento a tutta altezza per evitare la dispersione dei sedimenti in sospensione verso l'ambiente circostante.

Saranno gestiti opportunamente, all'interno della struttura, in aree di deposito temporaneo e qualificati analiticamente, i rifiuti prodotti durante la fase di cantiere, identificati in:

- materiali da imballaggio,
- EER 17.05.05\*materiali di dragaggio contenenti sostanze pericolose (se presenti)
- EER 17.05.06 materiali di dragaggio diversa da quella di cui alla voce 17.05.05\*
- scarti di lavorazione edile.

A tale proposito, la Commissione rileva che i fanghi dragati non possono essere gestiti come descritto ma devono essere gestiti solo ai sensi del D.M. 173/2016 o D.M. 172/2016.

L'allontanamento dei rifiuti prodotti sarà gestito per categorie omogenee e conferiti a smaltitori autorizzati.

La possibilità di riutilizzo dei materiali dragati, potrà avvenire nella medesima area di lavoro a fronte della qualificazione analitica di laboratorio.

Il sito in oggetto di intervento è dotato di certificazione di conformità ambientale a seguito di intervento di bonifica su tutta l'area in cui insiste l'azienda.

In sede di integrazioni (nota del 9/06/2023) il Proponente precisa che “*la gestione del materiale di dragaggio avverrà come sedimento ai sensi del Protocollo d'Intesa sui fanghi dell'8 aprile 1993 tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia, recante "Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia" e integrato con il nuovo protocollo fanghi di cui il Consiglio di Stato ha espresso parere favorevole allo schema di decreto sulle disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione nella laguna di Venezia dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali proposto congiuntamente dal Ministero delle*

*Infrastrutture e dal Ministero dell’Ambiente. Il sedimento sarà riutilizzato o conferito in area specifica dedicata che verrà individuata preventivamente prima dell’attività di dragaggio”.*

**In ordine alla caratterizzazione dei fanghi portuali da dragare**

Il Proponente non riporta alcuna informazione.

**In ordine agli aspetti geologici geotecnici e sismici**

Il Proponente non riporta alcuna informazione.

**in ordine alla durabilità delle opere e alla loro manutenzione**

Il Proponente non riporta alcuna informazione.

**in ordine a Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto**

Il Proponente dichiara che di aver valutato la propria assoggettabilità al D. Lgs. n. 105/2015 risultando non soggetta alla soglia, ma dichiara che il sito aziendale ricade all’interno di una zona a carattere produttivo circondata da paesaggio a carattere rurale. Attorno all’area dello stabilimento sono presenti stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del D.lgs. 105/2015 e s.m.i.

**In ordine agli effetti dei Cambiamenti climatici**

Il Proponente non riporta alcuna considerazione.

**In ordine al cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati**

Il Proponente non riporta alcuna informazione al riguardo.

**In ordine al cronoprogramma e all’importo dei lavori**

Sono previsti sei mesi di attività cantieristica comprendenti le seguenti fasi: Predisposizione attività di cantiere; Scavo Fase 1 scavo a quota -9 m; Scavo Fase 2 rimozione della scarpata; rinforzo della banchina con completamento dei tiranti esistenti; chiusura del cantiere. L’investimento previsto è quantificato in circa 20 milioni di euro.

Con la nota del 9/06/2023, il Proponente trasmette il Quadro economico generale e precisa che l’importo dell’opera assomma in totale a Euro 303.170,00.

**In ordine alle componenti ambientali, ai potenziali impatti e alle misure di mitigazione**

**Stato di progetto: impatti generati in fase di realizzazione/cantiere**

La realizzazione del progetto di adeguamento della banchina richiederà il trasferimento di materiali, mezzi e personale tecnico nella sede produttiva della General Sistem Srl., considerando che per il progetto di sistemazione della banchina si prevede una tempistica superiore a un anno.

**Risorse idriche e scarichi idrici**

Gli impatti sull’ambiente idrico generati in questa fase sono relativi ai prelievi idrici e allo scarico degli effluenti liquidi derivanti dal normale svolgimento delle attività di cantiere. Per ciò che concerne i prelievi idrici, il fabbisogno necessario sarà soddisfatto tramite approvvigionamento da acquedotto tramite rete aziendale esistente; in fase di realizzazione dell’opera non è prevista l’emissione di reflui civili e sanitari in quanto le aree di cantiere saranno attrezzate con appositi bagni chimici.

**Acque meteoriche**

Il Proponente dichiara che il consumo idrico della modifica apportata alla struttura di marginamento della scarpata non va a influire sul bilancio della rete fognaria in cui ricadono le acque meteoriche e quindi non prevede aggravamenti relativamente al numero di attivazioni e alla quantità o qualità delle acque meteoriche emessa.

#### Risorse energetiche

Durante la fase di cantiere l'approvvigionamento elettrico necessario al funzionamento di utensili e/o macchinari sarà previsto da apposito quadro elettrico di distribuzione collegato alla cabina di distribuzione MT/BT elettrica di stabilimento. Se necessario, si potrà ricorrere eventualmente all'impiego di gruppi elettrogeni in riferimento a condizioni ed attività che necessitino di eventuale sovralimentazione elettrica attualmente non prevista.

#### Emissioni in atmosfera

In fase di cantiere le emissioni in atmosfera possono essere riconducibili a:

- dispersione di polveri durante le fasi di movimentazione terra in fase di lavorazione della scarpata;
- circolazione dei mezzi di cantiere per la movimentazione del materiale proveniente dalle operazioni di adeguamento della struttura della scarpata;

Le sostanze emesse in fase cantiere, attraverso l'utilizzo di mezzi di movimentazione terra durante le attività di rimozione e apprestamento della scarpata, sono qualificabili come polveri totali che potranno essere contenute attraverso condizioni operative che prevedono l'umidificazione dell'area di lavoro. Infatti, saranno previste, misure specifiche di prevenzione, quali ad esempio l'impiego di contenitori di raccolta che consentano di limitare la diffusione di polveri, l'impiego sistemi di movimentazione con scarse altezze di getto, l'ottimizzazione dei carichi trasportati e delle tipologie di mezzi utilizzati, il lavaggio o pulitura delle ruote dei mezzi per ridurre il fango e la dispersione di polveri, prima dell'uscita dalle aree di lavoro e l'innesto su viabilità pubblica.

