

CEREAL DOCKS MARGHERA S.R.L.

PROGETTO NUOVA TOC TRA GLI STABILIMENTI DI VIA BANCHINA DEI MOLINI E VIA RIGHI
A VENEZIA PORTO MARGHERA
VALUTAZIONE PRELIMINARE
ai sensi dell'art. 6 commi 9 e 9-bis del D.Lgs 152/2006

MODULO LISTA DI CONTROLLO

Proponente



CEREAL DOCKS MARGHERA S.r.l.

Sede legale

Italia | 30175 Venezia
via Banchina dei Molini, 30
frazione Marghera
tel. (+39) 041 303 5400
info@cerealdocks.it
https://www.cerealdocks.it/

Progettisti:



GV INGEENERI ASSOCIATI S.r.l.

Sede legale

Italia | 30175 Venezia
Via Torino, 186, Mestre,
Venezia 30172, IT
tel. (+39) 041 506 0842
info@gvassociati.com
https://www.gvassociati.com/

Progettisti per aspetti ambientali:



IMQ EAMBIENTE S.r.l.
SOGGETTA AD ATTIVITÀ DI DIREZIONE
E COORDINAMENTO DI IMQ GROUP S.R.L.

Sede legale

Italia | 30175 Venezia
via delle Industrie 5
frazione Marghera
tel. (+39) 041 5093820
info@eambientegroup.com
www.eambientegroup.com/it

Titolo Elaborato:

VALUTAZIONE PRELIMINARE AMBIENTALE

Codice Elaborato:

VPA-A6C9-9-bis

Codice
Commissa:

C23-010412

Progettazione:

GV Ingegneri Associati s.r.l.

Project Manager per aspetti tecnici:

ing. Alberto Giovannini
[GV Ingegneri Associati s.r.l.]

Project Manager per aspetti ambientali:

ing. Mauro Gallo
[IMQ eambiente s.r.l.]

Team Work GV Associati:

ing. Alberto Giovannini
ing. Andrea Tabani

Team Work IMQ eambiente:

ing. Mauro Gallo
dott.ssa Eleonora Franzo
dott. Michele Cordioli
dott. Geol. Tommaso Magro
dott.ssa Geol. Marta Pastro

Rev.	Data	Oggetto	File	Redatto	Verificato	Approvato
00	17/11/2023	Prima Emissione	Modulo_lista_controllo_val_pre_rev0.doc	E. Franzo	M. Gallo	G. Moraschi



1. Titolo del progetto

PROGETTO NUOVA TOC TRA GLI STABILIMENTI DI VIA BANCHINA DEI MOLINI E VIA RIGHI A VENEZIA PORTO MARGHERA

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera 4 b)	b) impianti per il trattamento e la trasformazione di materie prime vegetali con una capacità di produzione di prodotti finiti di oltre 300 tonnellate al giorno su base trimestrale;

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento mira a razionalizzare e migliorare la gestione degli oli minerali prodotti e commercializzati dalla società consentendo un'ottimizzazione nell'operatività sia dello stabilimento produttivo che nei traffici marittimi in arrivo e in partenza da Banchina Molini.

Il deposito costiero di via Righi infatti, pur disponendo di un affaccio sul canale Brentella, di fatto non può essere impiegato come sito di trasbordo marittimo in quanto lo stesso canale Brentella non dispone delle batimetrie necessarie per far transitare i natanti impiegati per il trasporto degli oli minerali. Conseguentemente il sito di via Righi è ad oggi attualmente alimentato esclusivamente attraverso autobotti.

All'arrivo di una nave in Banchina Molini, o in caso di livelli di produzione non gestibili presso lo stabilimento in via Banchina dei Molini, i mezzi su ruote vengono caricati e trasferiscono il loro contenuto nei serbatoi presenti nel Deposito costiero di via Righi. Può capitare che per esigenze commerciali lo stesso quantitativo venga nuovamente caricato su autobotti e trasferito al sito di origine appena il giorno successivo per poterlo imbarcare sulle navi commerciali destinate al mercato. Tale irrazionale modalità di gestione è ancor più complicata dal fatto che per diversi giorni all'anno (sabati e domeniche in particolare) il transito dei mezzi pesanti non è consentito con conseguenze economiche e commerciali.

