

Grandi Molini Italiani S.p.A.



Ampliamento Area Stabilimento di Venezia – Porto Marghera Studio Preliminare Ambientale



Redatto da:
Ing. Enrico Fabris

Arch. Loris Villa



Settembre 2024

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da

VILLA LORIS il 27/09/2024 11:34:29

ENRICO FABRIS il 27/09/2024 12:18:14

ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005

PROTOCOLLO GENERALE 2024/161760-1/1/20/09/2024

INDICE

1	PREMESSA	5
1.1	Riferimenti Normativi	5
2	DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO	8
2.1	Informazioni generali.....	8
2.2	Individuazione del sito	9
2.3	Destinazione d’uso e individuazione catastale	9
2.4	Identificazione delle aree dello stabilimento	9
2.4.1	Infrastrutture.....	10
2.5	Descrizione delle attività produttive.....	12
2.5.1	Ricevimento grano (RG).....	13
2.5.2	Macinatura grano (MG).....	15
2.5.3	Stoccaggio e miscelazione prodotti finiti (SMF)	16
2.5.4	Spedizioni rinfuse farina (SFR)	16
2.5.5	Confezionamento	17
2.5.6	Lavorazione coprodotti (CO).....	17
2.5.7	Ricevimento farina (RF).....	18
2.5.8	Essiccazione farine	18
2.5.9	Servizi	18
2.5.10	Fotovoltaico.....	19
2.5.11	Energia	19
2.6	Aspetti Ambientali	21
2.6.1	Emissioni in atmosfera.....	21
2.6.2	Emissioni odorigene	23
2.6.3	Acque	25
2.6.4	Emissioni acustiche	26
3	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	28
3.1	Dimensioni e concezione del Progetto.....	30
3.2	Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati	30
3.3	Utilizzazione delle risorse naturali	31
3.3.1	Utilizzazione di suolo.....	31
3.3.2	Utilizzazione di territorio.....	32
3.3.3	Utilizzazione di acqua.....	32

3.3.4	Utilizzazione di biodiversità	32
3.3.5	Produzione di Rifiuti.....	32
3.4	Inquinamento e disturbi ambientali	33
3.4.1	Aria – emissioni in atmosfera	33
3.4.2	Aria – emissioni odorigene.....	34
3.4.3	Acqua.....	34
3.5	Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche.....	35
3.6	Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.....	35
4	LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO	36
4.1	Ubicazione dell'area.....	36
5	RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI.....	41
5.1	Rapporto con la Pianificazione Territoriale Sovraordinata.....	41
5.1.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto	41
5.1.2	Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)	47
5.1.3	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 & Variante al P.A.T. di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE)	61
5.1.4	Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente.....	77
5.1.5	Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 del Comune di Venezia (VE).....	82
5.1.6	Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) 2009 del Comune di Venezia (VE)	85
5.2	Rapporto con la Pianificazione Settoriale Sovraordinata	87
5.2.1	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) 2020 della Regione Veneto	87
5.2.2	Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica della Regione Veneto (P.E.R.F.E.R.) 2017 della Regione Veneto.....	93
5.2.3	Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto.....	96
5.2.4	Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) 2022 della Regione Veneto.....	105
5.2.5	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) 2021 – 2027 dell'A.d.b.A.O.	112
5.3	Vincoli Ambientali, Paesaggistici e Culturali	115
5.3.1	Vincolo Paesaggistico.....	115
5.3.2	Beni archeologici e culturali	117
5.3.3	Vincolo Idrogeologico	118

5.3.4	Aree ambientali tutelate.....	119
5.3.5	Rete Natura 2000.....	121
5.4	Verifica della Coerenza.....	123
5.5	Sensibilità e qualità delle componenti ambientali interessate dal progetto	127
5.5.1	Aria.....	127
5.5.2	Acqua.....	133
5.5.3	Suolo e sottosuolo.....	140
5.5.4	Biodiversità.....	144
5.5.5	Paesaggio	148
5.6	Capacità di Carico dell’Ambiente Naturale	150
6	TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL’IMPATTO POTENZIALE.....	151
6.1	Aria.....	151
6.2	Acqua.....	151
6.3	Territorio	151
6.4	Consumi di acqua.....	152
6.5	Consumi di energia elettrica	152
6.6	Rumore.....	152
6.7	Traffico veicolare	152
6.8	Paesaggio.....	153
6.9	Flora fauna ed ecosistemi	153
7	MITIGAZIONI.....	154
8	CONCLUSIONI	155
9	INDICE DELLE FIGURE	156
10	INDICE DELLE TABELLE.....	159

ALLEGATI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE:

- Tavola dello Stato di fatto - Elaborato B22 (Rif. File: B22_Planimetria_stabilimento);
- Tavola dello Stato di progetto - Elaborato C11 (Rif. File: B24 Previsionale acustica);
- Valutazione Previsionale di impatto acustico - Elaborato B24 (Rif. File: B24 Previsionale acustica);
- Planimetria modifica punti di emissione - Elaborato C9 (Rif. File: C9_planimetria modifica punti di emissione Rev.01);
- Rete acque meteoriche (Rif. File: RETE ACQUE METEORICHE);

1 PREMESSA

La *Grandi Molini Italiani S.p.A.* ha presentato, per l'installazione sita in *via Dell'Elettricità n. 13*, nel *Comune di Venezia, Porto Marghera*, istanza di riesame con valenza di rinnovo dell'*Autorizzazione Integrata Ambientale*, n. 2720/2013 prot. N. 76782 del 04/09/2013.