Con la nota del 9/06/2023, il Proponente dichiara: “In riferimento al progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto di navi cementiere si comunica che non sono in previsti punti di emissione in atmosfera né in fase di cantiere né in fase di esercizio. Di conseguenza l'impatto relativo alla matrice aria risulta inesistente”;

#### Produzione di rifiuti

La fase di cantiere del progetto proposto comporterà il dragaggio della scarpata e l'eventuale produzione rifiuti da cantiere.

Il progetto non ricade nelle more della disciplina prevista per la gestione dei materiali rocce e terre da scavo secondo l'iter del DPR 120/2017, ma soggiace alle disposizioni sempre del D. Lgs. n. 152/06 per l'art. 184 quater che disciplina l'utilizzo dei fanghi di dragaggio - quali materiali costituiti da limi, argille, sabbie e ghiaie misti ad acqua, provenienti dalle attività di dragaggio di fondali di laghi, dei canali navigabili o irrigui e corsi d'acqua, pulizia di bacini idrici, introdotto dal D.L. 24 giugno 2014, n. 91, come modificata dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

I rifiuti prodotti in fase di cantiere potranno essere identificati in materiali da imballaggio, materiali di dragaggio contenenti sostanze pericolose EER 17.05.05\* o materiali di dragaggio diversa da quella di cui alla voce 17.05.05\* ed eventuali scarti di lavorazione edile, che saranno gestiti opportunamente, all'interno della struttura, a fronte di analisi di qualificazione dei rifiuti prodotti. Gli eventuali rifiuti prodotti saranno depositati per categorie omogenee e conferiti a smaltitori autorizzati.

I materiali provenienti dal dragaggio del canale saranno separati e previa analisi conferiti a smaltimento esterno come rifiuto o riutilizzati se le caratteristiche dei materiali risulteranno conformi nei parametri ambientali normativi, nella medesima area di lavoro a fronte di una qualificazione analitica prevista dalla normativa vigente.

Secondo il Proponente, per le ragioni esposte, l'impatto ambientale derivante dalla produzione di rifiuti può essere considerato trascurabile, anzi la situazione del suolo potrebbe migliorare a seguito dell'asporto di terreni derivanti dalla riorganizzazione e sistemazione della scarpata.

Con la nota acquisita al prot. n. MASE/73393 dello 08-05-202 il Proponente ha inoltrato integrazioni volontarie inerenti alla produzione di sedimenti e di rifiuti.

#### “Produzione di sedimenti

*In merito al paragrafo 5.5 “Produzione di rifiuti” inserito all'interno dello Studio Preliminare Ambientale si fornisce un'integrazione volontaria per meglio chiarire la gestione dei materiali di dragaggio.*

*In particolare, la gestione di tale materiale avverrà come sedimento ai sensi del Protocollo d'Intesa sui fanghi dell'8 aprile 1993 tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia, recante "Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia”.*

*Il sedimento sarà riutilizzato o conferito in area specifica dedicata che verrà individuata preventivamente prima dell'attività di dragaggio.*

*Per valutare la qualità dei sedimenti, sono stati eseguiti, preliminarmente, n. 6 sondaggi in aree specifiche della banchina demaniale con profondità fino a 12 m.*

*Di seguito si riporta l'area oggetto di sondaggio in cui vengono identificati i punti di campionamento. I risultati delle analisi eseguite sono riportati nella tabella sottostante in cui vengono identificate le classi di utilizzo, al fine di individuare la localizzazione futura del sedimento.*

*Sulla base del Protocollo d'Intesa sui fanghi dell'8 aprile 1993 tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia e i Comuni di Venezia e Chioggia, recante "Criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e impiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia” è stata stabilita una classificazione dei contaminanti in funzione della destinazione del materiale dragato.*

*Tale protocollo definisce quattro classi che si basano sul superamento di predefiniti limiti di concentrazione da parte di almeno una sostanza. Le classi identificate dal Protocollo d'Intesa del '93 sono:*

- *Classe A: terre di dragaggio utilizzabili in interventi di ripristino di morfologie lagunari comportanti il contatto diretto o indiretto di detti fanghi con le acque della laguna;*
- *Classe B: terre di dragaggio utilizzabili in interventi riguardanti il recupero e il ripristino di isole lagunari, realizzati in maniera tale da garantire un confinamento permanente dei fanghi stessi così da impedire ogni rilascio di inquinanti nelle acque lagunari;*
- *Classe C: terre di dragaggio utilizzabili in interventi riguardanti ampliamenti ed innalzamenti di isole permanentemente emerse o di aree interne limitrofe alla conterminazione lagunare, realizzabili con un confinamento permanente costituito da strutture dotate di fondazioni profonde e continue, tali da evitare sia in corso d'opera che ad opera compiuta qualsivoglia rilascio di specie inquinanti a seguito di processi di erosione, dispersione ed infiltrazione di acque meteoriche;*
- *Classe oltre C: terre di dragaggio, che comunque non siano classificate come rifiuto tossico nocivo, utilizzabili per il ripristino altimetrico di aree depresse al di fuori della conterminazione lagunare, con assicurazione del totale isolamento e impermeabilizzazione.*

*Sono poi riportati i limiti tabellari così come esplicitati nel Protocollo d'intesa del 1993.*

*I risultati delle analisi eseguite sono riportati nella tabella sottostante in cui vengono identificate le classi di utilizzo, al fine di individuare la localizzazione futura del sedimento.*

*Come da tabella con le risultanze delle analisi effettuata i sedimenti sono classificabili nelle tre classi A, B e C. Nessun sedimento è classificabile “oltre C”.*

#### Produzione di rifiuti

*La produzione di rifiuti sarà limitata ed eventuali scarti di lavorazione edile, che saranno gestiti opportunamente, all'interno della struttura, a fronte di analisi di qualificazione dei rifiuti prodotti.*

*Gli eventuali rifiuti prodotti saranno depositati per categorie omogenee e conferiti a smaltitori autorizzati”.*

### Rumore

Le modifica in programma avrà un contributo al clima acustico estemporaneo solo nella fase di cantiere, solo in fase diurna, durante le fasi di dragaggio e/o scavo e sistemazione della scarpata, ma, secondo il Proponente, l’impatto estemporaneo risulterà trascurabile rispetto al clima acustico attuale presente nell’area industriale di Porto Marghera (VE).

