



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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA-2012-0004792 del 28/12/2012

Pratica N°

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA-2013-0000277 del 07/01/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: Trasmissione Parere n.1141 del 21 dicembre 2012 - Istruttoria VIA - Riqualficazione area industriale di Porto Marghera: Conversione da Ammoniaca a Gas di Petrolio Liquefatto dell' impianto di stoccaggio refrigerato. Proponente: ENI S.p.A. Divisione R&M

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 21 dicembre 2012.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

All. c.s.

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0500.DOC



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

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

* * *

Parere n. 1141 del 21 dicembre 2012

Progetto	Istruttoria VIA Riqualificazione area industriale di Porto Marghera: Conversione da Ammoniaca a Gas di Petrolio Liquefatto dell'impianto di stoccaggio refrigerato
Proponente	ENI S.p.A. Divisione R&M

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

VISTO che in data 06/09/2012 con nota acquisita con prot. n. DVA-2012-0021718 del 11/09/2012 la Società ENI S.p.A. divisione R&M ha presentato la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. per il progetto *“Riqualificazione area industriale di Porto Marghera: Conversione da Ammoniaca a Gas di Petrolio Liquefatto dell'impianto di stoccaggio refrigerato”*

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 06/09/2012 sui quotidiani *“Il Gazzettino”* e *“Il Corriere della Sera”*.

VISTO che a valle delle verifiche preliminari in merito alla completezza e correttezza della documentazione consegnata dal Proponente, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientale (d'ora in avanti DVA), con nota prot. n. DVA/22822 del 24/09/2012, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione o CTVIA) con nota prot.n. CTVA/3386 in data 25/09/2012, ha comunicato l'esito positivo della verifica di procedibilità dell'istanza richiedendo alla Commissione l'espressione del parere tecnico di competenza.

CONSIDERATO che in data 04/10/2010, con nota prot. n. CTVA/2012/3474, l'istruttoria tecnica è stata affidata al Gruppo Istruttore

CONSIDERATO che in data 08/11/2012 il Gruppo Istruttore ha tenuto una riunione con il Proponente.

PRESO ATTO che agli atti della Commissione non risultano pervenuti i pareri di competenza espressi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione del Veneto.

CONSIDERATO che non risultano pervenute osservazioni da parte di soggetti interessati.

PER QUANTO RIGUARDA IL PROGETTO DI CONVERSIONE DA AMMONIACA A GAS DI PETROLIO LIQUEFATTO DELL'IMPIANTO DI STOCCAGGIO REFRIGERATO PRESSO IL PETROLCHIMICO DI PORTO MARGHERA

PRESO ATTO che il progetto prevede di convertire l'impianto destinato allo stoccaggio refrigerato e alla movimentazione di ammoniaca anidra, precedentemente di proprietà ex Syndial, costituito da due serbatoi refrigerati con i relativi impianti accessori, recentemente acquisito da Eni divisione Refining & Marketing. A tale scopo è stata prevista la modifica della destinazione d'uso delle strutture descritte per la realizzazione di uno stoccaggio refrigerato di GPL e propano a pressione atmosferica di volume nominale pari a 50.000 m³ complessivi. L'intervento comporta la realizzazione di minori adeguamenti strutturali e di alcuni impianti accessori. A meno della realizzazione delle nuove pensiline di carico autobotti e ferrocisterne in sostituzione delle attuali strutture non riutilizzabili, l'intervento non comporta l'edificazione di nuove strutture.

RICORDATO che:

- Il progetto si inserisce nel quadro delle iniziative di riqualificazione dell'area di Porto Marghera, prevista dagli strumenti programmatici e di pianificazione insistenti sul territorio. Tra questi, si richiama in particolare il recente *“Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe”* siglato tra il MATTM e gli Enti locali il 16 aprile 2012, che prevede *“agevolazione di programmi di investimento e sviluppo produttivo che consentano in via prioritaria il riuso dei siti produttivi [...]”* (Art. 3 punto b). L'accordo identifica inoltre i settori *“dell'energia, dell'industria, della logistica, della portualità*

[...]” come “aree strategiche sulle quali sviluppare l'integrazione dell'azione delle parti aderenti all'accordo, favorevoli in tal senso i progetti d'investimento” (art. 8 punto 4).

- La tipologia di attività non ricade nel campo di applicazione degli impianti soggetti ad Autorizzazione Integrata Ambientale, né l'impianto di stoccaggio refrigerato del GPL e propano in oggetto è tecnicamente o funzionalmente connesso ad uno di tali impianti.

PER QUANTO RIGUARDA IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

PRESO ATTO che :

- L'intervento in oggetto, rientrando tra i progetti di cui all'Allegato II del D.Lgs. n. 152/06, come modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 128/10 – punto 08: “stoccaggio di prodotti di gas di petrolio liquefatto con capacità complessiva superiore a 40.000 m³” – è sottoposto a VIA in sede statale.
- Il proponente ha preso in esame i seguenti strumenti di programmazione a livello sovranazionale, nazionale:
 - o Piano Energetico Nazionale ;
 - o Libro bianco dei trasporti della Commissione Europea e Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
 - o Protocollo di Intesa su Porto Marghera;
 - o Accordi di Programma sulla Chimica di Porto Marghera;
 - o Sito di Interesse Nazionale Venezia - Porto Marghera.
- a livello locale:
 - o Programma di Sviluppo della Regione Veneto;
 - o Piano Territoriale Regionale di Coordinamento;
 - o Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV);
 - o Piano Regionale di Tutela delle Acque;
 - o Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia (“Piano Direttore 2000”);
 - o Piano Regionale dei Trasporti del Veneto;
 - o Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e Piano d'Azione Comunale per il risanamento dell'atmosfera;
 - o Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- a livello di area portuale:
 - o **Piano Regolatore Portuale**, steso inizialmente nel 1965 ed aggiornato nel 2001 per la sezione di Porto Marghera, prevede cospicui investimenti per lo sviluppo delle attività portuali veneziane, in armonia quindi con le linee di programmazione incluse negli altri strumenti programmatici esaminati. I principali progetti di investimento previsti consistono nell'ottimizzazione del funzionamento dei terminal storici, nella riconversione a fini portuali e logistici di aree dismesse a Porto Marghera con l'adeguamento dell'accessibilità terrestre stradale e ferroviaria. Recependo le indicazioni contenute nell'Accordo di Programma per la Chimica e nella Variante di Piano Regolatore Generale, il Piano privilegia il criterio del riuso delle aree dismesse e della razionalizzazione ed infrastrutturazione di quelle già occupate, senza ulteriore consumo di suolo. La riconversione a fini portuali prevede la creazione di nuove aree logistiche (un terminal container nel nuovo petrochimico, ed un terminal Autostrade del Mare in attuazione delle linee programmatiche Comunitarie - Libro Bianco europeo dei Trasporti nell'area portuale di Fusina). Coerentemente, è pianificato il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai nuovi terminal, ed è in atto un ampio programma di mantenimento del pescaggio nei canali di accesso e grande navigazione.