L'istanza è stata presentata attraverso *SUAP* in data 01/09/2023, pervenuta alla *Città Metropolitana di Venezia, Area Tutela Ambiente*, in data 07/09/2023 ed acquisita agli atti con *Prot. n. 59979, 59983 e 59984 del 07/09/2023*.

Con *Protocollo Generale 2023 / 66866 del 03/10/2023*, la *Città Metropolitana di Venezia, Area Tutela Ambiente*, ha chiesto una serie di documenti ai fini di ritenere l'istanza correttamente presentata e avviare il relativo procedimento.

Per ottemperare a questa richiesta, nello specifico per quel che riguarda il *punto 2*, si presenta uno *Studio Preliminare Ambientale*, prendendo atto che, ai sensi del *D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., Parte II art. 6, commi 9-bis*. *Nell'ambito dei progetti già autorizzati, per le varianti progettuali legate a modifiche, estensioni e adeguamenti tecnici non sostanziali che non comportino impatti ambientali significativi e negativi si applica la procedura di cui al comma 9.*

9. Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare.

Grandi Molini Italiani S.p.A. è il primo gruppo molitorio italiano e tra i primi in Europa specializzati nella produzione di farine di grano tenero e semole di grano duro. *GMI* macina oltre 1 milione di tonnellate di grano all'anno, nello specifico nell'installazione di *Porto Marghera* è autorizzata per la macinazione di 2150 ton/giorno.

Questo fa ricadere l'installazione in *regime di A.I.A.*, in quanto attività elencata in *Allegato VIII*, alla *parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., punto 6.4, b2*. Le *BATC* sono state pubblicate nel *dicembre 2019*.

1.1 Riferimenti Normativi

Il *D.Lgs. 104/2017 all'Allegato IV-BIS* stabilisce i contenuti dello *Studio Preliminare Ambientale* che nello specifico prevedono:

1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:
 - a) la descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e, ove pertinente, dei lavori di demolizione;
 - b) la descrizione della localizzazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate.
2. La descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante.
3. La descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da:
 - a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente;
 - b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità.
4. Nella predisposizione delle informazioni e dei dati di cui ai punti da 1 a 3 si tiene conto, se del caso, dei criteri contenuti nell'*Allegato V*.
5. Lo *Studio Preliminare Ambientale* tiene conto, se del caso, dei risultati disponibili di altre pertinenti valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base alle normative europee, nazionali e regionali e può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.

L'*Allegato V* “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19*”:

1. Caratteristiche dei progetti.

Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- a) delle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto;
- b) del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati;
- c) dell'utilizzazione di risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità;
- d) della produzione di rifiuti;
- e) dell'inquinamento e disturbi ambientali;
- f) dei rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche;
- g) dei rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.

2. Localizzazione dei progetti.

Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:

- a) dell'utilizzazione del territorio esistente e approvato;
- b) della ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (comprendenti suolo, territorio, acqua e biodiversità) e del relativo sottosuolo;
- c) della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - c1) zone umide, zone riparie, foci dei fiumi;
 - c2) zone costiere e ambiente marino;
 - c3) zone montuose e forestali;
 - c4) riserve e parchi naturali;
 - c5) zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000;
 - c6) 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 dell'Unione;
 - c7) zone a forte densità demografica;
 - c8) zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;
 - c9) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'*articolo 21 del Decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228*.

3. Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.

I potenziali impatti ambientali dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 del presente *allegato* con riferimento ai fattori di cui all'*articolo 5, comma 1, lettera c)*, del presente *Decreto*, e tenendo conto, in particolare:

- a) dell'entità ed estensione dell'impatto quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, area geografica e densità della popolazione potenzialmente interessata;
- b) della natura dell'impatto;
- c) della natura transfrontaliera dell'impatto;
- d) dell'intensità e della complessità dell'impatto;
- e) della probabilità dell'impatto;
- f) della prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto;
- g) del cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati;
- h) della possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace.

2 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Nell'installazione di *Porto Marghera*, *Grandi Molini Italiani S.p.A.* è autorizzata per una capacità di macinazione complessiva di 2.150 ton/giorno, suddivisa in 1.750 ton/giorno di grano tenero e di 400 ton/giorno di grano duro, per un totale di quattro mulini.

In particolare, per l'attività di macinazione del grano tenero si riconoscono il molino "A" con 700 ton/giorno di capacità molitoria, il molino "B" con 600 ton/giorno e il molino "C" con 450 ton/giorno di grano macinabile, mentre il molino "D" è dedicato al grano duro con 400 ton/giorno di capacità molitoria. Lo stabilimento è in grado di operare in maniera continuativa per tutto il giorno 24 ore su 24 (su tre turni di lavoro giornalieri) e per tutti i giorni dell'anno (365 giorni/anno).

L'area in oggetto, è attualmente di proprietà della *Società Grandi Molini Italiani S.p.A.*, il complesso produttivo svolge sul sito attività di molitura di cereali, di provenienza sia nazionale che estera, dal 1927.

2.1 Informazioni generali

Ragione sociale dell'Azienda	<i>Grandi Molini Italiani S.p.A.</i>
Codice ISTAT	15.61.1
Attività IPPC	6.4 – B2
Codice NOSE	105.03
Codice NACE	15
Settore attività	Molitura di cereali
Indirizzo della sede dello Stabilimento	via dell'elettricità n° 13
Località	Venezia - Porto Marghera
Provincia	Venezia
C.A.P.	30175
Numero telefonico	041 - 9098511
Numero Fax	041 - 926672
Numero addetti	71

Tabella 2.1: Informazioni generali

2.2 Individuazione del sito

L'area è posta ad una quota altimetrica di ~ 2 m sul livello del medio mare e presenta un andamento morfologico completamente pianeggiante.