### Traffico veicolare

L’attività in fase di cantiere comporta un incremento del traffico pesante sulla viabilità interna ed esterna dello stabilimento. La viabilità interna sarà gestita in accordo alle procedure interne di sito. Saranno pianificati i percorsi e verificati gli ingombri per eliminare rischi di interferenze ed è previsto in fase di cantiere un flusso di mezzi trascurabili rispetto la movimentazione presente nel sito industriale. Nella fase operativa di cantiere il traffico fluviale è trascurabile.

### Odori

In fase di cantiere non sono previste emissioni odorigene.

### Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

La fase di cantiere non prevede l’utilizzo di dispositivi o l’effettuazione di attività tali da comportare l’emissione di radiazioni ionizzanti o non ionizzanti.

### Paesaggio, flora, fauna ed ecosistema

Secondo il Proponente, il progetto complessivo non determina fattori di pressione (emissioni di inquinanti aeriformi, scarichi idrici, traffico indotto, ...) tali da potere incidere sulle aree di pregio naturalistico della Rete Natura 2000 ubicate a significativa distanza dall’area (il sito più vicino dista infatti 6 Km dall’azienda).

### Inquinamento luminoso

L’attività in fase di cantiere è eseguita durante il periodo diurno e pertanto il Proponente non prevede attività che richiedano luce artificiale.

### **Stato di progetto: impatti generati in fase di esercizio**

La sistemazione della scarpata inerente all’area della banchina non prevede, secondo il Proponente, impatti sulle matrici ambientali in quanto in progetto non ha caratteristiche produttive.

### **Inquadramento rispetto al D. Lgs. n. 105/2015**

L’azienda ha valutato la propria assoggettabilità al D. Lgs. n. 105/2015 risultando non soggetta alla soglia.

### **Conclusioni del Proponente**

Il Proponente ritiene che il progetto di modifica presentato non possa produrre impatti sull’ambiente circostante, considerato che:

- il progetto in parola è conforme alla destinazione d’uso del territorio come definito dal Piano degli Interventi del comune di Venezia (VE);
- il Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale più vicino dista circa 6 km dal luogo dove verrà realizzato il progetto in parola;
- i limiti di emissione sonora previsti dalla vigente normativa risultano coerenti alla zonizzazione acustica vigente;
- non è prevista variazione al traffico veicolare nell’intorno della zona dove ha sede l’attività;
- non sono previste emissioni di specie chimiche in atmosfera;

- non si riscontrano eventi incidentali passati di elevata entità che hanno interessato l'azienda;
- l'attività non è e non sarà soggetta alle disposizioni normative del D. Lgs n. 105/2015 (Seveso III);
- l'impatto ambientale cumulativo per la ristrutturazione della scarpata di contenimento della banchina del nuovo *terminal* di General System può essere ritenuto nullo;

### **In ordine alla Valutazione di Incidenza e alla biodiversità**

Sono stati consultati i seguenti atti:

- DGR n. 2371 del 26 luglio 2006 - Approvazione del documento relativo alle misure di conservazione per le Zone di Protezione Speciale ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e del D.P.R. 357/1997.
- DGR n. 4240 del 30 dicembre 2008 - Approvazione della cartografica degli habitat delle ZPS venete.
- DGR n. 786 del 27 maggio 2016 - Approvazione delle Misure di Conservazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 (Articolo 4, comma 4, della Direttiva 92/43/CEE).
- DGR n. 1331 del 16 agosto 2017 - Misure di Conservazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 (Articolo 4, comma 4, della Direttiva 92/43/CEE) - Modifiche ed integrazioni.
- DM 27/7/18, DM10/5/19, DM 20/6/19.

Le aree protette sono le seguenti:

- Sito cod. IT 3250030 distanza dal sito: ~ 10000 m
- Sito cod. IT 3250031 distanza dal sito: ~ 8000 m
- Sito cod. IT 3250010 distanza dal sito: ~ 8000 m
- Sito cod. IT 3250023 distanza dal sito: ~ 12000 m
- Sito cod. IT 3250046 distanza dal sito: ~ 6000 m

Sarà realizzata un'area di cantiere per la gestione dei mezzi e un'area specifica per lo stoccaggio del materiale di dragaggio

La possibilità di riutilizzo dei terreni dragati, potrà avvenire solamente con il riutilizzo nella medesima area di lavoro a fronte di una qualificazione analitica prevista dalla normativa vigente

### **In ordine agli impatti cumulativi**

Il Proponente non riporta alcuna informazione al riguardo.

### **In ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)**

Il Proponente non riporta alcun piano di monitoraggio ambientale.