- a livello comunale:
 - o **PRG Comune di Venezia - Variante per Porto Marghera.** Il PRG identifica l'area del petrolchimico quale zona produttiva "*Zona territoriale omogenea D1-1A industriale portuale di completamento*", dove sono possibili interventi per la realizzazione di impianti utili all'ammodernamento ed al miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti, e le trasformazioni ed adeguamenti funzionali e tecnologici, nel rispetto delle prescrizioni relative alla sicurezza. Inoltre si indica come destinazione d'uso compatibile per l'area di progetto quella industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse;
 - o **Piano di classificazione acustica comunale.** Il Piano di classificazione acustica vigente nel Comune di Venezia è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale 39/05 (esecutiva a partire dal 07/05/05). In base alla zonizzazione stabilita con l'approvazione del Piano, il Parco Serbatoi Ovest (PSO) si inserisce in un'ampia area individuata in Classe VI (*Aree esclusivamente industriali - Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi*).
 - o **Il Piano strategico della Città di Venezia.** Il Piano inoltre individua come fine la valorizzazione economica di Porto Marghera per la grande impresa nazionale e sovranazionale, per la logistica e le funzioni di eccellenza, e l'ottimizzazione della complessità del sistema produttivo metropolitano, auspicando quindi politiche atte a potenziare la presenza della grande impresa ed a rafforzare le funzioni presenti.
- Il quadro generale che emerge dall'esame della programmazione territoriale appare fortemente orientato alla valorizzazione dell'assetto produttivo specialistico dell'area di Porto Marghera - riconoscendone con ciò il pregio nell'ambito di una realtà territoriale già di per sé esemplare nel contesto europeo -, con l'obiettivo conterminare di salvaguardare e tutelare le peculiarità del territorio in cui il petrolchimico si colloca. In sintesi, in relazione alle diverse tematiche, l'inquadramento programmatico esprime una serie di linee guida che possono essere così riassunte:
 - o Sito di Porto Marghera – si riconosce il polo produttivo di Marghera come la principale specializzazione regionale, avente una localizzazione ottimale rispetto alle infrastrutture di collegamento, con una dotazione di impianti e tecnologie di grande valore. L'area industriale e portuale di Porto Marghera costituisce la più importante concentrazione industriale regionale, da mantenere e valorizzare.
 - o Attività produttive – per creare sviluppo e valore aggiunto è necessario il consolidamento e l'ammodernamento delle attività esistenti ed il miglioramento della loro produttività. Al tempo stesso nei siti dove è in atto un processo di deindustrializzazione si crea l'occasione per favorire la nascita di nuove attività grazie alla trasformazione ed alla riconversione produttiva degli impianti esistenti.
 - o Aspetti ambientali – Gli interventi progettuali di trasformazione dei siti produttivi devono essere occasione per attenuare gli impatti ambientali, attraverso il recupero e la riqualificazione delle superfici occupate dagli insediamenti esistenti, la bonifica delle aree inquinate, il miglioramento dei consumi energetici, la corretta gestione delle emissioni in aria e in acqua, ad esempio con la separazione degli scarichi e il loro trattamento, al fine di preservare l'ambiente lagunare.
 - o Aspetti energetici – La Regione Veneto ha attivato un tavolo di lavoro permanente di pianificazione della politica energetica, per armonizzare tanto l'assetto generale della regione quanto le specifiche iniziative rispetto alle politiche in atto su scala più ampia, nazionale e sovranazionale. In ciò, la diversificazione delle fonti energetiche, l'uso di combustibili alternativi e l'incentivazione dei progetti correlati alla loro diffusione rappresentano a livello locale un elemento cardine per un rilancio competitivo ed efficace, ed attento a promuovere la salvaguardia ambientale in particolar modo per quanto concerne il miglioramento della qualità dell'aria.
 - o Portualità e logistica – L'area portuale di Venezia-Marghera costituisce una piattaforma marittima logistica di importanza storica, avvalorata da un'ottima collocazione geografica. Le strategie di sviluppo portuale tendono alla crescita e alla razionalizzazione dei volumi di

traffico, grazie alla creazione di nodi di interscambio modale ed alla realizzazione di importanti opere e nuove infrastrutture.

- Dall'esame della disciplina normativa relativa sia a livello sovranazionale e nazionale sia a livello locale non si evidenziano elementi ostativi alla realizzazione dell'intervento oggetto della presente istanza.

Riguardo ai principali vincoli sul territorio

CONSIDERATO e VALUTATO che

- Tra le aree della rete "Natura 2000" nessuna interessa direttamente l'area del petrolchimico, né, in conseguenza, quella di rilievo per il progetto. Tuttavia, contestualmente al presente Studio di Impatto Ambientale è stato predisposto lo Studio di Incidenza specifico finalizzato alla valutazione di possibili incidenze del progetto sulle aree designate SIC e ZPS più prossime all'area:
 - o ZPS IT3250046 "*Laguna di Venezia*" che occupa un'area di 55.209 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 3 km;
 - o SIC IT3250030 "*Laguna medio - inferiore di Venezia*" che occupa un'area di 26.385 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 3,4 km;
 - o SIC IT3250031 "*Laguna Superiore di Venezia*" che occupa un'area di 20.365 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 4 km.