L'altezza dei fabbricati è variabile tra un valore di 13 e 56 m.

Lo stabilimento è ubicato a *Marghera*, nel *Comune di Venezia* ed è così delimitato territorialmente:

- a nord dall'area di proprietà *Triera Power S.r.l.* e da altra area di proprietà di terzi;
- a ovest da *via dell'Elettricità*,
- a sud dallo *stabilimento produttivo della Cereal Docks*,
- ad est da *via Banchina dei Molini / Canale Industriale Ovest*.

L'accesso allo stabilimento è posto in *via dell'Elettricità*.

Attualmente l'insediamento di *Grandi Molini Italiani* occupa una superficie totale di ~ 92.000 m² completamente asfaltati a meno di alcune zone mantenute a verde e non interessate da attività produttive o di deposito.

Sono identificabili aree di parcheggio, destinate agli automezzi dei dipendenti ed ai mezzi pesanti.

Lo stabilimento è raccordato alla rete ferroviaria con un binario ferroviario entrante da *via banchina molini*.

2.3 Destinazione d'uso e individuazione catastale

Dal punto di vista urbanistico, nel *Piano Regolatore Generale Vigente, Variante per Porto Marghera* approvato con *Delibera n. 350 della Giunta Regionale il 09/02/1999*, modificato e integrato successivamente, risulta che le superfici occupate dallo stabilimento in oggetto sono identificate dalla *sigla D1.1a "Area industriale portuale di complemento"*.

Dal punto di vista catastale tutti gli immobili in oggetto, situati in *Comune Amministrativo di Venezia*, sono individuati nel *foglio di mappa n.3, mappale n. 1179* e *foglio di mappa n. 2, mappale n. 452*.

2.4 Identificazione delle aree dello stabilimento

L'attività viene svolta in una serie di fabbricati, in parte di nuova costruzione, in parte derivati dalla ristrutturazione di impianti esistenti e già utilizzati per le attività precedenti.

Nello stabilimento possono essere individuate le seguenti *macroaree* utilizzate come riferimento nella *tavola Allegato B22 – Planimetria stabilimento*.

Area	Identificazione
	Palazzina uffici
BANCHINA	Scarico grano
SILOS	Silos stoccaggio materie prime
	Fossa scaricamento ferroviario
	Fossa scaricamento camion
SILOS	Silos metallici
MOLINO	Molino A
	Molino B
	Molino C
	Molino D
MAGAZZINO	Silos semola
	Silos farina
	Silos insacco
MAGAZZINO AUTOMATICO	Magazzino confezionamento e pallettizzazione
	Baia carico camion
	Magazzino automatico
CARICO CRUSCA	Silos coprodotti

Tabella 2.2: Macroaree dello stabilimento

2.4.1 Infrastrutture

Le infrastrutture esistenti principali a servizio delle produzioni sono le seguenti:

Palazzina uffici – Mensa - Spogliatoi

Edificio ove si svolgono esclusivamente attività di gestione amministrativa e commerciale.

Torre di sbarco

Si tratta di una torre mobile utilizzata per lo scarico del grano dalle navi; essa è operante con tubo aspirante in depressione.

Silos grano

Il grano è stoccato in *silos* di metallo (12 *silos* per uno stoccaggio di ~ 4.300 ton / ciascuno).

Il grano viene immagazzinato e/o estratto da tali strutture a mezzo nastri trasportatori coperti gestiti in modo automatico.

Molino

In questa area si effettua la prima e seconda pulitura, la macinazione del cereale ed il trasferimento ai *silos* dei prodotti finiti.

Il molino ospita 4 linee di macinazione (*A, B, C e D*) distinte per tipologia di grano (tenero e duro).

Complessivamente la capacità di macinazione è di 2.150 ton/giorno.

Silos prodotti finiti

Area nella quale si effettua l'insilaggio e lo scarico dei *coprodotti* e dei prodotti finiti commercializzati alla rinfusa (non insaccati).

La capacità di stoccaggio delle farine e semole alla rinfusa prima del confezionamento è di ~ 30.000 ton.

Le celle per i *coprodotti* - cruscami - hanno una capacità di ~ 2.500 ton delle quali ~ 1.000 ton in pellettato.

Magazzino confezionamento

Settore nel quale si effettua il confezionamento dei prodotti finiti in sacchi da 25 Kg, con stoccaggio per mezzo di pallets nel cosiddetto "magazzino automatico" per il mercato interno. La capacità di stoccaggio di tale magazzino robotizzato è di ~ 9.600 ton di prodotto (farine + semole)

Cabine elettriche

Nell'area viene effettuata la trasformazione della corrente elettrica da 20.000 Volts a 380 Volts. Sono quindi presenti nello stabilimento n. 3 cabine elettriche e più in dettaglio:

cabina 1: contiene trasformatori del tipo ad olio;

cabina 2: contiene trasformatori del tipo a resina;

cabina 3: contiene trasformatori del tipo a resina.

L'olio di raffreddamento utilizzato nei trasformatori ubicati nella prima cabina è stato sostituito con olio minerale di tipo *Isofluido* privo di *PCB* e *PCT* prima del rilascio della *vigente Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.)*.