**VALUTATO il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:**

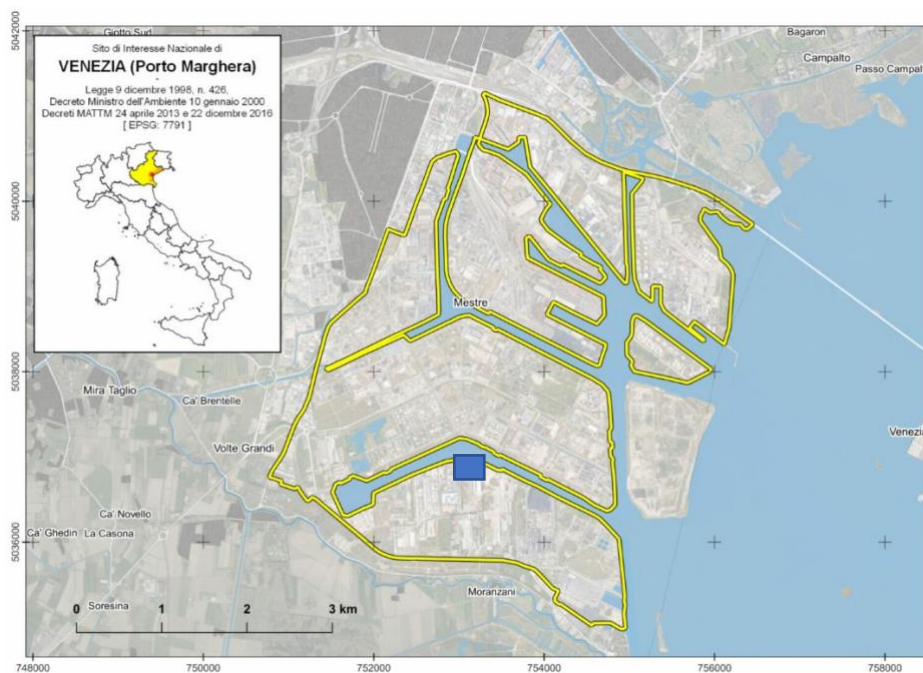
#### **Generalità**

La Commissione, a sostegno dell'entità dell'opera e, conseguentemente, dei possibili effetti sulle componenti ambientali, ritiene opportuno evidenziare quanto dichiarato della società General Sistem “Sarà il più grande d'Europa” *tiene a sottolineare il promotore dell'investimento, spiegando che “nel nord della Francia ne esiste uno con capacità di stoccaggio pari a 25.000 tonnellate mentre il nostro sarà da 50.000 tonnellate. Abbiamo già acquistato l'area greenfield (ex Mantovani), l'investimento è di circa 15 milioni di euro e la sua realizzazione avverrà nel corso dei prossimi due anni” e inoltre “La nostra previsione però è di distribuire annualmente circa 500.000 tonnellate di cemento dal 2024 in poi” e per questo è nata l'idea di investire in un*

terminal portuale dedicato e attrezzato con macchinari di scarico all'avanguardia, “fra i quali anche un impianto di insaccaggio”.

### Sito di Bonifica Nazionale e aziende a rischio di incidente rilevante

Il sito aziendale si colloca all'interno del SIN di Marghera, di cui alla Legge n. 426/1998 "Nuovi interventi in campo ambientale" all'art. 1 comma 4 che individua l'area industriale di Porto Marghera come Sito di Bonifica di Interesse Nazionale, collocandola al primo posto nell'elenco di tali siti. Il Proponente precisa solo, al riguardo, che l'attività di scavo, costruzione tiranti, palificazioni e costruzione delle platee di fondazione risultano compatibili con le prescrizioni contenute nella deliberazione della Giunta Regionale n.1732 del 03 ottobre 2013 pubblicata sul BUR n.91 del 29/10/2013 “*Applicazione dei Protocolli Attuativi di cui all'Accordo di Programma del 16/04/2012 sottoscritti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare il 21/01/2023 alle aree escluse dal Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera*”.



Il Proponente dichiara che il centro abitato di Malcontenta è situato a circa 2,4 Km in linea d'aria ad Est dello stabilimento in esame ma non cita la distanza con il centro urbano di Marghera. Il Proponente, inoltre, dichiara che lo stabilimento ricade all'interno di una zona a carattere produttivo circondata da paesaggio a carattere rurale senza ulteriori precisazioni. Inoltre, attorno all'area dello stabilimento sono presenti stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015 e s.m.i., ma il Proponente non espone alcuna considerazione né sulla localizzazione né sulla descrizione di detti stabilimenti.

### Obiettivi, localizzazione

L'intervento interessa la banchina demaniale, della lunghezza di 295 m, posta lungo il Canale Industriale Sud afferente all'insediamento di proprietà della ditta General Sistem. Il progetto prevede la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell'area, denominata ex ABIBES, di 25.000 m<sup>2</sup>, lungo il Canale Industriale Sud per lo svolgimento di attività in conto proprio per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione e estrazione, di cemento sfuso per la commercializzazione tramite autobotti.

### Descrizione e cronoprogramma del progetto

In base a precise necessità di mercato si rende ora necessario realizzare:

1. Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento.



2. 24 silos per lo stoccaggio di cemento.
3. 3 punti di carico sfuso completi ognuno da bilancia a ponte.
4. Edificio in muratura adibito ad uffici, magazzino, spogliatoi e servizi igienici per gli operatori.

Sono previsti sei mesi di attività cantieristica comprendenti le seguenti fasi: Predisposizione attività di cantiere; Scavo Fase 1 scavo a quota -9 m; Scavo Fase 2 rimozione della scarpata; rinforzo della banchina con completamento dei tiranti esistenti; chiusura del cantiere

#### Strumenti di pianificazione esistenti e vincoli ambientali, paesaggistici, architettonici e archeologici

L'intervento proposto è sostanzialmente coerente con il Piano Regolatore del Comune di Venezia, con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente e con il Piano Territoriale Generale (P.T.G.).

Il Proponente, però, non ha verificato la congruenza e compatibilità dell'intervento proposto con altri strumenti di pianificazione regionale o sovregionale, provinciale, comunale e di settore pertinenti in riferimento alle questioni ambientali quali a titolo esemplificativo e non esaustivo e per quanto applicabili:

- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA)
- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Distretto delle Alpi Orientali (PAI)
- Piano di Gestione delle Acque (PGA)
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Piano Regionale di Tutela della Qualità dell'Aria (PRQA)
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR)
- Piano dei Trasporti Regionali (PTR)
- Aree di interesse storico e archeologico
- Vincolo idrogeologico
- Rischio sismico
- PTRC
- PALAV (PIANO D'AREA DELLA LAGUNA VENEZIANA)
- PTGM (ex PTCP) (PIANO TERRITORIALE GENERALE METROPOLITANO)
- PAT (PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DI VENEZIA)
- VPRG
- Piano Regolatore Portuale
- Master Plan Bonifica Marghera
- Classificazione acustica
- PRTRA
- Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia
- Pianificazione comunale
- ecc

#### Alternative progettuali

La Commissione rileva l'assenza di qualsiasi trattazione e scelta fra le alternative compresa quella così detta “zero”.

#### Componenti ambientali

*Fase in corso d'opera e fase di esercizio*

In generale, la Commissione rimarca che i possibili impatti sulle diverse componenti ambientali in sede di cantiere non sono adeguatamente trattati e quasi trascurati in sede di esercizio. Manca inoltre un adeguato esame della situazione ante operam.