PRESO ATTO che :

- Il progetto non interessa beni vincolati ai sensi del D.Lgs 42/04 e s.m.i.
- In riferimento al coordinamento tra le norme sulla pianificazione territoriale e tutela ambientale e le norme derivanti dal D.Lgs. 334/99 e s.m.i., ed in particolare per la riconversione, al momento della presentazione dello SIA sono state avviate le attività finalizzate all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità da parte del Comitato Tecnico Regionale, ai sensi dell'Art 8 del DLgs 334/99 ed Artt. 1 e 5 del DMA del 9/8/2000 (Rapporto Preliminare di Sicurezza): in tale ambito sono svolti ed analizzati i possibili scenari incidentali, e le risultanze sono utilizzate per la progettazione e l'attuazione di tutti i presidi impiantistici, strutturali e gestionali necessari alla prevenzione di ogni tipologia di accadimento. Successivamente all'acquisizione dell'*asset* industriale, il proponente Eni div. R&M e Syndial hanno provveduto a notificare con lettera DIR 082 del 24/7/2012 il cambio di gestione (subentro) ai sensi del D.Lgs 334/99.

PER QUANTO RIGUARDA IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO e VALUTATO che :

- Il progetto, prevede la modifica della destinazione d'uso dell'impianto, costituito da due serbatoi refrigerati con i relativi impianti accessori destinato allo stoccaggio refrigerato e alla movimentazione di ammoniaca anidra, precedentemente di proprietà di Syndial, al fine di realizzare uno stoccaggio refrigerato di GPL e propano a pressione atmosferica di capacità nominale pari a 50.000 m³ complessivi. L'intervento comporta la realizzazione di minori adeguamenti strutturali, di alcuni impianti accessori, e delle nuove pensiline di carico per autobotti e ferrocisterne in sostituzione delle attuali strutture non riutilizzabili.
- L'impianto è localizzato nel polo petrolchimico di Porto Marghera. L'area ricade all'interno dell'ambito portuale del porto di Venezia. Più in particolare il Parco Serbatoi Ovest (PSO) costituisce l'area d'impianto adibita ad attività logistiche di stoccaggio di prodotti chimici, ed è collegato a strutture per la ricezione da nave e per la movimentazione tramite auto/ferro cisterne.

- Il progetto prevede pertanto l'utilizzo dei due serbatoi cilindrici ad asse verticale già equipaggiati per lo stoccaggio refrigerato a pressione atmosferica aventi volume nominale pari a 25.000 m³ ciascuno, e dei relativi impianti ausiliari alla movimentazione del prodotto. L'impianto è già dotato dei presidi di sicurezza relativi all'uso attualmente autorizzato, tra cui sono incluse due torce di emergenza dedicate (una principale ed una di riserva per manutenzione).
- Nell'area di progetto è anche presente un terzo serbatoio, siglato D304 che già dalla fase *ante-operam* è destinato all'accumulo delle acque di prima pioggia ricadenti nell'area del PSO. Infatti, dal 2007 tale serbatoio è entrato a far parte del sistema di raccolta delle acque reflue del PSO.
- Le attività necessarie per la realizzazione del progetto sono limitate ad alcuni adeguamenti impiantistici e strutturali atti a rendere il complesso idoneo e sicuro per lo stoccaggio refrigerato di GPL/propano. I lavori non prevedono nuove edificazioni, a meno della realizzazione di una pensilina di carico, costituita da 4 baie per autobotti e una baia per ferrocisterne, in sostituzione delle attuali strutture non riutilizzabili.
- Tutte le apparecchiature esistenti all'interno del limite di batteria dell'impianto che non saranno utilizzate nel nuovo assetto GPL/propano a seguito dell'adeguamento tecnologico verranno smantellate o bonificate ed inertizzate.
- Per l'esercizio dell'impianto di stoccaggio refrigerato di GPL/propano Eni div. R&M prevede di incaricare la società Versalis che assicurerà la gestione operativa dell'intero asset, operando con proprio personale nell'ambito della esistente struttura organizzativa del Reparto di Logistica denominato "CR4" (ubicato nel polo petrolchimico al di fuori dell'area di progetto). Per la gestione dell'impianto è prevista la presenza di un operatore in turno continuo, oltre ad alcune risorse giornaliere per attività di carico ATB/Ferrocisterne e servizi vari.
- Nel nuovo assetto dello stoccaggio refrigerato in progetto, Versalis, società che assicurerà la gestione operativa dell'intero *asset*, operando con proprio personale nell'ambito della esistente struttura organizzativa, fornirà anche al Proponente il servizio scarico prodotti in ricezione via nave presso il pontile ME 2/W che, nel rispetto dei requisiti di sicurezza per il GPL/propano, sarà equipaggiato con un braccio di scaricamento a pantografo rigido idoneo in luogo delle manichette inox flessibili attualmente installate per lo scarico dell'ammoniaca.
- In sintesi, gli adeguamenti impiantistici / strutturali consistono in:
 - o Potenziamento del gruppo di mantenimento della fase liquida refrigerata, con l'installazione di due nuovi compressori, e di due nuovi condensatori (in aggiunta alle macchine già installate);
 - o Adeguamento dell'unità di riscaldamento con l'installazione di due nuovi scambiatori (in sostituzione delle tre unità esistenti, obsolete);
 - o Potenziamento della capacità di mandata con l'installazione di sette nuove pompe (di cui cinque in sostituzione di altrettante unità esistenti, obsolete);
 - o Installazione di un impianto di odorizzazione e denaturazione per adeguamento prodotto alle specifiche di commercializzazione;
 - o Adeguamento dell'impianto di accumulo dell'azoto per blanketing e azionamento dei presidi di sicurezza;
 - o Aggiunta al complesso di un nuovo generatore di emergenza, alimentato a gasolio;
 - o Ammodernamento del sistema di raffreddamento ad acqua a ciclo chiuso;
 - o Realizzazione di una nuova pensilina di carico, costituita da 4 baie per autobotti e una baia per ferrocisterne, in sostituzione di precedenti strutture non riutilizzabili;
 - o Sostituzione delle manichette flessibili in inox di scaricamento ammoniaca con un braccio pantografo rigido per GPL/propano in banchina liquidi di Versalis;
 - o Realizzazione di un sistema di controllo strumentale e relativo gruppo di continuità (UPS).
- I lavori avranno una durata stimata di circa 10 mesi.