Officine

Vengono comprese in questa area non solo le attività svolte più propriamente nel fabbricato adibito ad officina di manutenzione, ma anche quelle che vengono effettuate direttamente nei reparti, sulle varie linee ed attrezzature.

Gli interventi comprendono sia la manutenzione ordinaria, svolta secondo un programma informatizzato aggiornato periodicamente, sia la manutenzione straordinaria sulla base delle necessità in seguito a rotture o malfunzionamenti.

La manutenzione produce quantità non rilevanti di oli esausti e di solvente smaltiti periodicamente. Dall'attività di manutenzione in condizioni normali derivano inoltre rifiuti costituiti da imballaggi pericolosi e non pericolosi, oltre ad altri rifiuti assimilabili agli urbani.

INFRASTRUTTURE DI NUOVO ASSETTO (DA AUTORIZZARE)

Silos grano "ex SGV"

Lo stabile, comprensivo di fossa di scarico cereale adiacente, risulta costituito di 24 celle tonde situate all'esterno dalla capienza di 550 ton cadauna, 12 celle centrali coperte della capienza di 650 ton cadauna e di 18 intercelle della capienza di 170 ton cadauna.

La capacità di stoccaggio complessiva risulta pari a ~ 24.000 ton.

Magazzino piano di stoccaggio coprodotto

Trattasi di un deposito per crusca, sia in foglia che in pellett, della capienza di ~ 3.500 ton.

2.5 Descrizione delle attività produttive

L'attività di molitura del grano svolta presso lo stabilimento, come già scritto, avviene attraverso quattro sezioni di produzione, una per il grano duro e tre per il grano tenero, che, pur essendo del tutto separate, sono costituite da lavorazioni del tutto simili.

I processi chiave che si svolgono all'interno dello stabilimento *Grandi Molini Italiani di Marghera* sono:

1. realizzazione del prodotto (scarico, stoccaggio e macinazione del grano);
2. confezionamento del prodotto (insacco e carico delle farine e delle semole);
3. trasporto.

In particolare, i processi che avvengono all'interno dello stabilimento sono costituiti dalle seguenti fasi:

1. *ricevimento grano (RG)*;
2. *macinazione grano (MG)*;
3. *stoccaggio e miscelazione prodotti finiti (SMF)*;
4. *spedizione rinfuse farina (SFR)*;
5. *confezionamento (CF)*;
6. *lavorazione coprodotti (CO)*;

7. *ricevimento farina (RF)*;
8. *essiccazione farine (ES)*;
9. *servizi (SE)*;
10. *fotovoltaico (FV) – fase previsionale per l'impianto il cui progetto non è ancora stato calendarizzato.*

2.5.1 Ricevimento grano (RG)

La ricezione ed il relativo trasporto del grano può avvenire per mezzo di *autosilos*, vagoni ferroviari e/o, via mare, con l'utilizzo di navi che sfruttano la vicinanza dello stabilimento alla banchina di scarico.

Nel caso di *autosilos* e di vagoni ferroviari, lo scarico del grano avviene in tramogge di ricevimento, posizionate all'interno di tunnel chiusi da portoni e da questi, attraverso trasportatori meccanici orizzontali e verticali, il cereale viene avviato alla fase di stoccaggio/pulitura.

Lo scarico da *autosilos* e vagoni può raggiungere, a regime, le 300 t/h.

Nel caso di scarico da navi, viene utilizzata una torre mobile, costituita da un sistema meccanico. In questo caso la movimentazione del grano avviene per mezzo di nastri trasportatori in gomma e metallici fino alla zona di stoccaggio.

Lo scarico del grano da nave può raggiungere, a regime, le 400 t/h.

Gli impianti di scarico del cereale e di trasferimento e sono tutti muniti di sistema di aspirazione delle polveri, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Durante l'attività di scarico grano e successivo stoccaggio non vi è produzione di rifiuti.

La contestuale attività di prepulitura, la quale consiste in una prima pulizia del grano allo scarico (indipendentemente dal mezzo di trasporto) attraverso la separazione con mezzi fisici a secco di corpi estranei, pietruzze e impurità varie, dà origine ad un prodotto denominato "*scartone*".

Per tale attività viene utilizzato un separatore magnetico in grado di eliminare eventuali parti ferrose presenti nel cereale e dei vibroseparatori a setacci sovrapposti per la separazione delle impurità varie. Tale operazione è completata da un trattamento finale (*fluttazione*) con una corrente d'aria ascensionale per l'asportazione delle impurità più leggere, quali polvere, pagliuzze e altro.

La fase di prepulitura precede lo stoccaggio del cereale nei *silos* in attesa di essere sottoposto a macinazione. Situazioni anomali per l'esercizio di attività sono quelle derivanti da un malfunzionamento delle attrezzature, con rottura di maniche filtranti e dei sistemi di aspirazione durante lo scarico e il trasporto del grano ai *silos*.

Le condizioni di emergenza possono derivare da incendio, inondazione e terremoto o da altre condizioni meteorologiche.