#### *Atmosfera*

La Commissione evidenzia la totale assenza di approfondimento della documentazione depositata dal Proponente che non contiene un'analisi, pur se preliminare, della caratterizzazione meteo climatica e degli impatti sulla componente atmosfera eventualmente supportata da stime modellistiche. Le emissioni sono state peraltro individuate solo nelle polveri tralasciando ogni altra forma di emissione, sottovalutando quelle di cantiere. Il previsto aumento dei volumi di cemento gestiti e l'incremento delle navi e degli automezzi richiedono un'attenta analisi delle emissioni in atmosfera anche in sede di esercizio relativamente sia all'area industriale sia alla viabilità percorsa dai mezzi. Le misure di mitigazione previste sono, inoltre, generiche e non specificamente definite parzialmente e temporalmente. Non sono stati individuati punti di monitoraggio.

Confrontando altre procedure si può notare che la situazione generale della qualità dell'aria rimane pressoché stabile per la maggior parte dei contaminanti a esclusione di biossido di azoto, ozono, benzo(a)pirene e particolato atmosferico che presentano una criticità media o alta. Per quanto concerne le stazioni di rilevamento dell'aria si richiamano le due vicine all'area in esame di Malcontenta (industriale) e via Beccaria (traffico urbano), nelle quali nel triennio 2019-2021 si registra un peggioramento presso tutte le stazioni (87 giorni di superamento presso la stazione industriale di Malcontenta e 86 presso la stazione di via Beccaria).

#### *Rumore*

La Commissione rileva lacune e carenze nell'approccio del Proponente per quanto riguarda l'ante operam, il corso d'opera e il post operam. In particolare, la Commissione non concorda sull'asserzione del Proponente che la modifica in programma avrà un contributo al clima acustico estemporaneo solo nella fase di cantiere e solo in fase diurna, durante le fasi di dragaggio e/o scavo e sistemazione della scarpata, poiché, come già segnalato per l'atmosfera, in fase di esercizio ci sarà maggiore movimentazione di cemento e incremento sensibile di navi e autocarri. L'affermazione del Proponente che l'impatto estemporaneo risulterà trascurabile rispetto al clima acustico attuale presente nell'area industriale di Porto Marghera (VE) non è suffragata da alcuna analisi né sono valutati gli impatti cumulativi delle emissioni sonore con altre opere in corso o di prossima realizzazione.

Con la nota del m9/06/2023, il Propo0nente dichiara: “*Il progetto relativo allo sbancamento della banchina per l'accosto di navi cementiere avrà un contributo acustico estemporaneo presente solo nella fase di cantiere la cui attività avverrà solo in fase diurna. L'impatto estemporaneo del contributo acustico legato all'utilizzo di mezzi di escavazione dedicati, risulta trascurabile in considerazione del clima acustico presente nell'area industriale di Porto Marghera (VE). Come evidenziato nel disegno il contributo acustico della draga in fase di escavazione rimane al di sotto dei limiti industriali previsti dalla zonizzazione acustica >70 dB(A) a confine. In generale data la tipologia del progetto per la quale è richiesta la Verifica di assoggettabilità di VIA si può escludere qualsiasi impatto negativo sulle varie matrici ambientali*”;

#### *Vibrazioni*

Analoghe considerazioni svolte per il rumore, valgono per le vibrazioni.

#### *Salute pubblica*

La componente Salute non è stata affatto presa in considerazione dal Proponente né sono stati riportati dati neanche in merito alla caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione afferente all'area interessata dalla realizzazione dell'opera in progetto, e non è stata condotta un'Analisi di Rischio Sanitario nello scenario futuro

### *Ambiente idrico*

La Commissione rileva che il Posponente si è limitato ad accennare ai soli impatti sull'ambiente idrico relativi ai prelievi idrici e allo scarico degli effluenti liquidi derivanti dal normale svolgimento delle attività di cantiere ignorando qualsiasi riferimento sulla qualità delle acque marine, marino costiere e lagunari in relazione agli scarichi e rilasci a mare imputabili al traffico marittimo. In particolare, riguardo agli scarichi provenienti dalle navi in accosto al *Terminal* (acque di sentina, acque reflue civili, acque di lavaggio delle cisterne, agli scarichi imputabili al traffico navale in laguna, alla fuoriuscita di prodotti durante le operazioni di carico e scarico). Sarebbe stato auspicabile anche un esame, pur se non dettagliato, sul possibile impatto sulla morfologia delle aree lagunari ai margini del canale Malamocco-Marghera in relazione all'aumento del traffico navale.

### *Acque superficiali, sotterranee e reflue*

La Commissione rileva l'assenza di qualsiasi informazione e analisi in merito alla qualità delle acque di transizione, superficiali e sotterranee.

### *Suolo*

Analogamente è assente l'inquadramento della matrice ambientale suolo e sottosuolo.

### *Biodiversità terrestre e VInCA*

È stato predisposto il *format screening* di VInCA con riferimento alle seguenti aree protette presenti, anche se a discreta distanza dal sito di intervento:

- Sito cod. IT 3250030 distanza dal sito: ~ 10.000 m
- Sito cod. IT 3250031 distanza dal sito: ~ 8.000. m
- Sito cod. IT 3250010 distanza dal sito: ~ 8.000 m
- Sito cod. IT 3250023 distanza dal sito: ~ 12.000 m
- Sito cod. IT 3250046 distanza dal sito: ~ 6.000 m

Anche se è ragionevole valutare che l'influenza dei lavori e del nuovo assetto post operam non possa interessare né direttamente né indirettamente gli habitat, la Commissione evidenzia la mancanza di una Relazione tecnica associata allo *Screening* di VInCA.

### *Campi elettromagnetici*

L'argomento non è stato affrontato nella documentazione allegata all'istanza.

### *Impatto luminoso*

Si concorda con il Proponente sul fatto che, se l'attività in fase di cantiere sarà eseguita durante il periodo diurno, non saranno previste attività che richiedano luce artificiale. Il Proponente però non dichiara se le attività di produzione e movimentazione in sede di esercizio, incrementale in prospettiva rispetto alle attuali, saranno solo diurne o anche notturne.

