



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0000719 del 22/02/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:



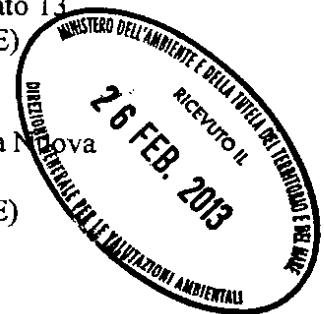
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0005089 del 26/02/2013

Al Magistrato alle Acque
Provveditorato interregionale per le opere
pubbliche
Palazzo X Savi S. Polo, 9
30125 VENEZIA (VE)
Fax 041794302

All'Autorità Portuale di Venezia
Santa Marta, Fabbricato 13
30123 VENEZIA (VE)
Fax 0415334254

Al Consorzio Venezia Nuova
San Marco, 2803
30124 VENEZIA (VE)
Fax 0415289252



e p.c. Alla Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
SEDE



**OGGETTO: Istruttoria di VIA Speciale (LO 147) relativa al terminal plurimodale
off-shore a largo della costa veneta, progetto preliminare - Richiesta
di integrazioni**

A seguito dell'esame della documentazione presentata al MATTM con istanza di cui al prot. CTVA-2012-0001894 del 28/05/2012 e successive note di perfezionamento atti di cui al prot. CTVA-2012-0002444 del 09/07/2012, al prot. CTVA-2012-0003693 del 16/10/2012, al prot.n.CTVA-2012-0003693 del 16/10/2012, e a seguito delle integrazioni spontanee presentate dal Proponente e acquisite con prot. CTVA-2013-000283 del 23/01/2013, è emersa la necessità di richiedere al Proponente chiarimenti e documentazioni integrative così come di seguito articolate.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1. Verificare dettagliatamente la coerenza del terminal container a mare con gli atti di programmazione e pianificazione;

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-02
CTVA-US-02_2013-0055.DOC

W

2. Fornire un approfondimento in merito alle attività del Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai Canali Portuali di Grande Navigazione della Laguna di Venezia e in quale modo si è tenuto conto nelle attività in progetto;
3. Approfondire la coerenza del progetto proposto rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Portuale e dei Piani Operativi triennali che stabiliscono le strategie di sviluppo delle attività portuali, in particolare si considerino le interferenze con il terminal autostradale del mare Piattaforma logistica di Fusina.
4. Fornire indicazioni per quanto riguarda la coerenza del progetto con i Piani di Gestione di SIC/ZPS, i Piani pesca, l'aggiornamento del Piano Morfologico della Laguna di Venezia (PMLV) e il Piano delle Misure di compensazioni del MOSE.
5. Approfondire la coerenza con il Piano Regionale di Sviluppo, con il Piano della Tutela delle Acque anche con riferimento alla DGR n.842 del 15/05/2012, con il PALAV con riferimento al DCR n.70 del 09/11/1995 e n.70 del 21/10/1999 e con il PRG per il Porto Marghera con riferimento alla DCC n.145 del 21/12/2011.
6. Effettuare una verifica puntuale della coerenza del progetto con i vari piani di interventi (previsti/realizzati) contenuti nel Piano Generale degli Interventi e nei vari accordi di programma fornendo tavole di sovrapposizione degli ambiti interessati.
7. Rielaborare i rapporti di coerenza con gli atti vigenti riguardanti il trasporto via mare di merci pericolose, con specifico riferimento alle più recenti Ordinanze/Regolamenti emanati dalla competente Autorità marittima (Capitaneria di porto di Venezia) in materia di sicurezza della navigazione e di merci pericolose trasportate via mare, di controllo del traffico marittimo (VTS - Vessel Traffic Service).

DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

8. Fornire la descrizione dei criteri adottati per la selezione delle alternative di ubicazione del terminal plurimodale nonché i criteri valutativi che hanno permesso la scelta dell'ipotesi A come quella che meglio risponde alle caratteristiche tecniche necessarie per la realizzazione del progetto.
9. Mostrare le ragioni per le quali nell'analisi delle alternative non viene considerata la possibilità di estromettere dalla laguna il traffico collegato con la movimentazione di virgin nafta in associazione con il greggio, il gasolio e la benzina.
10. Riproporre l'analisi di rischio per la fase di esercizio del nuovo terminal off-shore considerando il terminal plurimodale nella sua interezza e verificando gli scenari e i dati considerati con riferimento alla presenza e la movimentazione delle navi porta container e "mama vessel".