Silo cemento “ex SGV” (INSTALLAZIONE DI NUOVO ASSETTO DA AUTORIZZARE)

Il *Silo cemento SGV* verrebbe utilizzato come stoccaggio grano. Il grano verrebbe ricevuto via camion, ferrovia e nave:

- per il ricevimento via nave, si utilizzerebbe la torre di sbarco in banchina semovente su rotaie; tramite una serie di nastri aperti si raggiungerebbero i trasportatori del silo.
- per il ricevimento via camion, si utilizzerebbe un’unica fossa di ricevimento, posta all’interno di una struttura in lamiera preverniciata la quale verrebbe dotata di un impianto di aspirazione delle polveri; questa verrebbe svuotata da un trasportatore a catena che, tramite un secondo trasportatore, caricherebbe un elevatore a tazze; il prodotto così elevato può, tramite una serie di valvole, serrande e trasportatori a catena, caricare tutte le celle od andare all’elevatore per il carico proveniente dai trasportatori a catena sotto le celle; non si effettuerebbe alcuna prepulitura del prodotto; le 36 celle tonde e le 18 intercelle, verrebbero scaricate tramite trasportatori a catena, andando a caricare sia un elevatore adibito al ricircolo che il primo di carico già menzionato; i due elevatori avrebbero la possibilità di caricare anche un altro trasportatore a catena, posto all’esterno sul tetto, per portare il grano sul lato opposto del fabbricato (lato mare) e caricare i nastri di trasporto alla prepulitura od al silo cemento; questi stessi nastri, reversibili, potrebbero sia caricare uno dei trasportatori posti sotto le celle da cui raccolgono, sia caricare un trasportatore superiore di carico celle tramite un elevatore; i nastri, dopo un breve percorso, raggiungerebbero una torre che, oltre a ruotare il senso di trasporto di 90°, renderebbe anche i due nastri reversibili, tramite un apposito elevatore; in questa torre, tramite un elevatore, si potrebbe anche pesare il prodotto in transito; raggiunto il silo cemento, il prodotto avrebbe modo di essere qui elevato da 4 elevatori a tazze, due al servizio della pulitura e stoccaggio grano duro e 2 per il grano tenero; sui punti più problematici dei nastri (carico e scarico) verrebbero posizionati dei filtri aspiranti per diminuire la polverosità del trasporto.

Aspetti Ambientali

Gli impianti di scarico del cereale e di trasferimento e sono tutti muniti di sistema di aspirazione delle polveri, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Durante l’attività di scarico grano e successivo stoccaggio non vi è generalmente produzione di rifiuti (l’eventuale grano avariato viene smaltito come rifiuto organico).

2.5.2 Macinatura grano (MG)

La fase di macinazione è preceduta da una indispensabile operazione di pulitura della materia prima.

Il grano, in opportune miscele precostituite per mezzo di dosatori ponderali presenti nel silo di stoccaggio, viene fatto confluire nel ciclo di prima pulitura, utilizzando trasportatori meccanici orizzontali (*a catena e a coclea*) e verticali (*elevatori a tazze*).

Nel ciclo di prima pulitura sono comprese varie operazioni che utilizzano:

- *vibroseparatori*, con il compito di estrarre semi estranei di calibratura superiore a quello del cereale ed eliminare le impurità più piccole, come sabbia, semi piccoli, terra;
- *flottatori* (tarare) a ciclo chiuso di aria, con la funzione di aprire a ventaglio la massa del grano, distanziando i chicchi e consentire la separazione delle impurità;
- separatori magnetici per completare l'eliminazione di corpi ferrosi;
- spietratori che, grazie a *motovibratori* e ad una corrente d'aria ascensionale, eliminano eventuali pietruzze dal grano.

Seguono poi altre operazioni come la spazzolatura per staccare dalla cariosside la terra, la barba, il pericarpo, il germe ed altre impurità, il condizionamento del grano che consiste nell'aggiunta di acqua per ottenere un'efficace bagnatura del grano, la pulitura verticale per l'ulteriore separazione di peli apicali, del pericarpo, della radichetta, del germe.

Dopo una fase di riposo inizia il secondo ciclo di pulitura con ulteriore separazione di peli apicali, del pericarpo, della radichetta, del germe, di impurità e l'eliminazione di particelle ferrose.

Gli scarti della pulitura, costituiti da cereali spezzati, cereali diversi e peli apicali, del pericarpo, della radichetta, del germe, ecc. vengono poi inviati, utilizzando sistemi di trasporto separati, al reparto macinazione cereali diversi.

Dall'attività di pulitura non derivano rifiuti, in quanto lo "scarto" dà origine a *coprodotti* destinati all'alimentazione animale.

Situazioni anomale per l'esercizio di attività sono quelle derivanti da un malfunzionamento delle attrezzature, con rottura di maniche filtranti e dei sistemi di aspirazione.

Relativamente alla fase di macinazione, le attrezzature che ne costituiscono le linee sono distribuite sui cinque piani che compongono il reparto. Al primo piano sono installati i *laminatoi*, il quadro elettrico di comando impianto con relativi *PLC* e la sala di controllo impianti ove, per mezzo di *computer* è possibile gestire l'intero impianto di pulitura, macinazione e stoccaggio.

Al secondo e al terzo piano sono installate le macchine con la funzione di eliminare le impurità cruscali e di selezionare i prodotti.

Al quarto piano si trovano i *plansichters* ad alto rendimento, che classificano i prodotti della macinazione inviandoli, successivamente, ai vari passaggi di finitura.

Al quinto piano avviene il trasporto pneumatico del prodotto con sistemi di elevazione, *cicloncini* e valvole *a stella* in corrispondenza del carico dei singoli passaggi di setacciatura, con i sistemi di abbattimento delle polveri presenti nell'aria aspirata (*filtri a maniche*).