### Gestione dei materiali

Il Proponente dichiara che la possibilità di riutilizzo dei “terreni” dragati, potrà avvenire solamente con il riutilizzo nella medesima area di lavoro a fronte di una qualificazione analitica prevista dalla normativa vigente. Nelle integrazioni fornite il 10/05/2023 chiarisce che le attività di progetto non ricadono nella disciplina prevista per la gestione dei materiali rocce e terre regolamentata dal DPR n. 120/2017, ma rientrano nella disciplina dell'art. 184 quater del D. Lgs. n. 152/06 sull'utilizzo dei materiali di dragaggio. Non è chiaro se intenda gestire come dragaggi anche gli scavi previsti in banchina, non meglio descritti. A fronte del dichiarato dragaggio finalizzato al livellamento del fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, non sono dichiarati

i volumi attesi e gli impatti conseguenti alla gestione di detti materiali, considerato pure che la caratterizzazione allo stato eseguita in 6 punti, su campioni prelevati fino alla quota di -12,00 m s.l.m.m, parallelamente all'asse della banchina demaniale della lunghezza di 295 m, posta lungo il Canale Industriale Sud, hanno evidenziato una diffusa contaminazione, relativamente ad Arsenico, Cadmio, Mercurio, Piombo, Rame, Zinco e idrocarburi totali C6-C40, rispetto ai limiti delle tre classi A, B, C del Protocollo per il dragaggio e il reimpiego dei sedimenti nei canali di Venezia del 1993, che indicano valori crescenti dei livelli di contaminazione ammessi rispetto ai diversi reimpieghi in ambito lagunare. La caratterizzazione eseguita invece in sede di bonifica, per quanto riferisce la Regione Veneto nella nota pervenuta, aveva invece riscontrato la conformità dei terreni rispetto alle CSC di colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 al titolo V della parte Quarta del T.U. ambientale, mentre diffusi superamenti per le acque sotterranee. La Regione rappresenta nella nota sopra richiamata, senza ricevere un chiaro riscontro al riguardo nelle integrazioni del 10/05/2023, che per gestire i fanghi come rifiuto dovrà caratterizzarli rispetto alle CSC di Tabella 1 della norma sopra citata e, se conformi, procedere ai fini della dequalificazione come rifiuto c.d. "end of waste". Ciò, qualora invece il Proponente non intenda riferirsi al Protocollo dragaggi 1993 per la gestione dei sedimenti in ambito lagunare secondo i diversi usi consentiti dal Protocollo, rispetto alle tre classi ivi indicate. Al riguardo, si rappresenta che detto riferimento del 1993 appare obsoleto e non in linea con le più recenti normative, relative metodologie e limiti che per i dragaggi in aree SIN sono l'art. 5 bis della L 84/1994 come regolamentato dal DM 172/2016, con caratterizzazione ambientale secondo la disciplina del DM 7.11.2008 e limiti del relativo Allegato A, mentre per i dragaggi al di fuori di detta disciplina il DM 173/2016, in corso di ulteriore implementazione nell'ambito del c.d. Protocollo Fanghi Venezia 2023 di recente concerto e prossima vigenza. Nulla, inoltre, è rappresentato in ordine alle aree di deposito temporaneo e al trasporto eventuale a discarica o in stabilimenti di recupero dei rifiuti, sia che essi derivino dal materiale dragato sia dalle attività di produzione. Infine, non è specificato come saranno recuperate le suddette aree di deposito temporaneo, né la distanza dei punti di conferimento dei rifiuti, né del possibile impatto sulla viabilità locale.

Con la nota del 9/06/2023 il Proponente ribadisce che: *“Il progetto prevede un dragaggio che porterà il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata. così come descritto nella precedente Integrazione volontaria l'unica componente relativa alla matrice suolo è rappresentata dalla produzione di sedimenti dovuti appunto al dragaggio. In particolare, la gestione del sedimento avverrà secondo il Protocollo d'Intesa sui fanghi di prossima emanazione che sostituirà il protocollo del 1993. Il sedimento sarà riutilizzato secondo le proprie caratteristiche in area ricettive identificate nell'ambito delle attività di qualificazione dello stesso e che sarà individuata preventivamente prima dell'attività di dragaggio”;*

#### Misure di prevenzione e di mitigazione

Le misure di prevenzione sono esplicitate, anche se sommariamente, solo per le polveri totali. Le misure di mitigazione sono di fatto sottaciute, a eccezione della benna bivalve. Se è auspicabile, per le emissioni in atmosfera e sonore, l'adozione di mezzi e macchinari d'opera conformi alle più recenti normative (es.: Direttiva 2000/14/CE che impone limiti di potenza sonora alle macchine) e sottoposti ad adeguata manutenzione, sono comunque da valutare misure preventive ed eventualmente mitigative con riferimento ai recettori più prossimi al sito di intervento. Particolare attenzione in termini preventivi e mitigativi deve essere posta riguardo eventuali eventi di sversamento accidentale di olii o idrocarburi.

#### Impatti cumulativi

Il Proponente non esamina i possibili effetti cumulativi in considerazione di altri progetti di sviluppo portuale che ricadono sulla medesima area di analisi e che possono rappresentare un'ulteriore fonte di emissioni.

#### Piano di monitoraggio

La Commissione rileva la totale assenza di un Piano di monitoraggio preliminare ambientale in fase ante operam in corso d'opera e post operam.

#### Caratterizzazione dei sedimenti

La Commissione rileva la totale assenza di informazioni relative alla caratterizzazione dei sedimenti che il Proponente intenderebbe dragare per raggiungere la quota di pescaggio necessaria.

### Analisi del Rischio

Attorno all'area dello stabilimento sono presenti stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015 e s.m.i. ma il Proponente esclude la possibilità di rischi rilevanti senza fornire alcuna motivazione.