In riferimento alle nuove opere ed impianti

CONSIDERATO che

- l'impianto in progetto non comporta uso di suolo aggiuntivo rispetto alle aree già occupate nel precedente assetto ad ammoniaca anidra del Parco Serbatoi Ovest (PSO), si tratta infatti della riconversione, per una superficie totale pari a circa 90.000 m², di un'area industriale già facente parte del PSO tramite interventi finalizzati alla modifica di destinazione d'uso di strutture già esistenti per lo stoccaggio e la movimentazione;
- Anche nel nuovo assetto l'acqua continuerà ad essere approvvigionata come utility di rete tramite i servizi già disponibili ed operativi presso il PSO. In particolare, l'acqua è approvvigionata per il tramite della Società consortile SIFAGest, che gestisce le opere di presa e la distribuzione alle utenze del polo multisocietario. La risorsa idrica è utilizzata presso l'impianto per il raffreddamento degli apparecchi del gruppo di refrigerazione ed ausiliari alla movimentazione, e nelle attività gestionali e di manutenzione dell'impianto. Il ciclo di raffreddamento è chiuso (servito da torri evaporative), e richiede pertanto i soli volumi di reintegro stimati in 7,2 m³/h, per un totale annuo di circa 63.000 m³.
- Per quanto riguarda le acque sotterranee, l'impianto in progetto non comporta alcun uso, allo stesso modo tale risorsa non era sfruttata nel precedente assetto di stoccaggio refrigerato di ammoniaca anidra.
- Per ciò che riguarda risorse naturali, ecosistemi ed habitat, l'impianto in progetto non comporta depauperamento di ecosistemi e/o habitat tenuto conto del fatto che si opera una riconversione di impianto all'interno del petrolchimico multisocietario di Porto Marghera (che si estende per ca. 550 ha).

VALUTATO che :

- Le attività necessarie per la realizzazione del progetto sono limitate ad alcuni adeguamenti impiantistici e strutturali atti a rendere il complesso idoneo e sicuro per lo stoccaggio refrigerato di GPL/propano. I lavori non prevedono alcuna nuova edificazione, a meno della realizzazione di pensilina di carico, costituita da 4 baie per autobotti e una baia per ferrocisterne, in sostituzione di precedenti strutture non riutilizzabili, che verranno smantellate. La durata stimata di realizzazione delle opere di progetto è prevista in 10 mesi.
- La volumetria dei materiali provenienti dalla movimentazione di terra (scavi, riempimenti) è stata stimata in 1.900 m³, prevalentemente derivanti dal consolidamento delle fondazioni per la realizzazione dei basamenti e delle pavimentazioni delle pensiline di carico su autobotti e ferrocisterne, e della trincea per il piping. Nell'ambito dei 10 mesi stimati di durata del cantiere è previsto che le fasi di lavorazione che implicano movimentazione di terra si svolgeranno generalmente nei primi 4 mesi. Questi materiali saranno depositati in un'area a Sud della zona di scaricamento GPL/propano da nave, compresa tra i due serbatoi DA-304 e DA-321 che sarà adibita a deposito temporaneo rifiuti. Di questi materiali si prevede la possibilità di riutilizzarne il 70% della quantità indicata. Le quantità non riutilizzate saranno smaltite come rifiuto nel rispetto dei criteri, vincoli e procedure stabilite dalla normativa vigente.

CONSIDERATE e VALUTATE

- le alternative al progetto, di conversione da ammoniaca a GPL/propano dell'impianto di stoccaggio refrigerato presso il Parco Serbatoi Ovest del petrolchimico che consistono nella realizzazione dell'impianto di stoccaggio refrigerato in altra area, o nella non esecuzione delle opere (opzione zero).
- Nel primo caso la realizzazione di un nuovo impianto in altra area sarebbe certamente più gravosa in termini di impatti sulle matrici ambientali interessate. La non realizzazione comporterebbe invece il mancato conseguimento degli obiettivi del progetto, con la perdita di un'opportunità di attuare quanto previsto dalle linee di sviluppo dell'area di Marghera ed in particolare dal recente "Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia - Porto Marghera ed aree limitrofe" che prevede l'"agevolazione di programmi di investimento e sviluppo produttivo che consentano in via prioritaria il riuso dei siti produttivi [...]" individuando nei settori "dell'energia, dell'industria, della logistica, della portualità [...]" le "aree strategiche sulle quali sviluppare l'integrazione dell'azione delle parti aderenti all'accordo, favorendo in tal senso i progetti d'investimento". E in tale ottica la riqualificazione dell'area interessata dall'impianto, sarebbe da

valutare come un elemento fortemente negativo che deriverebbe dalla mancata realizzazione del progetto di conversione.

PER QUANTO RIGUARDA IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Interazioni con le componenti ambientali in fase di cantiere e di esercizio

Atmosfera

CONSIDERATO che nella fasi di realizzazione del progetto si avranno sostanzialmente due tipi di emissioni in atmosfera:

- emissioni di inquinanti da combustione, dovute sostanzialmente a fumi di scarico delle macchine e dei mezzi pesanti utilizzati in cantiere (autocarri, gru, ecc.);
- sviluppo di polveri, principalmente durante le operazioni che comportano il movimento di terra per la preparazione dell'area di lavoro, per la realizzazione delle fondazioni, ecc.

CONSIDERATO che :

- Il progetto prevede la riconversione di strutture industriali già esistenti ubicate centralmente alla zona industriale di Porto Marghera. Tenuto conto del contesto in cui verrà realizzato il cantiere (entro un'ampia area esclusivamente industriale), alla ricaduta delle polveri entro estensioni molto limitate non si ritiene che questo fattore possa determinare un impatto apprezzabile sulle matrici ambientali circostanti. Verranno tuttavia introdotti, anche durante la fase realizzativa, tutti gli accorgimenti necessari alla minimizzazione della formazione e diffusione di polveri.