Disponendo di un collegamento diretto per il trasferimento diretto degli oli dalla banchina di trasbordo al deposito di stoccaggio i benefici attesi sono molteplici, con ricadute sia ambientali sia socio-economiche:

- Ottimizzazione e miglioramento nella gestione degli oli minerali prodotti e commercializzati;
- Riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni atmosferiche traffico-correlate;
- Riduzione del traffico su gomma che interessa la viabilità urbana ed extraurbana di Venezia e Mestre.

Con la realizzazione dell'opera non si prevede alcun aumento della capacità produttiva dello stabilimento di via Banchina dei Molini. Nemmeno la capacità di stoccaggio del deposito costiero di via Righi subirà modifiche. Non sono previste variazioni in termini di emissioni in atmosfera né aumenti dei livelli acustici attribuibili ai siti produttivi coinvolti.

4. Localizzazione del progetto

Il progetto in esame insiste nella zona industriale di Porto Marghera e ricade interamente all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera. L'opera consiste nella realizzazione di un collegamento tramite tubazione sotterranea finalizzato al trasporto di oli vegetali tra gli stabilimenti di proprietà della Società Cereal Docks Marghera S.r.l. ubicati rispettivamente in via Banchina dei Molini (a ovest) e in via Righi (a est).

Dall'analisi effettuata non emerge l'interessamento di ambiti vincolati sotto il profilo paesaggistico, culturale o archeologico da parte delle opere previste dal progetto. I siti produttivi di via Righi e di via Banchina dei Molini e il tracciato della condotta sotterranea, inoltre, non ricadono in Aree Naturali Protette né in siti appartenenti a rete Natura 2000.

I siti più prossimi alle aree sono:

- ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", a circa 611 m di distanza dal deposito di via Righi in direzione est;
- ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia", a circa 1.542 m di distanza dal deposito di via Righi in direzione est.

5. Caratteristiche del progetto

L'aggiornamento della configurazione impiantistica riguarda, in estrema sintesi, i seguenti interventi:

Realizzazione di una tubazione in acciaio saldato dal diametro interno di 250mm tramite tecnologia TOC della lunghezza complessiva di 2,6 km e opere accessorie per garantirne il corretto collegamento all'impianto produttivo e alla banchina Portuale nel sito di Banchina Molini e le opere accessorie.

L'opera sarà collocata ad una profondità di 50 m dal l.m.m. per la maggior parte del suo percorso, fatta eccezione per le due porzioni di risalita verso le fosse di trivellazione. In ogni caso la sezione del tracciato e le relative profondità di trivellazione sono state accuratamente studiate per evitare qualsiasi interferenza con altri sottoservizi e in particolare con le opere di marginamento perimetrale dei canali portuali presenti nel Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera.

Le due estremità della TOC saranno interconnesse all'impianto di via Banchina dei Molini e all'approdo presente sull'antistante banchina e ai serbatoi di stoccaggio presenti nell'impianto di via Righi.

I due impianti di gestione sono costituiti essenzialmente dal sistema di pompaggio e dalle tubazioni di interconnessione con i vari dispositivi esistenti di stoccaggio, trasbordo e carico/scarico delle autobotti.

Sotto il profilo della cantierizzazione dell'opera, la TOC sarà realizzata a partire da due fosse di trivellazione una per ciascun stabilimento. Da entrambi gli scavi partirà una trivellazione orizzontale che si incontrerà all'incirca a metà del tracciato, alla profondità di 50 m dal l.m.m.. Da qui le aste si conetteranno in testa e saranno estratte in direzione del sito di via Banchina dei Molini e precisamente lungo via Galvani.