### **TENUTO CONTO:**

- dei Pareri/osservazioni pervenuti:

1. Richiesta integrazioni della Regione Veneto con nota prot. n. 0242219 del 05/05/2023 acquisita al prot. n. MASE/0072696 del 05/05/2023, che, nello specifico, richiede:

#### *“Rifiuti – Bonifica*

*1. Il proponente dichiara che i materiali esitanti dalla riprofilatura della sponda e dal dragaggio dei sedimenti lagunari sino alla profondità -9 m, vengono globalmente gestiti ex art. 184-quater del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.. È prevista inoltre la loro gestione come rifiuti (codici EER 170506/170505\*), che verranno conferiti a smaltitori autorizzati ovvero riutilizzati in sito come “end-of-waste”.*

*A tal proposito si osserva quanto segue.*

*Il sito di cui trattasi (ex ABIBES) è stato oggetto di bonifica e certificazione relativamente al comparto “terreni” con il rispetto delle CSC colonna B “siti ad uso commerciale e industriale”. Nel comparto “acque sotterranee”, a seguito della caratterizzazione effettuata nel 2006, è stata riscontrata una contaminazione diffusa dovuta a metalli, fluoruri e solfati.*

*Per tale motivo, richiamato l'art. 184-quater del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., dal punto di vista tecnico si ritiene che il previsto riutilizzo in sito come cessato rifiuto dei materiali di scavo e dragaggio possa avvenire nel rispetto delle condizioni fissate dall'articolo sopra citato e in particolare:*

- 1. il materiale dragato potrà essere impiegato in sito come “end-of-waste” all'esito di un procedimento di recupero debitamente autorizzato ai sensi della normativa vigente;*
- 2. il cessato rifiuto dovrà essere conforme almeno ai limiti di cui alla colonna B “siti ad uso commerciale e industriale”, Tabella 1 Allegato 5, Parte IV Titolo V del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;*
- 3. il cessato rifiuto dovrà essere conforme al Test di Cessione ex D.M. 5/02/1998, con eventuale deroga concessa dall'Autorità competente in merito al limite dei parametri solfati e cloruri, compatibilmente con i livelli di salinità del suolo e della falda.*

*Il proponente dovrà quindi chiarire le modalità tecniche e gestionali messe in atto al fine di garantire il rispetto dei requisiti sopra riportati, fornendo una stima dei quantitativi derivanti dal dragaggio e valutando l'eventuale gestione di tali materiali ai sensi del “Protocollo d'Intesa 1993”. Qualora il proponente non si avvalga della gestione dei suddetti materiali ai sensi di tale Protocollo, dovrà chiarire le modalità di gestione del materiale di dragaggio, indicando se sono previste delle lavorazioni sul rifiuto (ad es. selezione, cernita ...) e definendo l'approccio e le procedure seguite per l'identificazione e l'analisi del campione (al fine di verificare la conformità ai limiti di cui alla colonna B “siti ad uso commerciale e industriale”, Tabella 1 Allegato 5, Parte IV Titolo V del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.).*

*Il proponente dovrà integrare il documento “Relazione illustrante la gestione dei materiali di scavo” per gli aspetti relativi alla gestione delle eventuali terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione dell'intervento di adeguamento strutturale della banchina demaniale.*

*Considerato infine che le opere previste vanno a interagire con il marginamento esistente e in presenza di contaminazione delle acque sotterranee, il proponente dovrà dare tutte le informazioni sulle misure messe in atto al fine di garantire che gli interventi previsti dal progetto non interferiscano con gli interventi di cui alla certificazione di bonifica.*

## Documentazione

2. Il proponente dichiara nello Studio Preliminare Ambientale che il sito in esame è censito al fg. 193, mapp. 1205-1207-573-572-561 (Comune di Venezia, Sez. H - Malcontenta).

Il proponente dovrà fornire un chiarimento sull'estensione dell'area di proprietà, la cui superficie (a volte indicata pari a 22.000 m<sup>2</sup>, a volte pari a 25.000 m<sup>2</sup>) sembra corrispondere, nelle planimetrie riportate nella documentazione, all'intero sito ex Abibes e non ai mappali indicati.

3. Il Quadro di riferimento Programmatico, inserito nello Studio Preliminare Ambientale, risulta incompleto e non aggiornato. Con specifico riferimento alla pianificazione regionale si evidenzia, per esempio, che il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato nel 1992 è stato sostituito dal vigente nuovo PTRC, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 62 del 30/06/2020.

Il proponente dovrà ripresentare il Quadro di riferimento Programmatico con tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale aventi attinenza con il progetto in esame.

4. Il Quadro di riferimento Ambientale, inserito nello Studio Preliminare Ambientale, non consente di effettuare una valutazione in merito agli impatti previsti sulle matrici ambientali indicate dal proponente poiché non è stato applicato un qual si voglia metodo di analisi a supporto di quanto ivi dichiarato.

Il proponente dovrà ripresentare il Quadro di riferimento Ambientale dello Studio Preliminare Ambientale, applicando un metodo di analisi a piacere, al fine di supportare le proprie considerazioni sugli impatti previsti sulle matrici ambientali interessate dalla realizzazione del progetto in parola.

5. La descrizione dello stato di progetto, inserita nello Studio Preliminare Ambientale, non presenta alcuna valutazione in merito alla compatibilità dell'intervento in esame con le opere esistenti nell'area, ossia il marginamento eseguito dall'ex Magistrato alle Acque di Venezia (ora Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) e le linee di drenaggio e adduzione delle acque afferenti alla piattaforma regionale Progetto Integrato Fusina, anch'esse realizzate dall'ex Magistrato alle Acque di Venezia e che saranno oggetto di futuro trasferimento alla Regione del Veneto per la conseguente gestione.

Il proponente dovrà pertanto integrare il Quadro di riferimento Progettuale con la valutazione della compatibilità del progetto proposto rispetto alle opere esistenti nell'area di intervento. Tale elaborato dovrà inoltre comprendere quanto di seguito riportato.

a) Descrizione dettagliata riguardante lo stato di fatto del sito, corredata da opportuna documentazione fotografica, ed estesa, oltre che alla banchina demaniale, anche all'area in proprietà oggetto di futura attività da parte della ditta proponente. Tale descrizione dovrà inoltre comprendere opportuni elaborati grafici di dettaglio in scala adeguata con puntuale rappresentazione dell'attuale conformazione della banchina e del Canale prospiciente la proprietà.

Il Proponente specifichi inoltre se allo stato di fatto è stata già avviata la ricezione via mare di cemento ed eventualmente ne descriva l'impatto sulle strutture esistenti.

b) Descrizione dettagliata riguardante il progetto di modifica della banchina demaniale, con particolare riferimento alle specifiche dei materiali di cui si prevede l'utilizzo, alle interferenze con le strutture esistenti, alla modalità di cantierizzazione dell'opera, al cronoprogramma degli interventi, alle valutazioni economiche. Come per il punto a), la descrizione dovrà comprendere adeguati elaborati grafici di dettaglio volti a individuare chiaramente le opere di progetto e la loro relazione con l'attuale conformazione della banchina.