VALUTATO che

- gli elementi di interesse della componente atmosfera sono stati individuati nei ricettori potenzialmente impattati dalle attività del progetto; le aree delle Rete Natura 2000 più prossime alle opere sono:
 - o ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" che occupa un'area di 55.209 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 3 km;
 - o SIC IT3250030 "Laguna medio - inferiore di Venezia" che occupa un'area di 26.385 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 3,4 km;
 - o SIC IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia" che occupa un'area di 20.365 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 4 km.
- tenuto conto che il progetto prevede il riutilizzo di strutture già esistenti per un'area di ca. 90.000 m² all'interno di un complesso industriale in fase di riconversione, la collocazione impiantistica non fa supporre effetti di disturbo sulle componenti biotiche che, con la loro presenza, hanno motivato l'individuazione di dette aree in qualità di sito della rete Natura 2000 come evidenziato dallo Studio di Incidenza Ambientale contestuale allo SIA.

Impatti dovuti alle emissioni in fase di esercizio

CONSIDERATO e VALUTATO che

- dall'analisi degli elaborati di progetto, gli impatti sull'atmosfera possono essere valutati come non significativi dal momento che lo stoccaggio refrigerato non genera alcuna emissione convogliata in atmosfera in condizioni di normale operatività dell'impianto, ma solo emissioni diffuse e fugitive dei prodotti in stoccaggio e movimentazione. Tale situazione resta invariata nel passaggio dall'assetto di riferimento (ad ammoniaca) a quello in progetto in quanto in entrambi i casi gli sfiati dei serbatoi, allo stesso modo i vapori generati in fase di caricamento e movimentazione dei prodotti sono totalmente captati, ricompresi e refrigerati per essere riciclati ai serbatoi di stoccaggio (ciclo chiuso). Le emissioni fugitive di composti organici volatili (COV) nell'assetto di progetto (GPL/propano) sono state stimate in sede di progettazione a circa 6 t/anno. A scala di impianto, tale valore rappresenta un incremento netto rispetto all'assetto di riferimento (ad ammoniaca) al quale

non erano associate emissioni di COV. Il dato è tuttavia da considerarsi trascurabile nel contesto del polo petrolchimico e dell'area industriale: infatti utilizzando a riferimento le stime elaborate per tale classe di composti dal Comune di Venezia, il dato di progetto di 6 t/anno contribuisce indicativamente con lo 1% alle quantità di COV che risultano complessivamente emesse dagli impianti industriali di Porto Marghera. Ad ogni modo, essendo i COV precursori dell'Ozono, che a sua volta rappresenta un parametro di attenzione per la qualità dell'aria sul territorio, ne viene prevista la gestione, durante l'esercizio dell'impianto in progetto, con l'applicazione di misure di controllo specifiche (LDAR), in armonia con analoghi programmi attuati nel petrolchimico per le installazioni già operative. Con il nuovo assetto impiantistico è da valutare positivamente la scomparsa delle emissioni fuggitive di ammoniaca (considerabili in quantità indicativamente pari al dato stimato per la diffusione di GPL/propano), anche dal momento che tale fluido ha caratteristiche di impatto ambientale (in particolare tossicologiche ed odorigene) meno favorevoli rispetto al GPL/propano. Resta un punto di emissione costituito dalla torcia che assolve al suo compito solo in presenza di condizioni operative anomale o di situazioni incidentali, la cui probabilità di accadimento è minimizzata anche in considerazione delle misure impiantistiche e gestionali di sicurezza adottate nell'ambito delle procedure previste dal DLgs 334/99 per la prevenzione dei rischi da incidenti rilevanti. L'emissione dovuta al mantenimento della fiamma pilota, alimentata con metano di rete (per un consumo stimato in ca. 7 Kg/h), rimane invariata nel passaggio dall'assetto di riferimento a quello in progetto, in quanto la funzionalità della torcia è necessaria in entrambi gli assetti; tuttavia, è stato valutato positivamente il fatto che nell'assetto di progetto viene meno la quota di consumo di metano ausiliario alla combustione in caso di sfiato in torcia, necessario invece nell'assetto ad ammoniaca. Complessivamente, l'impatto del progetto relativo al sistema torcia è lievemente migliorativo, nel contesto del polo petrolchimico multisocietario.

CONSIDERATO e VALUTATO

- quanto indicato nel progetto definitivo, tenuto conto che viene attuata una riconversione di un impianto esistente localizzato in un'area industriale, con conseguente aggiornamento tecnologico, si stima che l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto all'esercizio del nuovo impianto sia trascurabile/di lieve entità.

Ambiente Idrico

CONSIDERATO che:

- Rispetto alla configurazione di riferimento, ad ammoniaca, non sono previste variazioni significative degli impatti sull'ambiente idrico associate alla riconversione dell'impianto per lo stoccaggio di GPL/propano. In entrambe le configurazioni l'impianto di stoccaggio e movimentazione non genera infatti acque di processo. Senza variazioni rispetto all'assetto di riferimento, il principale contributo ai volumi di scarico rimane associato alle acque meteoriche, per 75.600 m³ annui stimati di precipitazioni (per la sola area di progetto) di cui circa 14.000 m³ classificate "acque di prima pioggia", la cui quantità resta invariata rispetto alla precedente situazione d'uso delle strutture per lo stoccaggio di ammoniaca anidra, in quanto sia l'area pavimentata che le caratteristiche del processo di stoccaggio e movimentazione in esame sono invariati. Analogamente si assumono invariati i flussi minori derivanti dalla gestione ordinaria e dalle operazioni di manutenzione.
- Lo scarico SM8 è diretto in laguna ed allontana le acque meteoriche bianche del bacino scolante dell'area del PSO e le acque nere, pre-trattate. Si ubica lungo la banchina della Darsena della Rana in prossimità del pontile ME2/W
- Rispetto alla gestione delle acque meteoriche l'area di impianto è già strutturata in modo da far fronte alle indicazioni di salvaguardia emanate in modo specifico per l'area del petrolchimico, con la raccolta delle acque di prima pioggia all'interno del serbatoio D304 appositamente destinato allo scopo e loro invio a trattamento presso l'impianto consortile.
- La modifica presenta invece elementi migliorativi in relazione alla gestione delle acque di raffreddamento (comunque di modesta entità dal momento che il sistema di raffreddamento previsto è in circuito chiuso con volumi di spurgo stimati in 3,6 m³/h, per 31.500 m³/anno), che saranno

infatti collettati anch'essi all'impianto di trattamento consortile anziché scaricati direttamente in laguna come nell'assetto ad ammoniaca.