Torre

11. Fornire un'analisi complessiva dei costi e dei benefici del terminal container valutando e confrontando i costi di progettazione, realizzazione e gestione del progetto proposto con gli scenari previsti per l'area vasta nel quale s'inserisce.
12. Riproporre tutta la documentazione presentata rispetto alla localizzazione del terminal containers a Porto Marghera (Montesyndial e/o moli A e B), al sistema di trasporto marino/lagunare, allo stoccaggio e successivo trasporto terrestre (su gomma, su rotaia, su fiume) dei containers, considerando le movimentazioni attuali e gli scenari di sviluppo futuro.
13. Precisare meglio i soggetti proponenti, realizzatori, concessionari e gestori delle diverse opere che compongono il progetto nella sua complessità in fase di progetto, di realizzazione e di esercizio del terminal off-shore (porto rifugio, terminal container e terminal petrolifero), del terminal containers all'interno di Porto Marghera previsto per 800.000 TEU, della gestione dei 200.000 TEU presso altri porti, dell'Isola dei Serbatoi e della rete di smistamento verso i destinatari finali.
14. Definire i quantitativi relativi ai prodotti transitanti in laguna (prodotti petroliferi, chimici, containers, ecc...), le modalità di trasporto di questi (tipologia, numero di navi rispetto ai quantitativi di prodotti trasportati) e previsione dei flussi nei prossimi 30 anni, sia in termini di prodotti che di modalità di trasporto. L'esplicitazione di questi dati dovrà essere definita in termini giornalieri, mensili e annuali e confrontata con i dati relativi allo stato attuale.
15. Chiarire quali strutture saranno dismesse completamente o parzialmente a seguito della realizzazione del progetto e se sono previsti cambi di destinazione d'uso o progetti di recupero e a opera di chi saranno realizzati e gestiti (per esempio Porto San Leonardo).
16. Esplicitare, all'interno dell'analisi delle alternative strategiche di estromissione dei prodotti petroliferi, le modalità di calcolo del VAN (Valore Attuale Netto economico) e i relativi parametri utilizzati.
17. Fornire una descrizione delle motivazioni a supporto della scelta dell'abbandono delle soluzioni strategiche analizzate per l'estromissione dei traffici petroliferi dalla laguna partendo dai studi del 1992.
18. Per quanto riguarda l'incremento dei volumi di merci previsti a fronte della realizzazione del progetto, si richiede di analizzare dettagliatamente e confrontare gli impatti dovuti al traffico attuale con quelli previsti in termini di numero di passaggi in laguna e tipologia dei vari mezzi di trasporto marittimo.
19. In merito alle "mama vessel" specificare il numero delle unità navali di previsto impiego, la loro classificazione prevista dalla Convenzione SOLAS, le caratteristiche tecniche e tipologiche, nonché la struttura e le modalità di utilizzo, la tipologia di propulsione, la capacità di carico in TEU, le

quantità trasportate, le modalità di attracco, il numero e la tipologia dei rimorchiatori utilizzati nelle diverse fasi operative.

20. Indicare una stima dei consumi e degli impatti relativi sulle diverse componenti sia in merito alle "mama vessel" che ai relativi rimorchiatori confrontando questa valutazione con gli impatti dovuti alla movimentazione attuale dei containers.
21. Si richiede di indicare su planimetrie dedicate tutte le aree di arrivo e stoccaggio temporaneo dei containers presso i moli di Porto Marghera previsti (molo A e B e/o Montesyndial), nonché di stimare i quantitativi e la permanenza di stoccaggio dei containers trasportati.
22. L'analisi e le valutazioni del SIA devono necessariamente considerare il sistema derivante dalla realizzazione del progetto in valutazione inserito nel contesto territoriale di riferimento anche in relazione ai nuovi sistemi che compongono lo scenario derivante dalla realizzazione di altri progetti previsti e approvati, in modo da valutare tutti gli effetti e gli impatti diretti, indiretti e cumulativi.
23. In merito ai rapporti tra il progetto e gli altri interventi previsti in laguna, si chiede di stimare le interferenze tra le attività del MOSE e le attività derivanti dalla realizzazione e messa in esercizio dell'opera. Inoltre si ritiene che in caso di chiusura del MOSE venga definita una *governance* che gestisca i traffici al fine di evitare possibili incidenti.
24. Definire quali scenari sono stati previsti in un'ottica di sviluppo complessivo di lunga durata del progetto rispetto al dimensionamento delle opere in progetto.
25. Si richiede di elaborare i progetti relativi ai servizi del Terminal container sulla piattaforma off-shore in relazione agli impatti in fase di costruzione e di esercizio (servizi, uffici, impianti vari, ecc.).
26. Si richiede di specificare le strutture relative ai servizi del Porto Rifugio della piattaforma off-shore, di stimare quante navi possono essere ormeggiate contemporaneamente e rispetto a quale combinazione tipologica, precisando i giorni previsti durante l'anno in cui, a causa dei venti dominanti (bora e scirocco) o di eventuali altre problematiche, lo stesso verrà utilizzato dalle navi.
27. Indicare se sono state valutate alternative di ubicazione del tracciato delle pipelines in ambito lagunare e marino nonché i criteri che hanno guidato la scelta del tracciato presentato.
28. Per quanto riguarda la posa delle pipelines nel tratto a mare definire le modalità con le quali deve avvenire lo scavo partendo dalla profondità massima di - 4 mslmm e fino al manufatto scatolare in prossimità del terminale.
29. Chiarire e descrivere dettagliatamente lo scenario relativo al traffico dei containers incrementato dalla realizzazione del progetto relativamente alla rete trasportistica di riferimento nonché alle distanze di percorrenza e ai diversi mezzi di trasporto previsti: gomma, ferro e via fluviale.