Aspetti Ambientali

Gli impianti e sono tutti muniti di sistema di aspirazione delle polveri, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Dall'attività di pulitura non derivano rifiuti, in quanto lo "scarto" dà origine a *coprodotti* destinati all'alimentazione animale.

Quest'attività comporta il consumo di acqua.

2.5.3 Stoccaggio e miscelazione prodotti finiti (SMF)

Una volta macinati, i prodotti vengono convogliati per mezzo di trasportatori verticali e orizzontali in apposite celle di stoccaggio.

Gli impianti di pulitura, di macinazione e di trasferimento dei prodotti finiti sono muniti di sistema di aspirazione delle polveri, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche* o *turbocycloni*). Lo stoccaggio dei prodotti finiti avviene in *silos*.

Da qui, dopo un ciclo di miscelazione con appositi miscelatori elettronici, vengono preparate le miscele di farine o semole con diverse caratteristiche.

Queste vengono poi avviate alle *fariniere* o ai *silos* per essere confezionate.

Aspetti Ambientali

Gli impianti e sono tutti muniti di sistema di aspirazione delle polveri, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche* o *turbocycloni*).

2.5.4 Spedizioni rinfuse farina (SFR)

In alternativa al confezionamento, può essere effettuato il carico del prodotto sfuso direttamente su autocisterna.

2.5.5 Confezionamento

Dai *silos* la farina e la semola possono essere confezionate in sacchi da 25, 20 e 15 Kg, piuttosto che in pacchi da 1 o 5 kg, stoccate su pallets ed inviate ad un magazzino verticale robotizzato da cui vengono prelevate per il carico su camion.

Il confezionamento dei prodotti finiti in sacchi da 25 kg, con stoccaggio per mezzo di *pallets* nel cosiddetto “*magazzino automatico*” è gestito in modo quasi completamente automatico, con controllo *PLC*; i trasferimenti dai *silos* farina all’impianto di confezionamento sono muniti di sistema di aspirazione delle polveri di farina e semola, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Dall’attività di confezionamento in sacchi, in condizioni normali non derivano rifiuti diversi dagli imballaggi in carta rotti e/o non conformi.

Situazioni anomale per l’esercizio di attività sono quelle derivanti da un malfunzionamento delle attrezzature, con rottura di sacchi, di maniche filtranti e dei sistemi di aspirazione.

Le condizioni di emergenza possono derivare da incendio, inondazione e terremoto o da altre condizioni meteorologiche.

Aspetti Ambientali

I trasferimenti dai *silos* farina all’impianto di confezionamento sono muniti di sistema di aspirazione delle polveri di farina e semola, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Dall’attività di confezionamento in sacchi, in condizioni normali non derivano rifiuti diversi dagli imballaggi in carta rotti e/o non conformi.

2.5.6 Lavorazione coprodotti (CO)

Anche i *coprodotti* (per uso *zootecnico*) vengono insilati.

Una parte viene sottoposta ad un ciclo di *cubettatura*, ottenendo così dei *pellet*, utilizzati per l’alimentazione animale. La parte rimanente viene invece commercializzata direttamente.

I trasferimenti ai *silos* dei *coprodotti* e dei prodotti finiti sono muniti di sistema di aspirazione delle polveri di farina e semola, con filtrazione di tipo meccanico (*filtri a maniche*).

Il carico alla rinfusa dei prodotti e dei *coprodotti* avviene all’interno di tunnel posti sotto i *silos* con i portoni normalmente chiusi.

Magazzino piano di deposito crusca (INSTALLAZIONE DI NUOVO ASSETTO DA AUTORIZZARE)

In aggiunta a quello esistente, è intenzione dell'Azienda la realizzazione di un magazzino orizzontale per il deposito della crusca della capienza di ~ 3.500 ton per l'ottenimento di una capacità di stoccaggio complessiva che arriverebbe a ~ 6.000 ton delle quali ~ 5.000 ton in pellettato.

Aspetti Ambientali

I trasferimenti ai *silos* dei *coprodotti* e dei prodotti finiti sono muniti di sistema di aspirazione delle polveri di farina e semola, con filtrazione di tipo meccanico (filtri a maniche).

2.5.7 Ricevimento farina (RF)

Oltre alla trasformazione diretta di materia prima in prodotto finito è prevista anche la ricezione di prodotto finito proveniente da altri stabilimenti per essere utilizzato tal quale od opportunamente miscelato previo stoccaggio in *silos*.

Dall'attività di insilaggio e scarico prodotti finiti alla rinfusa derivano rifiuti dalla pulizia dei locali e delle macchine.

Situazioni anomali per l'esercizio di attività sono quelle derivanti da un malfunzionamento delle attrezzature, con rottura di maniche filtranti e dei sistemi di aspirazione.

Le condizioni di emergenza possono derivare da incendio, inondazione e terremoto o da altre condizioni meteorologiche.

Aspetti Ambientali

Dall'attività di insilaggio e scarico prodotti finiti alla rinfusa derivano rifiuti dalla pulizia dei locali e delle macchine.

2.5.8 Essiccazione farine

Per la realizzazione di particolari referenze, questa fase prevede l'essiccazione della farina per abbassarne il tenore di umidità.

2.5.9 Servizi

Tale fase è inerente al riscaldamento ed alla produzione di acqua calda sanitaria per i locali uffici e servizi ed alla centrale termica di processo.

2.5.10 Fotovoltaico

Alla data di redazione del presente documento, tale progetto non è ancora stato realizzato.