- Lo scarico SM8 è oggetto di un piano analitico di monitoraggio della qualità secondo le disposizioni dell'autorizzazione emessa dal Magistrato alle Acque di Venezia con *atto prot. 1107 del 27/4/2010*. L'autorizzazione è cointestata alle ditte che contribuiscono ad alimentare il flusso di scarico con i rispettivi reflui. In tale contesto il proponente provvederà a proseguire gli accertamenti analitici relativi al contributo del flusso derivante dal PSO, come da piano di controllo dell'autorizzazione citata.
- Il proponente proseguirà inoltre nel monitoraggio del flusso di scarico del PSO convogliato tramite il sistema fognario di sito all'impianto di trattamento consortile SG31 (acque di prima pioggia e di raffreddamento). Il monitoraggio della qualità dei diversi flussi di reflui conferiti in fognatura dalle Società coinsediate è eseguito da SIFAGest (Società gestrice dell'impianto di trattamento), in corrispondenza dei diversi limiti di batteria, in virtù del Regolamento di Conferimento regolante i termini del servizio, e nel rispetto della corrispondente autorizzazione emessa da Magistrato alle Acque di Venezia (*atto prot. 1500 del 9/6/2009*).

VALUTATO che

- per tutto quanto sopra esposto, l'impatto sulla componente in oggetto risulta modesto e comunque non tale da alterare significativamente le caratteristiche dell'ambiente idrico circostante l'impianto, si stima che l'impatto sulla qualità dell'ambiente idrico dovuto all'esercizio della Centrale sia trascurabile/di lieve entità.

Suolo, sottosuolo e idrogeologia

PRESO ATTO che

- o l'attività di stoccaggio e movimentazione è relativa a GPL/propano (mantenuti in fase liquida tramite refrigerazione): si tratta pertanto di fluidi che, per loro caratteristiche fisico-chimiche, non rappresentano alcun rischio di potenziale contaminazione del suolo e sottosuolo. Non sono presenti altri accumuli significativi di sostanze potenzialmente contaminanti tale matrice.
- o tutta l'area è servita da reti fognarie tali da consentire la raccolta separata delle acque di ruscellamento potenzialmente contaminate, ed il loro accumulo controllato prima dell'invio all'impianto di trattamento consortile (esterno all'area di progetto).
- o le attività realizzative per l'adeguamento delle strutture esistenti al nuovo utilizzo contemplano solo limitate attività di scavo e movimento terra (1.900 m³ stimati, da riutilizzarsi in loco in massima parte) prevalentemente derivanti dal consolidamento delle fondazioni per la realizzazione dei basamenti e pavimentazioni delle pensiline di carico prodotti, e della trincea per il piping.
- o l'attività di stoccaggio refrigerato di GPL/propano presso il Parco Serbatoi Ovest non interferisce in alcun modo con le attività di bonifica e messa in sicurezza di cui ai progetti già approvati (si ricorda che il procedimento di bonifica della falda si svolge a scala di sito multisocietario).
- In merito alle interazioni del progetto con il "Progetto definitivo di bonifica con misure di sicurezza dei terreni del Nuovo petrolchimico di Marghera (VE)", approvato con Decreto definitivo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare protocollo n. 4755/QDV/DI/B del 02.07.2008, nessuno degli adeguamenti strutturali previsti per la conversione degli impianti a stoccaggio refrigerato di GPL/propano interessa porzioni di terreno coinvolte nel Progetto di bonifica dei terreni. Solo le vecchie pensiline di carico autobotti e ferrocisterne, di cui è previsto il solo smantellamento, ricadono in corrispondenza di una porzione di terreno soggetta a bonifica.
- Ad ogni modo, tutte le attività di progetto saranno realizzate in pieno coordinamento con le procedure di messa in sicurezza e bonifica attualmente in corso, anche alla luce dell'orientamento stabilito dal recente "Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN

di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe” siglato il 16 aprile 2012 tra il MATTM e gli Enti locali.

Monitoraggio ambientale della falda nell'area dell'impianto

- E' attivo, a livello di polo petrolchimico, il monitoraggio periodico della falda tramite rete di pozzi afferente al procedimento di bonifica della falda, in corso a scala di sito multisocietario. Le attività di monitoraggio periodico proseguiranno senza che vi siano variazioni introdotte dall'attuazione del progetto.

VALUTATO quindi che

- per quanto riguarda l'uso del suolo, la riconversione dell'impianto non comporterà un incremento;
- non sono previste interferenze con le attività di bonifica attualmente in corso;

si stima che l'impatto sulle componenti indicate dovuto alla realizzazione e all'esercizio del nuovo impianto sia trascurabile/lieve entità.

Rumore e vibrazioni

CONSIDERATO e VALUTATO che

- Complessivamente l'attività di stoccaggio refrigerato, valutata in relazione al contesto produttivo di contorno incluse le attività indotte (ad esempio il traffico), non rappresenta un elemento di rilievo rispetto al clima acustico dell'area del petrolchimico, né nell'assetto attuale ad ammoniaca anidra, né durante o dopo la realizzazione degli adeguamenti impiantistici previsti per la realizzazione del progetto. I rilievi fonometrici disponibili per l'area d'impianto sono complessivamente conformi ai requisiti derivanti dalla classificazione acustica del territorio per l'area, posta in Classe VI.
- Con la riconversione dell'impianto a stoccaggio di GPL/propano si attende un generico miglioramento rispetto alla situazione attuale, in quanto tutte le macchine che verranno installate in sostituzione delle precedenti (risalenti agli anni '70-'80) saranno conformi ai requisiti di limitazione imposti alle sorgenti acustiche secondo quanto disposto dal Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262 "Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto".
- Le autobotti che giornalmente raggiungeranno il PSO per la movimentazione del GPL/propano (stimate in 22 mezzi/giorno, comunque pari all'1% dei mezzi attualmente in transito dall'area industriale) seguiranno un percorso che non interessa l'agglomerato urbano.