30. Definire la quantità necessaria e le modalità di reperimento dei materiali per la costruzione del terminal plurimodale off-shore.
31. Per quanto riguarda la fase di cantiere e di esercizio si richiede di specificare tutte le azioni e misure di mitigazione previste al fine di contenere il più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto.
32. Predisporre il Piano delle compensazioni ambientali relative agli impatti dovuti alla realizzazione e all'esercizio delle opere in progetto, tenendo conto che esse devono corrispondere al 2% dell'importo complessivo delle stesse.
33. Acquisire gli aggiornamenti sulla consistenza e sull'ubicazione delle principali reti di sottoservizi esistenti e completarne l'accertamento rispetto alle eventuali interferenze con le opere previste in progetto, prevedendo soluzioni progettuali alternative, inserite nei costi generali delle opere.
34. Determinare le interferenze dovute alle fasi di cantiere e di esercizio delle opere in progetto con le attività di pesca e di molluschicoltura.

DEL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

35. Fornire la valutazione complessiva degli impatti considerando gli impatti indiretti, cumulativi e le interazioni di impatto nell'ambito dell'insieme dei progetti approvati e/o in fase di realizzazione ricadenti nelle stesse aree interessate dal progetto nel suo complesso.
36. Valutare gli impatti dovuti alla permanenza in laguna dei prodotti petroliferi non estromessi grazie alla realizzazione del progetto, la virgin nafta e l'olio combustibile, anche in riferimento all'Analisi di rischio rilevante.
37. Specificare il piano di navigazione dei materiali da costruzione e degli operatori durante le fasi di realizzazione delle opere sia per la costruzione del terminal off-shore che per le 6 isole artificiali temporanee e valutare gli impatti indotti.
38. Dettagliare le caratteristiche dei mezzi, in termini di numero e di caratteristiche tipologiche, e il numero di viaggi necessari per il trasporto del materiale di riempimento dei cassoni proveniente dalla Slovenia e degli altri materiali da costruzione, valutandone gli impatti su tutte le componenti ambientali.
39. In riferimento al consumo di risorse, alla produzione di rifiuti e agli eventuali impatti sull'ambiente derivanti da questi, si richiede di approfondire e dettagliare, anche attraverso tabelle e schemi riassuntivi, la previsione di consumo di materie prime, di eventuali rilasci nell'ambiente, di materiali di risulta e di rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto.