HACCP – SISTEMA DI CONTROLLO QUALITA' DI PROCESSO

(hazard analisys control critical point)

È un insieme di *norme* stabilite a livello *europeo* tese a garantire la conformità in materia di igiene e sicurezza alimentare in tutti gli ambienti atti ai processi produttivi di una azienda alimentare.

Il controllo e l'analisi dei punti critici consiste nella precisa, regolare, programmata verifica dei livelli di "criticità" che si possono rilevare in una struttura organizzata di produzione alimentare.

La *Grandi Molini Italiani* ha recepito i regolamenti e le direttive in merito all'*HACCP* stilando un *manuale di Autocontrollo*. Questo manuale è diviso in due parti: una generale dove vengono descritte le definizioni e una seconda che riguarda ogni singolo stabilimento e filiali.

Il manuale recepisce la direttiva quadro 93/43/CEE sull'igiene dei prodotti alimentari e suoi relativi standard europei. Il *Manuale* deve essere adottato congiuntamente alle buone prassi igieniche esistenti (*GMP*) per assicurare standard elevati e perché l'azienda soddisfi ai suoi obblighi nei termini della *legislazione nazionale ed europea*.

Inoltre, *Grandi Molini Italiani* nel corso degli anni con le *certificazioni BRC, ISCC+, GMP+*.

Il *Manuale* è stato redatto da un gruppo di lavoro costituito dai vari capo reparto, dal responsabile assicurazione qualità e dal responsabile verifiche ispettive di ogni stabilimento, in questo sono state analizzate tutte le fasi di processo ed i vari pericoli di ogni fase. Al raggiungimento di tale scopo si è adottato un *flow chart (diagramma di flusso)* nel quale vengono indicate tutte le fasi di lavorazione con il dettaglio delle relative macchine, dalla accettazione della materia prima al prodotto finito.

Individuati i punti di controllo critici, è stata redatta una analisi dei rischi nella quale, per ogni *fase*, sono state valorizzate usando come parametro una scala dei pericoli/rischi le azioni preventive ed i punti di controllo critici. Per ogni punto di controllo critico sono stati individuati il limite di criticità, la responsabilità e le azioni da effettuarsi.

2.5.11 Energia

Energia elettrica

A pieno regime la potenza elettrica impegnata ammonta a 7.600 kW, dei quali:

- ~ 5.350 kW impegnati per il reparto molino - (macinazione + puliture);

- ~ 1.300 kW impegnati nel reparto magazzino/confezionamento;
- ~ 400 kW impegnati nel reparto silos;
- ~ 550 kW impegnati per altri usi.

Il consumo specifico di energia rapportato al grano macinato è fortemente influenzato dalle quantità macinate (ovvero dalla saturazione impianti) in modo inversamente proporzionale, come si evince chiaramente dalla *tabella* seguente:

Anno	Consumo (MWh)	Macinato (t)	Consumo specifico (MWh/t)
2019	44.787,860	422.467	0,106
2020	43.762,401	403.240	0,108
2021	36.364,849	327.886	0,111
2022	30.011,668	257.636	0,116
2023	33.184,060	294.429	0,113

Tabella 2.3: Consumi di energia elettrica rapportati al grano macinato

Energia termica

Lo stabilimento è servito da centrali termiche con un consumo nel 2023 di 375.687 m³ di gas metano.

2.6 Aspetti Ambientali

2.6.1 Emissioni in atmosfera

Di seguito si riporta la *tabella* mutuata dalla *Scheda B*, dove si elencano i *camini* presenti nel sito.

Numero camino	Fase/reparto	Portata (Nm ³ /h)	Inquinante	Limite di emissione (AIA 09/2013) (g/h)	Flusso di massa al camino (g/h)
1	RG	28.000	polveri	280	4,2
2	RG	28.000	polveri	280	11,2
3	RG	54.000	polveri	540	7,5
4	RG	54.000	polveri	540	15,5
5	RG	54.000	polveri	540	0,73
7	MG	22.700	polveri	227	7,1
8	MG	27.000	polveri	270	2,6
9	MG	27.000	polveri	270	<1,4
10	MG	27.000	polveri	270	25,3
11	MG	27.000	polveri	270	3,0
12	NON IMPIEG	17.640	polveri	176,4	
13	MG	27.000	polveri	270	10,4
14	NON ATTIVO	-	polveri	-	
15	ES	27.000	polveri	270	27
16	SMF	9.000	polveri	90	2,4
17	DISATTIVATO	-	polveri	-	
18	CO	27.000	polveri	270	56,6
19	DISATTIVATO	-	polveri	-	
20	DISATTIVATO	-	polveri	-	
21	DISATTIVATO	-	polveri	--	
22	DISATTIVATO	-	polveri	-	
28	SMF	3.600	polveri	36	0,71
29	SMF	3.600	polveri	36	8,1
30	CF	5.946	polveri	59,46	1,7
31	SMF	7.800	polveri	78	0,41
32	CF	6.600	polveri	66	<1,3
33	SMF	7.800	polveri	78	<0,47
34	CF	6.600	polveri	66	1,5
35	SMF	1.500	polveri	15	<0,38
36	SMF	4.320	polveri	43,2	7,1
37	SMF	4.320	polveri	43,2	4,2
38	SMF	4.320	polveri	43,2	0,88
39	SMF	7.200	polveri	72	5,6
40	SMF	4.200	polveri	42	<0,41
41	SMF	4.200	polveri	42	25,1
42	SMF	5.400	polveri	54	1,26
43	SMF	5.400	polveri	54	1,31
44	SMF	5.400	polveri	54	1,21
45	SMF	5.400	polveri	54	5,5
46	SMF	4.200	polveri	42	1,21
47	SMF	4.200	polveri	42	6,9
48	SMF	4.200	polveri	42	0,45
49	SMF	5.400	polveri	54	<0,3
50	SMF	7.200	polveri	72	2,4
51	SMF	7.200	polveri	72	1,9
52	SMF	7.200	polveri	72	0,68
53	SMF	4.200	polveri	42	18,4