Sul sito di via Righi verrà collocato l'impianto di tiro mentre su via Galvani si procederà a posizionare i tratti di tubazione in acciaio che verranno via via spinti dall'interno del foro. Ogni nuovo tratto, di lunghezza pari a 250 m, verrà saldato alla coda del precedente e spinto all'interno del foro tenuto "aperto" grazie alla presenza dei fluidi bentonitici utilizzati.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA (presentata su base volontaria)	Sito di Banchina Molini: Città Metropolitana di Venezia / Determinazione N. 2008/2014
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Sito di Banchina Molini: Il sito opera attualmente in vigenza dell'autorizzazione di cui alla Determinazione n. 3044/2021 del settore Ambiente della città Metropolitana di Venezia (Prot. 2021/67229 del 09/12/2021) come modificata dalla Determinazione n° 2022 / 3193 del 24/11/2022 (Prot. 2022 / 68765 del 24/11/2022) della Città Metropolitana di Venezia
<p>Altre autorizzazioni</p> <p>1. Conformità urbanistica</p> <p>2. Autorizzazione allo scarico</p>	<p>Sito di via Righi:</p> <p>1 - L'Elaborato più datato a rappresentare l'intero Stabilimento Industriale risale al 1966 (data riportata nel Cartiglio 30 settembre 1966), sottoscritto dai rappresentanti della Capitaneria di Porto, dell'Ufficio Tecnico Erariale, dell'Ufficio Genio Civile e del Provveditorato al Porto.</p> <p>Il Serbatoio di Accumulo e Decantazione acque reflue è stato installato con Autorizzazione Edilizia di cui al Protocollo n. 613/1998 del 15 gennaio 1998.</p> <p>La Garitta è un Edificio legittimato con Autorizzazione Edilizia identificata da numero di Protocollo 90/15659 del 12 febbraio 1994.</p> <p>2 - Lo stabilimento è autorizzato con AUA Determinazione N. 2556/2016 del 25.08.2016, rilasciata dalla Città Metropolitana di Venezia, per lo scarico delle acque reflue industriali nella fognatura gestita da VERITAS S.p.A. Attualmente non sono presenti emissioni in atmosfera soggette ad autorizzazione.</p>

3. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione alla concessione e alla realizzazione – ai sensi dell'art. 5 comma 5-bis della Legge 84/94	<input type="checkbox"/> AdSP MAS porti di Venezia e Chioggia
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Permesso a costruire	<input type="checkbox"/> Comune di Venezia

4. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Porto Marghera con la sua zona industriale, si affaccia direttamente sulla Laguna di Venezia. Questa NON rientra tra le zone umide di importanza internazionale di Ramsar ma rappresenta un ambito di notevole importanza e soggetto a numerose altre tutele che però escludono l'ambito industriale in cui l'opera è ubicata.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non ricade neppure parzialmente in zona costiera o ambienti marini in quanto la Laguna di Venezia è un ambiente lagunare di transizione. Il mar Adriatico si trova a circa 11 km di distanza in linea d'aria in direzione est.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non ricade neppure parzialmente in zona boscata. Entro 100 m dal deposito costieri di via Righi è indicata la presenza di aree boscate che però nella realtà dei fatti sono assenti. Copertura boschiva viene indicata anche nell'ambito del Forte Marghera.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

4. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non ricade neppure parzialmente in aree naturali protette. Il parco più prossimo è il Parco Regionale del Fiume Sile che dista circa 16 km in linea d'area in direzione nord.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in parola non dà luogo ad emissioni né a scarichi per cui non può contribuire al mancato rispetto di standard di qualità ambientale stabiliti dalla legislazione comunitaria.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Con una popolazione residente di 253.174 (dato ISTAT 2022) e una superficie di 414,6 kmq, il Comune di Venezia presenta una densità demografica pari a 608 abitanti per kmq.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree interessate dall'opera non ricadono in zone di importanza storica, culturali o archeologica. La laguna Veneta, i cui confini ideali distano circa 120 m in direzione est dal deposito costiero di via Righi è vincolata ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004 in quanto Area di notevole interesse pubblico. Inoltre è interamente indicata come zona di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 lettera m del D. Lgs. 42/2004. L'ambito corrispondente al Forte Marghera che si trova a 550 m nord in linea d'aria è vincolato ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 in quanto bene culturale.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non comporta l'interessamento di aree a destinazione agricola.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto in esame ricade interamente all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera.

4. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in esame non intercetta aree sottoposte a vincolo idrogeologico. L'ambito soggetto a tale vincolo più prossimo corrisponde al litorale del Lido e di Cavallino e si trova a circa 10 km di distanza in linea d'aria in direzione est.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali indicac quanto segue:</p> <p>Per lo stabilimento di via Banchina dei Molini</p> <ul style="list-style-type: none"> • pericolosità idraulica moderata (P1) • rischio idraulico moderato (R1) <p>Per il deposito costiero di via Righi</p> <ul style="list-style-type: none"> • pericolosità idraulica moderata (P1) • rischio idraulico medio (R2) <p>Il tracciato della TOC intercetta aree per cui non è indicato un grado di pericolosità ed aree a pericolosità moderata (P1).</p> <p>L'opera risulta per la sua quasi totalità interrata e quindi non soggetta alle NTA del PGRA.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 3
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fasce di rispetto di gasdotti ed elettrodotti, fasce di rispetto di aree a rischio di incidente rilevante.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?
	Breve descrizione		Si/No/? – Perché?
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p>L'opera è costituita da una tubazione sotterranea di 2,6 km che transita ad una profondità di circa -50m dal piano campagna e dalle opere accessorie per il suo funzionamento costituite da sistemi di pompaggio.</p> <p>Tutte le opere fuori terra insisteranno all'interno dei perimetri dei due stabilimenti mentre la condotta interrata interesserà suolo demaniale e privato ma non interferirà con opere esistenti, reti di sottoservizi, corpi idrici né modificherà l'uso del suolo.</p>		<p>Con riferimento alla fase di cantiere, questa avrà una durata limitata a sole 14 settimane complessive. Gli impatti legati alle lavorazioni, in particolare sulle componenti atmosfera e clima acustico, saranno temporanei e reversibili in quanto cesseranno al termine delle attività di cantiere. L'estensione spaziale dei fenomeni perturbativi sarà estremamente ridotta e riguarderà ambiti a destinazione industriale corrispondenti ai due stabilimenti di proprietà della società Cereal Docks Marghera S.r.l.</p> <p>Dalla realizzazione della TOC sono attesi all'incirca 260 m³ di materiale solido da smaltire mentre la realizzazione delle fosse di trivellazione e degli scavi accessori comporterà la produzione di circa 26 m³ di terreno. Questi materiali saranno inviati, previa classificazione analitica, a smaltimento o recupero presso impianti autorizzati con il codice 17 05 04. Non se ne prevede l'accumulo presso il cantiere in aree di deposito temporaneo ma il caricamento su mezzi e l'allontanamento immediato. È prevista inoltre la produzione di asfalto pari a circa 4,8 m³ che sarà gestito con codice EER 17 03 02.</p> <p>Con riferimento alla fase di esercizio dell'opera, non si prevedono variazioni rispetto allo stato attuale delle seguenti componenti ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Idrosfera • Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi • Inserimento paesaggistico <p>L'opera di progetto rappresenta una modifica dell'attuale sistema di trasporto dei prodotti di Cereal Docks Marghera. L'interconnessione con i serbatoi esistenti e con i sistemi di carico/scarico già presenti presso i due stabilimenti consentirà di eliminare l'utilizzo dei mezzi pesanti (circa 5.400 autobotti/anno) oggi utilizzati per soddisfare le esigenze di trasporto.</p> <p>Ciò produce impatti positivi rispetto alla componente atmosfera (emissioni inquinanti evitate) e rispetto alle condizioni del traffico sulla viabilità di riferimento.</p>