Tu

Tu

40. Predisporre il Piano di Monitoraggio per tutte le componenti ambientali nelle fasi ante operam, in itinere e post operam indicando le specie oggetto di monitoraggio nonché la descrizione dell'area di indagine, dei metodi che si intendono utilizzare, della durata del piano, delle modalità e dello sforzo di campionamento, nonché il numero e l'ubicazione dei punti di misura, la tipologia di misura, gli intervalli temporali e le frequenze delle misurazioni.
41. Si predisponga un monitoraggio ante operam, in itinere e post operam relativo alla sostenibilità della viabilità in entrata e uscita dei mezzi di trasporto su gomma, considerando i tempi di realizzazione delle infrastrutture viarie anche in relazione alle intese tra Provincia, Regione e Comune.
42. Si richiede di dettagliare maggiormente il monitoraggio che s'intende proporre per la fase di costruzione con la finalità di rilevare variazioni nella torbidità della colonna d'acqua e il rispetto delle soglie di allarme, per il quale servirebbe un monitoraggio in continuo in prossimità del cantiere. Inoltre il monitoraggio deve permettere la valutazione dell'effetto dell'eventuale risospensione di contaminanti nelle aree più critiche, in relazione alla possibile dispersione di inquinanti nella colonna d'acque e trasferimento al biota. Considerate le dimensioni del progetto e del cantiere, per la definizione della strategia di monitoraggio, va previsto l'utilizzo dei risultati modellistici al fine di ottimizzare nello spazio e nel tempo le stazioni e le aree di monitoraggio in funzione dei target sensibili. Inoltre, i dati dei sistemi di monitoraggio puntuali individuati per la torbidità (stazioni fisse utilizzate per la valutazione degli impatti generati dai cantieri del MOSE) e per i parametri chimico-fisici (MAV, Ufficio Tecnico Antinquinamento) andrebbero integrati, per gli aspetti idrodinamici, con i dati di monitoraggio Meteo-Mareografico osservati tramite le stazioni della Rete Mareografica della Laguna Veneta e dell'alto Adriatico (RMLV) dell'ISPRA (www.venezia.isprambiente.it).
43. Predisporre tutti gli elaborati specifici e propedeutici alla redazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo che verrà presentato prima dell'approvazione del Progetto definitivo ai sensi della normativa vigente, suddiviso per le opere a terra e le opere a mare (laguna e mare aperto) che riporti i quantitativi di materiale scavato, le destinazioni del materiale stesso (riuso/discardica) ed i quantitativi di materiale provenienti esternamente al sito (luogo di origine, in caso di cave autorizzazioni delle stesse e logistica degli spostamenti).
44. Produrre una relazione che valuti gli impatti dovuti alla costruzione e allo smantellamento delle 6 Isole artificiali e le relative tempistiche, nonché quantità, origine e destinazione dei materiali utilizzati e dismessi.
45. Valutare tutti gli impatti derivanti dallo sviluppo del progetto dal punto di vista quantitativo (il progetto prevede una movimentazione di 800.000 TEU dalla piattaforma off-shore a Porto Marghera e una movimentazione di 200.000 TEU che saranno oggetto di transhipment verso i porti fluviali di

Chioggia, Porto Levante e Mantova) e localizzativo rispetto al fatto che l'area designata per accogliere i TEU prevista nella zona denominata Montesyndial, non sembra più essere utilizzata a questo scopo, preferendo l'utilizzo dei moli A e B esistenti e già in funzione con una movimentazione attuale di 400.000 TEU. Si valuti l'insieme di quanto sarà movimentato con i progetti in atto nelle aree limitrofe per verificare la sostenibilità del carico dei mezzi nel sistema viario, fornendo un mosaico della pianificazione dell'intera area di Porto Marghera.

Valutazione di Incidenza

46. Il decreto di recepimento della direttiva 92/43/CEE, ovvero il DPR 357/97 così come modificato e integrato dal DPR 120/03, prevede che lo studio di incidenza sia finalizzato all'individuazione e alla valutazione degli effetti che l'opera in progetto produce sui siti Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi. Dall'analisi della documentazione pervenuta è emerso che il proponente ha sviluppato tale studio facendo una descrizione degli habitat, delle specie di interesse comunitario e delle relative incidenze, riferito all'area vasta (il tratto di mare tra la foce del Piave e la foce del fiume Po, includendo il delta del Po, sono inoltre state considerate l'area marina prospiciente a questo tratto di costa fino a una distanza di 12 miglia nautiche e l'intera laguna di Venezia), ma non ai singoli siti Natura 2000.

Pertanto, si ritiene necessario redigere:

- la Valutazione di incidenza complessiva relativa a tutti gli elementi del progetto proposto anche rispetto a tutti gli altri progetti realizzati e previsti nella stessa area vasta;
- la caratterizzazione ante operam;
- l'analisi delle incidenze su habitat e specie per le quali i siti sono stati istituiti;
- le opere di mitigazione dettagliate in fase di cantiere e di esercizio;
- le opere di compensazione in caso di incidenza negativa;
- le analisi della compatibilità del progetto nella sua complessità con le finalità conservative dei singoli siti;
- relativamente all'identificazione delle specie vulnerabili, la descrizione delle modalità con cui sono stati misurati i criteri indicati di sensibilità, vicinanza alla fonte di perturbazione e valore conservazionistico delle specie e l'attribuzione della vulnerabilità delle singole specie elencate;
- le valutazioni di eventuali incidenze effettuate per tutte le specie di interesse conservazionistico presenti nei siti di Rete Natura 2000 interessati dal progetto a scala di area vasta.