Si stima l'impatto sulla componente di lieve entità sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio

Per quanto riguarda la componente flora e fauna

PRESO ATTO che :

- l'attività ha carattere esclusivamente logistico, si compone quindi di sole attività di movimentazione e stoccaggio di GPL /propano e non comporta processi che generino emissioni convogliate in atmosfera;
- le acque reflue sono totalmente coltate nell'ambito del progetto di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, ed in generale del risanamento dell'area industriale, in corso di implementazione presso il polo petrolchimico;
- il passaggio delle navi all'interno dell'ambiente lagunare avverrà utilizzando il canale di grande navigazione dalla bocca di Porto di Malamocco al porto industriale. Le 42 navi stimate all'anno per il trasporto del GPL/propano all'impianto di stoccaggio rappresentano un incremento non rilevante rispetto al traffico merci complessivo del Porto di Venezia lungo tale via navigabile, che attualmente comporta il transito di diverse migliaia di mezzi all'anno;

- l'esercizio operativo non comporta rilasci di sostanze verso l'ambiente, ed il rischio di accadimento di situazioni anomale è gestito con l'adozione delle misure di sicurezza adottate in relazione alla classificazione dell'impianto ai sensi del DLgs 334/99;

Per quanto riguarda le Aree Naturali Protette, la Rete Natura 2000

PRESO ATTO che :

- è stato presentato lo studio di Valutazione di Incidenza Ambientale che ha preso in esame le interferenze con i tre habitat di interesse comunitario maggiormente presenti nei Siti, legati alle acque marine, agli ambienti a marea e alle paludi e pascoli inondati mediterranei e termo-atlantici; tali habitat sono i seguenti:
 - o Lagune costiere (habitat prioritario), caratterizzate da un grado di conservazione "Buono" per tutti i Siti;
 - o Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornetea fruticosi), caratterizzate da un grado di conservazione "Buono" per tutti i Siti;
 - o Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea, caratterizzate da un grado di conservazione "Eccellente" per i Siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250030, Buono per il Sito SIC IT3250031.
- Tra i vari aspetti presi in esame nello Studio si può valutare positivamente il fatto che il progetto comporti una diminuzione complessiva dei possibili impatti sull'ambiente, in considerazione della scomparsa dell'ammoniaca, fluido avente caratteristiche di impatto ambientale (in particolare tossicologiche ed odorigene) più gravose rispetto al GPL/propano.
- Inoltre, l'adeguamento tecnologico dell'impianto ai fini della riconversione al nuovo utilizzo delle strutture esistenti in loco, è stato progettato anche in applicazione delle procedure derivanti dal DLgs 334/99 per la prevenzione dei rischi da incidenti rilevanti. Si determina in questo modo un ammodernamento complessivo delle strutture, e la riduzione complessiva dei rischi di sversamento del prodotto nell'ambiente.
- Il passaggio delle navi all'interno dell'ambiente lagunare rappresenta l'unica interazione effettiva derivante dal progetto con i Siti. Il transito verso l'area industriale avverrà dall'ingresso dalla bocca di Porto di Malamocco, attraverso il canale di grande Navigazione Malamocco-Marghera. Le 42 navi stimate all'anno per il trasporto del GPL/propano all'impianto di stoccaggio rappresentano un incremento numerico non rilevante rispetto al traffico merci complessivo del Porto di Venezia, che attualmente comporta il transito per la stessa via di navigazione di diverse migliaia di mezzi all'anno.
- In relazione agli aspetti ambientali d'area, la rilevanza complessiva del progetto risiede nel rischio posto dall'accumulo di sostanze pericolose. Tale aspetto è gestito a livello d'impianto nell'ambito delle procedure previste dal DLgs 334/99 per la prevenzione dei rischi da incidenti rilevanti. Al momento della presentazione del presente Studio sono state avviate le attività finalizzate all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità da parte della Comitato Tecnico Regionale, ai sensi dell'Art 8 del DLgs 334/99 ed Artt. 1 e 5 del DMA del 9/8/2000 (Rapporto Preliminare di Sicurezza).
- La gestione del rischio a livello d'area prevede che l'impianto venga incluso delle valutazioni di sicurezza e nei relativi Piani già predisposti a livello d'area (Piano di Emergenza Esterno, Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, etc.). Le informazioni necessarie all'aggiornamento di tali valutazioni verranno trasmesse a tempo debito agli Enti preposti, ma già in base alle mappe di isorischio complessivo incluso l'effetto domino predisposte dall'Autorità Portuale nel 2008, si evince che eventuali situazioni incidentali nel Petrolchimico non risultano raggiungere l'area esterna a quella industriale, né tantomeno i Siti in oggetto.
- Dall'esame delle valutazioni contenute nella VINCA emerge con chiarezza che il progetto di riconversione dei serbatoi e delle strutture, già installate presso il Parco Serbatoi Ovest del petrolchimico di Porto Marghera ai fini dello stoccaggio di GPL/propano non comporta variazioni significative dal punto di vista dei possibili rischi di impatto sui Siti, pertanto lo studio di valutazione dell'incidenza è terminato alla fase di screening in quanto la collocazione impiantistica e gli impatti

attesi non fanno supporre effetti di disturbo sulle componenti biotiche che, con la loro presenza, hanno motivato l'individuazione di dette aree in qualità di sito della rete Natura 2000.

Per quanto riguarda il traffico terrestre e marittimo

CONSIDERATO che:

- i transiti navali dal Porto di Venezia (anni 2005- 2011) si attestano intorno ad una media annua di 4622 navi di cui 2450 unità per la Zona Industriale;
- il numero medio annuo di mezzi per il trasporto delle merci movimentate da stabilimenti operanti nella zona industriale di Porto Marghera è pari a 402.000 unità;
- Il polo petrolchimico è servito da infrastrutture di trasporto terrestre della rete viaria locale. Ed in particolare la principale via di accesso all'area di progetto si dirama dalla Strada Statale 309 / Via Malcontenta senza interessare l'agglomerato urbano di Marghera;
- per quanto riguarda il carico dei prodotti per la distribuzione nell'assetto di progetto, è stato infatti calcolato un numero medio di autobotti pari a 22 unità al giorno nel periodo di picco (Dicembre - Gennaio), per ca. 4.500 unità stimate all'anno che rappresenta un valore minimo rappresentando circa l'1% dello scenario di riferimento;
- per lo scarico dei prodotti da nave, nell'assetto di progetto (movimentazione GPL/propano), si prevede l'accosto di circa 42 navi all'anno che rappresenta un incremento trascurabile (1,7%) rispetto al numero medio annuo di navi nello scenario attuale, pari a 2.450 unità per la Zona Industriale;
- si può valutare come non significativa l'incidenza del progetto in relazione allo scenario di traffico navale e terrestre gravante nella Zona Industriale.