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?	
	Breve descrizione		Si/No/? – Perché?	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Durante la realizzazione dell'opera è previsto l'impiego di acqua prelevata dall'acquedotto industriale ed energia elettrica fornita da generatori a gasolio per far funzionare i due sistemi di trivellazione.</i></p> <p><i>Con riferimento alle materie prime, la tubazione sarà in acciaio di tipo long. ERW API 5L gr.B con cert. EN 10204 3.1.</i></p> <p><i>In fase di esercizio la TOC comporterà una consistente riduzione del traffico stradale e delle emissioni traffico-correlate con conseguente riduzione del consumo di combustibili per autotrazione.</i></p>		<p><i>L'esercizio dell'opera comporterà una notevole riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni atmosferiche correlate all'eliminazione del traffico veicolare pari a circa 5.400 autobotti/anno.</i></p> <p><i>Ciò compenserà ampiamente i consumi energetici previsti per il funzionamento dell'impianto per il trasferimento degli oli vegetali attraverso la TOC.</i></p> <p><i>Non sono previste variazioni dei consumi idrici in fase di esercizio.</i></p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>In fase di cantiere saranno utilizzati fluidi di perforazione normalmente utilizzati nella realizzazione di TOC e gestiti secondo la normativa vigente per assicurare l'assenza di rischi per il sottosuolo e le acque di falda.</i></p> <p><i>L'opera ha l'obiettivo di effettuare il trasferimento di oli vegetali dallo stabilimento produttivo e di via Banchina dei Molini al deposito costiero di via Righi. L'unico prodotto movimentato è quindi costituito da oli vegetali.</i></p> <p><i>I sistemi di controllo di sicurezza integrati nei quadri di funzionamento consentono di rilevare eventuali avarie o guasti e di evitare ogni rischio per l'ambiente e la popolazione.</i></p>		<p><i>La capacità produttiva dello stabilimento Cereal Docks Marghera non subirà incrementi. Rispetto all'utilizzo di autobotti per il trasporto sulla pubblica viabilità, che possono potenzialmente essere coinvolti in incidenti stradali anche molto seri, la TOC dà maggiori garanzie di sicurezza.</i></p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<u>Cantierizzazione:</u> I materiali di scavo derivanti dalla realizzazione dei pozzi di spinta verranno interamente gestiti come rifiuto e inviato a smaltimento o recupero off-site in impianti autorizzati- sono previsti 26m ³ . I materiali di scavo derivanti dalla realizzazione della TOC, costituiti dalle sabbie separate fisicamente dai fluidi di perforazione, verranno gestiti come rifiuto e inviato a smaltimento o recupero off-site in impianti autorizzati- sono previsti 260 m ³ . <u>Esercizio:</u> In fase di esercizio non è prevista alcuna produzione di rifiuti.		Non sono attesi effetti ambientali negativi significativi correlati alla produzione di rifiuti nel corso della realizzazione dell'opera né tantomeno nella fase di esercizio. Si consideri che le terre originarie dalle operazioni di scavo saranno caricate direttamente sui mezzi e allontanate senza prevederne il deposito temporaneo presso le aree di cantiere minimizzando così il potenziale trasporto da parte degli agenti atmosferici.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<u>Cantierizzazione:</u> la realizzazione della TOC non comporterà emissione di polveri in quanto tutta la tratta della TOC risulta per il 99% interessare il suolo saturo; inoltre l'impiego di fluidi bentonitici garantisce che tutto il materiale estratto non sarà in grado di generare ulteriori emissioni di polveri. Sono da attendersi emissioni di gas di scarico dai due generatori diesel a servizio delle due trivelle ed emissioni dei mezzi di cantiere impiegati nella movimentazione dei materiali nelle aree di cantiere. <u>Esercizio:</u> non comporterà alcuna emissione, i sistemi di trasferimento degli oli vegetali saranno tutti ad alimentazione elettrica.		Le emissioni correlate alla fase di cantiere sono riferite all'effettiva attivazione dei diversi macchinari limitatamente al tempo utile alla realizzazione dell'opera – quindi contenuti e limitati nel tempo alle 14 settimane di cantiere. Nella fase di esercizio non sono previste emissioni, al contrario è prevista l'eliminazione di tutte le emissioni da traffico correlato in quanto grazie alla TOC saranno del tutto eliminate circa 5.400 autobotti attualmente utilizzate per il trasporto degli oli tra via Banchina dei Molini e Via Righi.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><u>Cantierizzazione:</u> La generazione di rumore e vibrazioni è essenzialmente legata alle lavorazioni attuate in fase di cantiere;</p> <p><u>Esercizio:</u> le strutture impiantistiche atte alla gestione della TOC saranno alimentate elettricamente e saranno poste all'interno di appositi alloggiamenti opportunamente coibentati e situate entro il confine dei due stabilimenti industriali. Il traffico di mezzi pensanti viene del tutto azzerato eliminando pertanto una sorgente mobile rappresentata dalle autobotti in circolazione sulla viabilità pubblica.</p>		<p>Per la fase di cantiere, l'intensità del disturbo dipenderà dai mezzi d'opera impiegati, ma risulterà del tutto in linea con i livelli acustici già presenti nel contesto produttivo in cui l'intervento si inserisce. È stata elaborata una Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, che conclude: "in considerazione dei limiti di zona, dell'assenza di recettori sensibili nelle vicinanze e considerate le lavorazioni previste non si ritiene che le emissioni acustiche relative alla fase di cantiere possano arrecare disturbo alcuno diverso da quanto normalmente avviene nell'ambito industriale nel quale insistono."