47. Inoltre si richiede di:

- analizzare per ogni singolo sito tutti gli aspetti di vulnerabilità che li caratterizzano in relazione agli impatti determinati dalla realizzazione delle opere previste;
- dettagliare le procedure che hanno portato all'espressione dei giudizi di impatto anche in relazione agli obiettivi di conservazione dei singoli siti;
- dettagliare gli aspetti relativi alla procedura seguita per la definizione e la valutazione degli impatti complessivi e cumulativi su ogni sito anche in riferimento all'elevata pressione antropica dovuta alla previsione e realizzazione di altri progetti (sistema MOSE, progetto integrato Fusina, Accordo di programma tra MAV e APV del 20/09/2011 per il ripristino dei bassifondi del canale Malamocco-Marghera, ecc.) nonché alla fruizione turistica, balneare e di pesca e delle attività commerciali e produttive portuali;
- fornire uno studio di incidenza riferito a ciascun sito Natura 2000 interessato dal progetto;
- fornire gli opportuni riferimenti ai piani di gestione dei singoli SIC/ZPS;
- dimostrare che le misure di mitigazione sono sufficienti e adeguate per eliminare o ridurre la significatività l'eventuale incidenza negativa sulle specie e sugli habitat la cui presenza ha giustificato l'istituzione dei SIC e delle ZPS;
- approfondire la problematica idrogeologica e le possibili alterazioni dei circuiti idrici nella laguna di Venezia rispetto alla complessità dell'area e all'elevata pressione antropica.

Componente "Avifauna"

48. Si richiede di descrivere gli elementi utilizzati per definire la sensibilità per le singole specie e di fornire le informazioni utilizzate per valutare la vicinanza delle specie alla fonte di perturbazione in modo da verificare in che modo sia stata definita la vulnerabilità, per valutare al meglio gli eventuali effetti significativi del progetto sull'avifauna interessata.
49. Poiché nel paragrafo relativo all' "Identificazione degli impatti potenziali" del Quadro di Riferimento Ambientale, per la componente faunistica il tipo di impatto indicato è la "perturbazione alle specie floro-faunistiche" mentre l'indicatore è la "variazione attesa su specie comunitarie", si richiede di specificare quale sia la variazione attesa rispetto allo stato attuale, al fine di rilevare un potenziale impatto sulle specie e di conseguenza come si sia valutata la significatività degli eventuali impatti rilevati, che dovrebbero essere comunque specie-specifica, e l'assegnazione di questi alle diverse classi di giudizio.
50. Si richiede di elaborare analisi approfondite circa la relazione fra la distribuzione delle specie e il fattore perturbativo 'Emissioni di rumore'.

51. Si richiede un approfondimento della valutazione, utilizzando le diverse fonti d'informazione e i dati disponibili su consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna lagunare in tutte le fasi fenologiche. Si sottolinea che queste valutazioni saranno da elaborare a livello specie-specifico, relativamente alle specie indicatrici individuate, o quantomeno per gruppi di specie con simile ecologia, per le diverse fasi fenologiche delle specie e dovrebbero contenere la descrizione della variazione attesa rispetto allo stato attuale, al fine di definire con precisione un giudizio di significatività.
52. Si richiede di specificare e valutare gli impatti sull'avifauna rispetto all'illuminazione notturna dei manufatti e le relative misure di mitigazione.
53. Si richiede di includere l'avifauna fra le specie potenzialmente interessate dai fenomeni erosivi che possono causare effetti significativi su diverse specie che utilizzano le barene e di descrivere le relative misure di mitigazione previste o da prevedere.
54. Il Proponente dovrà definire e specificare le modalità con cui verranno applicate le misure di mitigazione per la componente avifaunistica, in relazione al fattore perturbativo da mitigare, le modalità, la scala spazio-temporale di attuazione delle misure e il monitoraggio finalizzato a verificarne l'efficacia.

Componente "Rumore e vibrazioni"

55. Si richiede che venga predisposto uno studio di impatto acustico subacqueo specifico, che comprenda:
 - la caratterizzazione dei rumori subacquei di cui è prevista l'immissione in mare;
 - la durata di queste immissioni e la stagione in cui sono previste;
 - la caratterizzazione della propagazione acustica subacquea nell'area circostante il progetto;
 - la simulazione tramite modelli di propagazione (che tengano conto dell'elasticità e dell'orografia del fondale) della propagazione sonora fino a una distanza di almeno 50 km intorno all'area di progetto;
 - la descrizione degli impatti previsti e delle misure di mitigazione ipotizzate.
56. Fornire la caratterizzazione del clima acustico attuale delle aree potenzialmente più impattate dalle fasi di cantiere e di esercizio delle opere in progetto, in particolare la valutazione, anche attraverso misurazioni, dei livelli acustici *ante operam* presso i ricettori sensibili/residenziali presenti lungo l'area costiera - litorale del Lido e Bocca di Malamocco.
57. Fornire la descrizione dei ricettori presenti nell'area vasta oggetto di studio, attraverso localizzazione planimetrica e indicazione di destinazione d'uso, classe acustica di riferimento (valori limite), distanza dalle opere di progetto e/o area di cantiere.