VALUTATO infine che

- nel suo complesso il progetto di riconversione di esistenti strutture per lo stoccaggio refrigerato di GPL/propano presenta caratteristiche migliorative dal punto di vista degli impatti sull'ambiente rispetto a quelli connessi con l'assetto di riferimento, relativo allo stoccaggio e movimentazione di ammoniaca in quanto :
 - o Per la realizzazione del progetto verrà riutilizzata un'area industriale già esistente, adeguando nel complesso le installazioni ai più recenti standard tecnici ed impiantistici, e valorizzandone la funzionalità nel contesto produttivo locale.
 - o Lo stoccaggio refrigerato di GPL/propano in oggetto non dà luogo ad emissioni convogliate in atmosfera in quanto gli sfiati dei serbatoi, così come i vapori generati in fase di caricamento e movimentazione dei prodotti, sono totalmente captati, ricompresi e refrigerati per essere riciclati ai serbatoi di stoccaggio (ciclo chiuso).
 - o L'impianto non genera effluenti liquidi di processo in quanto prevede esclusivamente attività logistiche costituite da movimentazione e stoccaggio di prodotti: non sono previsti processi di miscelazione e reazioni chimiche.
 - o L'area di impianto è strutturata in modo da far fronte alle indicazioni di salvaguardia emanate in modo specifico per l'area del petrolchimico, con la raccolta ed invio a trattamento delle acque di prima pioggia;
 - o Già in fase progettuale, i rischi connessi all'accumulo di sostanze pericolose, sono gestiti adottando e prevedendo le misure tecniche, impiantistiche e gestionali più opportune nell'ambito delle procedure per la prevenzione dei rischi da incidenti rilevanti (DLgs

334/99), con un complessivo miglioramento dell'efficienza e della sicurezza delle installazioni raggiunta con l'ammodernamento delle strutture.

e che pertanto non presenta significativi ed irreversibili impatti nelle diverse componenti ambientali

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS

ESPRIME

PARERE POSITIVO riguardo alla compatibilità ambientale del progetto di "Riqualificazione area industriale di Porto Marghera: Conversione da Ammoniaca a Gas di Petrolio Liquefatto dell'impianto di stoccaggio refrigerato", a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Il Proponente dovrà comunicare all'ARPAV i luoghi dove saranno smaltiti i vari rifiuti prodotti, compresi quelli derivanti dalla perforazione, e le eventuali terre da scavo non riutilizzate, nonché il volume per ciascuna tipologia di rifiuto prodotto e copia dei titoli abilitativi delle ditte che si occuperanno del trasporto e del trattamento rifiuti.
2. Relativamente al monitoraggio degli impatti sulla qualità dell'aria in fase di costruzione e di esercizio:
 - entro un anno dall'entrata in funzionamento del nuovo impianto dovrà essere presentata ad ARPAV e al MATTM una relazione aggiornata riguardante la valutazione delle emissioni fugitive di gas.
3. Il Proponente dovrà presentare al MATTM almeno tre anni prima della scadenza della concessione di stoccaggio, tenuto conto anche di eventuali successive proroghe, la documentazione finalizzata all'attuazione della dismissione dell'impianto di stoccaggio, prevedendo la rimozione delle strutture installate ed il recupero delle aree interessate con l'obiettivo di perseguire il miglioramento paesaggistico-ambientale dell'area; il piano dovrà contenere anche l'indicazione delle risorse necessarie, delle forme di finanziamento e di accantonamento atte a garantirne l'attuazione.

L'ottemperanza alla prescrizione 1 dovrà essere verificata da ARPA Veneto;

L'ottemperanza alla prescrizione 2 dovrà essere verificata dal MATTM e dall'ARPA Veneto;

L'ottemperanza alla prescrizione 3 dovrà essere verificata dal MATTM almeno 3 anni prima della scadenza della concessione di stoccaggio, tenuto conto anche di eventuali successive proroghe.

Si raccomanda, inoltre :

1. Di presentare al MATTM e ad ARPAV un Piano di utilizzo delle terre e delle rocce da scavo conforme al DM MATTM 10 agosto 2012, n. 161.
2. Prima dell'inizio delle attività di realizzazione delle opere di progetto, il proponente dovrà acquisire tutte le autorizzazioni territoriali necessarie sulla base dell'attuale normativa a livello regionale, provinciale e comunale.
3. Durante le attività di cantiere, dovrà essere limitato all'indispensabile l'utilizzo di mezzi e macchinari, e tutti i mezzi dovranno essere in buone condizioni di manutenzione.

4. Tutte le infrastrutture obsolete presenti dovranno essere recuperate e adeguatamente smaltite da parte del soggetto interessato; nella fase di scavo dovranno essere recuperate anche le preesistenti tubature, ove ancora esistenti, ed avviate a smaltimento.
5. L'illuminazione notturna dell'impianto dovrà essere realizzata in maniera tale da garantire la sicurezza senza creare disturbi o impatti negativi sull'ambiente, con opportuna orientazione dei fasci luminosi non verso l'alto.
6. Al fine di limitare la produzione di polveri nei cantieri, si dovrà procedere in caso di necessità alla bagnatura delle gomme degli automezzi e alla umidificazione del terreno nelle aree di cantiere e dei cumuli di inerti.

Ing. Guido Monteforte Specchi

(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso

(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone

(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres

(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo

(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

ASSENTE

ASS

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Ing. Giuseppe Fasiol (Regione Veneto)

.....

.....

ASCENTE

.....

.....

.....

ASCENTE

.....