</p> <p>Per la fase di funzionamento, il miglioramento del clima acustico è correlato alla riduzione del traffico su gomma che verrà interamente sostituito dalla TOC.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Il progetto non interferisce in alcuna misura con il sistema idrografico superficiale. L'utilizzo di bentonite come fluido di perforazione consente di preservare la struttura del sottosuolo e le acque sotterranee. Terminate le operazioni di trivellazione e posa sottoservizi, tutti gli scavi saranno riempiti con materiale pulito e certificato. Il rifornimento dei mezzi sarà effettuato su superfici pavimentate in modo da impedire che eventuali perdite o sversamenti possano in alcun modo interferire con il suolo e le acque sotterranee.</p>		<p>La corretta gestione delle fasi realizzative e di eventuali spanti nella fase di cantiere consente di escludere episodi di contaminazione del terreno, del suolo e delle acque sotterranee. Rispetto alla funzione di trasporto degli oli, la TOC è composta da tubazioni in acciaio saldate tra loro con procedimento certificato. È previsto un sistema di monitoraggio che verifica con continuità la presenza di eventuali perdite o malfunzionamenti dell'impianto.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Non si prevedono rischi di incidente con potenziali conseguenze sull'ambiente o sulla salute umana. Il trasporto di fluidi mediante condotte sotterranee è pratica consolidata e sicura, che dispone di sistemi di controllo di sicurezza in grado di rilevare eventuali malfunzionamenti o perdite.</i>		<i>Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi.</i>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>La Laguna di Venezia è un ambito complesso e soggetto a molteplici tutele sia sotto il profilo naturalistico sia dal punto di vista paesaggistico ed archeologico. Le distanze che separano l'ambito di intervento dalle predette aree vincolate sono più o meno estese.</i>		<i>La realizzazione dell'opera riguarda ambiti produttivi da lungo tempo infrastrutturati che non sono posti in diretta relazione con i beni ambientali e culturali oggetto di tutela.</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>La Laguna di Venezia è sottoposta anche alle seguenti forme di tutela:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Important Bird Area (IBA) in quanto ospita un numero rilevante di specie ornitiche di interesse conservazionistico;</i> <i>• Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna" per l'unicità e la singolarità dei suoi valori culturali ed ambientali.</i> <i>Gli ambiti interessati dalla realizzazione dell'opera ricadono esternamente dal perimetro dei suddetti ambiti vincolati.</i>		<i>L'entità degli impatti non è tale da interessare le aree vincolate menzionate.</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Il progetto in parola interessa aree che si affacciano sui canali industriali di Porto Marghera</i>		<i>L'opera non dà luogo a scarichi idrici o a dilavamento incontrollato di superfici potenzialmente contaminate.</i>
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Il progetto in parola gravita sulla viabilità pubblica dell'area industriale e portuale di Porto Marghera. La realizzazione della condotta sotterranea è ispirata dall'opportunità di eliminare il traffico di mezzi pesanti attualmente impiegati per il trasporto degli oli prodotti dallo stabilimento Cereal Docks Marghera.</i>		<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Il progetto si colloca in una zona industriale ampiamente infrastrutturata e non interessata da elevata fruizione pubblica.</i>		<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Il progetto si colloca in aree già pavimentate e non comporta perdita di suolo attualmente non antropizzato.</i>		<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Non si è a conoscenza di piani o programmi inerenti l'uso del suolo potenzialmente interessati dalla realizzazione del progetto.</i>		<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?	
	Breve descrizione		Si/No/? - Perché?	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>L'ambito industriale e portuale di Porto Marghera si inserisce ad est del centro urbano di Mestre che è una zona densamente abitata.</i>		<i>La realizzazione del progetto non comporta l'interessamento diretto del centro urbano ma comporta l'occupazione temporanea di un tratto di viabilità pubblica con possibili temporanei disagi alla circolazione.</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Non si rileva la presenza di ricettori sensibili nell'area di progetto o in aree limitrofe.</i>		<i>Non si prevede alcun effetto significativo nei confronti di recettori sensibili.</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>L'ambito di progetto è un contesto industriale consolidato dove non sono presenti risorse di elevata qualità e scarsa disponibilità.</i>		<i>Non si prevede alcun effetto significativo nei confronti di risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il contesto industriale di Porto Marghera è sede consolidata di molte realtà produttive ed è indicato anche come Sito di Interesse Nazionale. Il progetto in parola sarà realizzato nel rispetto di quanto prescritto dalla normativa vigente prevedendo un'adeguata gestione dei materiali esitati dalle operazioni di cantiere.</i>		<i>La realizzazione dell'opera in parola non comporta aggravio del rischio nè il superamento degli standard ambientali</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

5. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p><i>La zona è potenzialmente soggetta a fenomeni di allagamento e a nebbie.</i></p> <p><i>Con riferimento al primo aspetto, trattandosi di un sottoservizio interrato, non risente di fenomeni di allagamento. Parimenti il progetto risulta non interferente e non influenzato da eventuali fenomeni atmosferici di ristagno in quanto il progetto non dà luogo ad emissioni in fase di esercizio.</i></p>		<p><i>Non sono previsti effetti ambientali significativi.</i></p>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<p><i>Con riferimento alla fase di realizzazione, gli effetti cumulativi riguarderanno gli impatti generati dalle attività di realizzazione con i fattori di pressione già presenti nell'ambito industriale. La durata del cantiere è limitata e pertanto anche il cumulo degli effetti avrà una durata limitata e cesserà al cessare delle attività che determinano l'impatto.</i></p>	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Il cumulo degli effetti sulle componenti atmosfera e clima acustico durante la fase di cantiere avrà un'intensità trascurabile.</i></p>		
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<p><i>Gli effetti avranno estensione locale e bassa intensità.</i></p>	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Non sono prevedibili effetti ambientali significativi di natura transfrontaliera</i></p>		

6. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	A.01 - Relazione tecnica rev. 00 del 17.11.2023	-	A.01 - Relazione Tecnica
2	Allegato 1: Planimetria e inquadramento generale dell'opera	1:5000	A.01_ALL01_ID2337.D.002.00.PL.R.00
3	Allegato 2: Planimetria e sezione di progetto	varie	A.01_ALL02_ID2337.D.004.00.PL.R.00
4	Allegato 3: Cantierizzazione lato ovest – sito Banchina Molini [via Galvani]	1:500	A.01_ALL03_ID2337.D.005.01-02.PL.R.00
5	Allegato 4: Cantierizzazione lato est – sito via Righi	1:500	A.01_ALL04_ID2337.D.005.01-02.PL.R.00
6	Allegato 5: Schede tecniche materiali utilizzati	-	A.01_ALL05_SCHEDE_TECNICHE_MATERIALI
7	Allegato 6: Schede tecniche potenze sonore	-	A.01_ALL06_POTENZE SONORE MACCHINARI
8	Allegato 7: Schede di rilievo fonometrico	-	A.01_ALL07_SCHEDE DI RILIEVO FONOMETRICO
9	Allegato 8: Certificati di taratura fonometri	-	A.01_ALL08_CERTIFICATI DI TARATURA
10	Allegato 9: Attestati TCA	-	A.01_ALL09_ATTESTATI TCA
11	A.02 - Relazione tecnica di Non necessità di VINCA rev. 00 del 17.11.2023	-	A.02 - Relazione Tecnica NoVinca_r00



La dichiarante

Giulia Moraschi

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)