58. Redigere una valutazione maggiormente esaustiva dell'impatto acustico prodotto dalla realizzazione delle opere di progetto: lo studio deve comprendere un'indicazione più dettagliata dei dati di input inseriti nel modello acustico (compreso il riferimento utilizzato per i livelli di potenza sonora delle macchine di cantiere) e della configurazione di calcolo, la valutazione dell'impatto prodotto dal traffico navale/traffico mezzi di cantiere e la stima dell'efficacia acustica degli interventi di mitigazione previsti. Lo studio deve inoltre riportare in forma tabellare i risultati delle simulazioni, ovvero i livelli di immissione e emissione stimati sui ricettori di cui al punto 2 (ante e post mitigazione) e il confronto con i valori limite normativi (valore limite di immissione assoluto e differenziale e valore limite di emissione).
59. Effettuare una valutazione delle attività che in fase di esercizio sono potenziale sorgente di rumore presso i ricettori individuati di cui al punto 59 ed in particolare la stima dei livelli sonori prodotti dal transito delle imbarcazioni "mama vessel" nelle aree costiere interessate, ovvero del beneficio in termini di riduzione dei livelli sonori derivante dalla diminuzione del traffico di navi petrolifere nelle stesse aree.
60. Redigere una valutazione più esaustiva del disturbo da rumore sull'avifauna presente nelle aree naturalistiche di pregio prossime ai cantieri e/o ai percorsi delle imbarcazioni "mama vessel", anche, se possibile, attraverso l'individuazione di aree di perturbazione e/o di influenza da sovrapporre alle aree SIC e ZPS presenti.

Componente "Salute pubblica"

61. Si richiede che venga approfondito il problema della risospensione dei sedimenti durante la fase di cantiere, in particolare per la parte dei lavori che verranno svolti in mare aperto, anche alla luce di quanto lo stesso Proponente riporta in relazione alle campagne di monitoraggio effettuate per la rilevazione della qualità dei sedimenti, e soprattutto in relazione alla possibile conseguente ricaduta sia sulla qualità delle acque di balneazione sia sul pescato, integrando il PMA per la fase di cantiere con la rilevazione della possibile presenza di sostanze inquinanti all'interno dei sedimenti movimentati in mare a seguito delle attività previste.
62. Per quanto riguarda il patrimonio agroalimentare, in riferimento al D.Lgs. 4/2008 Allegato VII, Parte II, punto 3, descrivere e rappresentare tutti gli areali di produzione di particolare qualità e tipicità (vedi le aree per la molluschicoltura, ecc.); fornire elementi per la valutazione delle interferenze delle opere più prossime alle aree dedicate alla molluschicoltura e ai sistemi delle valli da pesca sia per la parte mare che per la parte lagunare, per quanto riguarda la torbidità, la sospensione di sedimento, la caratterizzazione dei sedimenti oggetto di probabile risospensione, le modificazioni nella

disponibilità di alimento, anche attraverso l'analisi delle risultanze in corrispondenza di tale aree sensibili degli approfondimenti modellistici già utilizzati e la loro eventuale integrazione; le valutazioni devono considerare sia gli aspetti ambientali e sia gli aspetti di tipo sanitario.

Componente "Atmosfera"

63. Si richiede di integrare il quadro *ante operam* della qualità dell'aria, in quanto nella documentazione esaminata non sono riportati i livelli degli inquinanti nelle aree interessate dalle opere in progetto.
64. Si richiede di fornire simulazioni modellistiche (o al limite stime) dei livelli nelle aree interessate dall'opera, almeno per gli inquinanti: PM10, PM2,5, NO2/NOX.
65. Fornire una specifica valutazione del benzo(a)pirene (unitamente agli altri idrocarburi policiclici aromatici caratteristici di emissioni diesel), che risulta in superamento rispetto al valore obiettivo nelle zone prossime al terminal container a terra, che vedranno un aumento del traffico su gomma rispetto ai livelli attuali.
66. Valutare le criticità derivanti dall'insieme dei possibili scenari di sviluppo dell'area, sia per il progetto proposto che per gli sviluppi delle aree complementari ad esso, relativamente alla logistica del sistema trasportistico, facendo una verifica della sua sostenibilità a scala di area vasta (considerando la sosta, il carico e l'uscita dei mezzi su gomma) rispetto agli inquinanti, a fronte dei possibili interventi di mitigazione, considerata la possibilità di un aumento dell'inquinamento sull'area lagunare e sui centri abitati limitrofi.
67. Si richiede di valutare l'impatto della cantierizzazione e della fase di esercizio dell'opera, attraverso studi e simulazioni modellistiche che restituiscano i livelli di concentrazione degli inquinanti attribuibili alle emissioni generate dalle lavorazioni per la realizzazione dell'opera, almeno per: PM10, NO₂/NO_x. Sarebbe inoltre opportuno disporre anche delle simulazioni del PM2,5.
68. Le emissioni relative al traffico container dovranno essere analizzate in termini di concentrazioni di inquinanti in aria ambiente (impatti). Sebbene si tratti di emissioni provenienti da motori alimentati a LNG, si richiede una stima delle concentrazioni associate all'attività di trasporto all'interno della laguna, considerando anche la vicinanza di alcuni tratti della rotta navale alla terraferma. Potrebbe essere sufficiente una modellizzazione/stima dei livelli di NO2/NOX lungo la rotta di navigazione nelle condizioni emissive e dispersive peggiori.
69. Non sono state valutate le emissioni fuggitive presso l'isola dei serbatoi petroliferi, pertanto si richiede di descrivere e approfondire lo scenario relativo a tali emissioni durante la fase di esercizio. Inoltre, si ritiene necessaria una modellizzazione per i composti organici volatili non metanici (VOC-NM).