Si ritiene inoltre necessario che la descrizione del progetto venga estesa anche alla restante area in proprietà, con approfondimento delle opere che sono previste per lo svolgimento delle attività in capo alla ditta.

c) Descrizione dettagliata dell'intervento di dragaggio che porta il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m., eliminando la scarpata esistente. Il proponente descriva inoltre le operazioni di manutenzione del canale, in funzione della possibile evoluzione dello stesso, che intende porre in atto a seguito della realizzazione dell'intervento che assicurino la continua fruizione della banchina ai fini dalla ricezione di navi cementiere.

6. Il proponente dovrà infine indicare con esattezza quali sono le opere oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA poiché ciò non emerge con chiarezza dalla documentazione presentata”;

che il presente Parere, nelle condizioni sotto dettagliate, ha considerato le criticità rappresentate con osservazioni e pareri da parte delle amministrazioni e enti coinvolti;

2. Nota della Regione Veneto prot. n. 0334176 del 21/06/2023, acquisita al prot. n. CTVA/7232 del 21/06/2023, che così conclude:

*“Con la presente, con riferimento all’stanza in oggetto e alla seduta della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS svoltasi in data 12/06/2023, e alla necessità di verificare l’esaustività delle integrazioni presentate volontariamente dal proponente (pubblicate sul sito ministeriale in data 12/06/2023) in riscontro alle richieste del Comitato Tecnico Regionale VIA nella seduta del 03/05/2023 (trasmesse al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota n. 242219 del 05/05/2023), si comunica quanto segue. Nella seduta del 14/06/2023, il Comitato Tecnico Regionale VIA, sulla base dell’esame della documentazione integrativa svolto dal gruppo istruttorio, ha valutato la non esaustività e adeguatezza della medesima documentazione, in relazione a quanto precedentemente richiesto”;*

3. Nota della Città Metropolitana di Venezia acquisita al prot. n. MASE/91698 del 6/06/2023, che così dichiara:

*“Con nota acquisita agli atti con prot. n. 21360 del 27.03.2023 codesto Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica ha trasmesso l’avviso agli enti di avvenuta pubblicazione della documentazione sul proprio sito internet ai fini dell’acquisizione di eventuali osservazioni di competenza in merito alla valutazione dei possibili impatti generati dalla realizzazione dell’intervento in parola.*

*L’opera in progetto è localizzata a Porto Marghera in Comune di Venezia area “ex ABIBES” e si prefigge lo scopo di garantire l’accosto delle navi cementiere attraverso un intervento di rinforzo della struttura portante della banchina (295 m), che attualmente ha solo funzioni di marginamento ambientale, ed effettuando anche un dragaggio che porti il fondale alla quota di -9,00 m s.l.m.m, eliminando la scarpata attualmente presente.*

*Si evidenzia che l’analisi degli impatti è stata condotta avendo come oggetto valutativo la banchina ed i lavori di adeguamento e rinforzo ai fini del suo utilizzo come attracco per le navi. Data la natura dell’intervento il valutatore ha considerato valutabili solo gli impatti in fase di cantiere. Con riferimento alla fase di esercizio non ha rilevato, per alcuna delle componenti ambientali, alcun impatto in quanto di per sé la presenza della banchina, o meglio il rinforzo banchinale, non presenta elementi che possano interagire ed impattare con le varie matrici.*

*Lo studio preliminare ambientale non esamina gli impatti derivanti dalle attività che potranno interessare l’ambito del terminal.*

*Queste ultime sono state invece oggetto di una procedura di autorizzazione unica ambientale limitatamente alle emissioni in atmosfera, di competenza della scrivente.*

*Sotto il profilo urbanistico non si rilevano elementi di contrasto con i contenuti del Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia approvato con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019.*

*Il sito ex ABIBES è stato oggetto di bonifica e certificazione relativamente al comparto “terreni” con il rispetto delle CSC colonna B “siti ad uso commerciale e industriale”, mentre per il comparto “acque sotterranee”, è emersa una contaminazione diffusa dovuta a metalli, fluoruri e solfati.*

*L’impatto ambientale di maggior interesse risulta essere la gestione dei materiali di scavo della sponda ed i sedimenti di dragaggio del fondo canale in fase di cantiere.*

Su tale aspetto la Regione Veneto ha richiesto integrazioni riscontrando la necessità di chiarire le modalità tecniche e gestionali messe in atto al fine di garantire il rispetto dei requisiti di cui all'ex art. 184-quater del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, ai fini del riutilizzo in sito come cessato rifiuto dei materiali di scavo e dragaggio. Il proponente il progetto dovrà fornire una stima dei quantitativi derivanti dal dragaggio e valutare l'eventuale gestione di tali materiali ai sensi del “Protocollo d’Intesa 1993””;

**TENUTO CONTO** altresì che il parere della Regione Veneto, di cui alla nota prot. n. 0242219 del 05/05/2023 acquisita al prot. n. MASE/0072696 del 05/05/2023, conferma le carenze e le lacune già espresse in sede di istruttoria, non adeguatamente contro dedotte con le integrazioni volontarie, così come rafforzato anche dalla nota sempre della Regione Veneto prot. n. 0334176 del 21/06/2023, acquisita al prot. n. CTVA/7232 del 21/06/2023, nonché dalle osservazioni della Città Metropolitana di Venezia, che, parimenti, segnala la sussistenza di alcune significative problematiche;

**PRESO ATTO** che:

l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consentirebbe la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020) ma che tale formulazione non appare possibile in questa fase di *screening* alla luce delle molteplici e evidenti carenze progettuali relativamente agli impatti generati dal progetto;

**la Sottocommissione VIA**

**ACCERTA**

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono esaurientemente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto “Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento sfuso - Nuovo terminal per importazione e stoccaggio nell'area del petrolchimico di Porto Marghera” debba essere sottoposto a procedimento di VIA, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006.

**La coordinatrice della Sottocommissione Via**

**Avv. Paola Brambilla**