Flu

70. Si richiede di integrare la documentazione presentata con la mappatura dei bersagli sensibili.

Componente "Suolo e sottosuolo"

71. Predisporre un adeguato sistema di monitoraggio della falda attraverso la definizione dell'ubicazione, della profondità e del numero dei piezometri di monitoraggio, sulla base delle conoscenze riguardanti l'assetto idrogeologico dell'area e delle caratteristiche dell'acquifero, in modo da poter caratterizzare univocamente il potenziale impatto dell'opera sulle caratteristiche complessive dell'acquifero in esame.
72. In merito alla realizzazione delle isole artificiali provvisorie, in considerazione dei metri complessivi da dragare, si richiede che venga esplicitato, sia per le aree lagunari che in mare aperto, quanto segue:
- quali sono le modalità di scavo del sedimento, dei volumi coinvolti e la gestione degli stessi, qualora venisse verificato di non riutilizzarli ai fini del ripristino;
 - dare evidenza delle tempistiche e delle modalità con cui verranno effettuati i ripristini dei fondali, dei canali dragati e delle praterie di posidonia o di altre specie vegetali acquatiche danneggiate dalle opere in oggetto.

Componente "Ambiente idrico"

73. Predisporre uno studio specifico sugli impatti previsti su tutte le specie protette del mare Adriatico.
74. Si richiede di specificare e approfondire gli interventi di ripristino morfologico dei bassifondi, valutandone gli impatti e le interferenze specifiche con le opere in progetto.
75. Si richiede di effettuare una caratterizzazione *ante operam* per definire la qualità del sedimento prima degli interventi di cantiere anche ad integrazione delle informazioni disponibili. In fase *post operam*, al fine di valutare l'effettivo ripristino delle aree di cantiere al loro termine, dovranno essere considerate sia la configurazione morfologica dell'area (batimetria) sia le caratteristiche chimiche e sedimentologiche del sedimento nelle aree manomesse.
76. Definire in modo dettagliato le soluzioni progettuali previste per la raccolta e trattamento delle acque contaminate da idrocarburi provenienti dalle operazioni di spiazzamento delle pipelines, dal lavaggio delle apparecchiature presenti sul terminal petrolifero e dal lavaggio delle banchine, le acque di prima pioggia ed eventualmente gli spanti in mare racchiusi dalle panne; analogamente, definire le soluzioni progettuali di cui sopra anche per l'Isola Serbatoi.
77. Riportare una valutazione del possibile impatto generato dal traffico marittimo presso il terminal off-shore in quanto la presenza, permanenza e transito di navi aumenta notevolmente, prendendo in

considerazione il potenziale impatto delle sostanze antivegetative rilasciate dagli scafi delle imbarcazioni o di eventuali composti utilizzati per la manutenzione delle strutture del terminal; per la parte lagunare riconsiderare nelle valutazioni la possibile risospensione di sedimenti potenzialmente contaminati dal fondo dei canali industriali in seguito all'aumento del traffico navale complessivo.

78. Con riferimento alla morfologia lagunare fornire approfondimenti specifici sull'incidenza dell'aumento di traffico legato al transito delle "mama vessel" e dei rimorchiatori e sull'evoluzione erosiva dei bassofondali a margine del canale Malamocco - Marghera e degli argini lungo i bordi contaminati del Canale dei petroli; tali approfondimenti dovrebbero tenere conto in dettaglio sia dell'incremento nel numero di passaggi sia della diversa tipologia di imbarcazioni in transito.
79. Con riferimento agli eventi accidentali, si ritiene necessario valutare la potenziale diffusione della parte di idrocarburi non efficacemente contenuta (percentuali di efficacia dei sistemi di contenimento inferiori al 65%) anche operando nei tempi minimi previsti dal sistema di contenimento, considerando tutti i target sensibili localizzati nell'area marina, lungo il litorale e all'interno della laguna.
80. Esplicitare in maniera più chiara la valutazione comparativa delle diverse forzanti idrodinamiche (marea, vento, moto ondoso, circolazione generale di Alto Adriatico, ecc.) che sono state considerate e utilizzate nella modellazione numerica per simulare le variazioni idrodinamiche della circolazione generale dell'area e la dispersione di idrocarburi negli scenari accidentali considerati. Descrivere in dettaglio tutte le assunzioni che stanno alla base delle simulazioni (tipologia di modello, forzanti principali, condizioni al contorno, estensione della griglia, ecc.).
81. In considerazione della peculiarità e valenza ecologica dell'ecosistema lagunare e del fatto che i diversi impatti si vanno a sommare nei confronti delle specie, habitat ed ecosistemi target, si richiede di fornire delle considerazioni complessive dei differenti possibili impatti alle biocenosi lagunari.
82. Si richiede di dettagliare le misure di mitigazione che s'intendono mettere in atto e l'efficienza attesa delle stesse in tutte le fasi di cantiere, sia nel trattenimento della torbida generata dalla movimentazione del fondale dagli scavi e passaggi di mezzi, sia nell'eventuale risospensione di sedimento contaminato. Allo stesso modo andrebbe maggiormente dettagliato che cosa s'intenda per ripristino dei luoghi al termine delle attività di cantiere considerando che alcune aree saranno ricoperte dal materiale utilizzato per le isole artificiali, mentre altre approfondite per l'escavo dei canali d'accesso.
83. Si richiede di portare elementi aggiuntivi in grado di quantificare un possibile impatto generato dalla torbida derivante da scavi, dragaggi, movimentazione e posa di materiale in relazione alle zoocenosi

Felli

presenti e alle Tegnùe prossime all'area di cantiere (non riferendosi alle sole Tegnùe di Chioggia area SIC), anche in relazione al fatto che l'interramento per la parte mare avviene tramite trincea; le valutazioni potrebbero essere fatte anche con l'ausilio di adeguati strumenti modellistici.

84. Dettagliare maggiormente gli elementi che rendono confrontabili gli esiti del monitoraggio degli affioramenti rocciosi nell'ambito del MOSE con il progetto proposto, tenendo in considerazione che si tratta di affioramenti differenti per localizzazione (gli affioramenti monitorati per il MOSE erano molto più prossimi alla costa) e che risulta differente anche la tipologia e ubicazione degli interventi.
85. Per la parte a mare, in particolare per quanto riguarda il potenziale impatto da occupazione di fondale, fare una più dettagliata sovrapposizione dell'area del terminal redigendo cartografia dedicata che riporti la distribuzione delle specie bentoniche e ittiche di maggior rilievo.
86. Per la parte a mare, in particolare per quanto riguarda il potenziale impatto per l'occupazione dello spazio acqueo, effettuare una valutazione del possibile impatto nei confronti di target sensibili generato da traffico marittimo nel terminal off-shore considerando che le diverse funzioni dello stesso comporteranno in tale area alla presenza, permanenza e transito di navi petrolifere e commerciali di grandi dimensioni.

Componente Pesaggio

87. Si richiede di verificare la distanza del terminal off-shore dalle rotte delle navi da crociera e dei traghetti, e alcune visuali in relazione ai transiti aerei in laguna, per approfondire eventuali modificazioni irreversibili che si possono verificare nella percezione dei luoghi e nella omogeneità del paesaggio di un sito turistico tra i più frequentati al mondo.

MODALITA' E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 30 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Commissione, anticipata via fax.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Il Proponente, entro il periodo a disposizione inoltrerà, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dalla Commissione.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con le seguenti modalità:

Malle

- a) n. 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) n. 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo e n. 3 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "Documentazione in formato digitale a supporto della Commissioni VIA" devono essere trasmesse alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.

Si ricorda in merito che l'elaborato in questione è acquisibile sul sito internet www.dsa.minambiente.it secondo il percorso homepage - area libera consultazione — documenti.

Il Proponente inoltre, considerando l'entità e la sostanzialità delle integrazioni richieste dovrà provvedere ad effettuare una pubblicazione sui quotidiani nelle forme previste dalla normativa vigente.

P IL PRESIDENTE *t.a.*
(ing. Guido Monteforte Specchi)

Mania Fede Hugo d'Almeida