Numero camino	Fase/reparto	Portata (Nm ³ /h)	Inquinante	Limite di emissione (AIA 09/2013) (g/h)	Flusso di massa al camino (g/h)
54	SMF	7.200	polveri	72	<0,3
56	CO	19.200	polveri	192	<1,6
57	CO	3.600	polveri	36	<0,36
58	CO	3.600	polveri	36	1,36
59	CO	4.320	polveri	43,2	34,4
60	CO	4.320	polveri	43,2	1,17
61	CO	4.320	polveri	43,2	2,1
62	DISATTIVATO	-	polveri	-	36
63	CO	3.600	polveri	36	0,63
64	MG	31.200	polveri	312	<3,7
65	MG	40.800	polveri	408	<4,7
66	MG	16.800	polveri	168	7,3
67	MG	3.600	polveri	36	<0,31
68	MG	12.000	polveri	120	5,3
69	MG	28.200	polveri	282	26,0
70	MG	30.000	polveri	300	29,5
71	MG	30.000	polveri	300	18,5
72	MG	30.000	polveri	300	11,4
73	MG	28.200	polveri	282	<2,4
74	NON ATTIVO	-	polveri	-	54
75	MG	3.600	polveri	36	0,47
76	MG	3.600	polveri	36	4,5
77	MG	20.100	polveri	201	9,1
78	MG	20.100	polveri	201	29,0
79	MG	26.700	polveri	267	31,7
80	RG	3.600	polveri	36	<3
81	NON ATTIVO	-	polveri	-	36
82	RG	18.000	polveri	180	3,4
83	RG	21.000	polveri	210	<2,2
84	RG	5.400	polveri	54	1,4
85	MG	4.800	polveri	48	1,2
87	RG	16.200	polveri	185	<1,3
88	RG	695	polveri	35	0,25
89	RG	4.270	polveri	35	<0,21
90	RG	2.420	polveri	35	0,13
91	RG	2.750	polveri	35	<0,34

Tabella 2.4: Camini presenti nello stabilimento

In particolare, dalle batterie di silos:

Numero camino	Fase/reparto	Portata (Nm ³ /h)	Inquinante	Limite di emissione (AIA 09/2013) (g/h)	Flusso di massa al camino (g/h)
1A	RG	1.200	polveri	12	4,4
2A	RG	1.200	polveri	12	2,6
3A	RG	1.200	polveri	12	2,7
4A	RG	1.200	polveri	12	2,5
5A	RG	1.200	polveri	12	2,1
6A	RG	1.200	polveri	12	3,6
7A	RG	1.200	polveri	12	2,5
8A	RG	1.200	polveri	12	2,8
9A	RG	1.200	polveri	12	3,6
10A	RG	1.200	polveri	12	1,86
11A	RG	1.200	polveri	12	1,86
12A	RG	1.200	polveri	12	2,2

Numero camino	Fase/reparto	Portata (Nm ³ /h)	Inquinante	Limite di emissione (AIA 09/2013) (g/h)	Flusso di massa al camino (g/h)
13A	RG	2.500	polveri	25	3,2
14A	RG	2.500	polveri	25	1,71
15A	RG	2.500	polveri	25	3,2
16A	RG	2.500	polveri	25	1,88
17A	RG	2.500	polveri	25	1,43
18A	RG	2.500	polveri	25	0,96
1B	RG	1.200	polveri	12	0,25
2B	RG	1.200	polveri	12	0,50
3B	RG	1.200	polveri	12	0,29
4B	RG	1.200	polveri	12	1,17
5B	RG	1.200	polveri	12	<0,14
6B	RG	1.200	polveri	12	0,39
7B	RG	1.200	polveri	12	0,29
8B	RG	1.200	polveri	12	0,31
9B	RG	1.200	polveri	12	0,43
10B	RG	1.200	polveri	12	0,211
11B	RG	1.200	polveri	12	0,42
12B	RG	1.200	polveri	12	0,44
13B	RG	1.200	polveri	12	5,0
14B	RG	1.200	polveri	12	2,8
15B	RG	1.200	polveri	12	2,4
16B	RG	1.200	polveri	12	1,75

Tabella 2.5: Camini delle batterie di silos

Per un totale di 107 camini attivi, 73 camini elencati nella tabella 1 e 34 nella tabella 2.

2.6.2 Emissioni odorigene

Il documento di riferimento sugli indirizzi per l'applicazione dell'articolo 272-bis del D.Lgs. 152/2006 in materia di emissioni odorigene di impianti e attività è il Decreto n. 309 del 28 giugno 2023 del Direttore Generale della DG Valutazioni Ambientali del MASE. Nella seduta di Comitato VIA del 08/11/2023 è stato condiviso che detto documento dovrà essere utilizzato quale orientamento operativo per la valutazione dell'impatto odorigeno nelle istruttorie di Valutazione di Impatto Ambientale in sostituzione del precedente documento, fin ad oggi applicato, presentato e condiviso nella seduta di Comitato VIA del 29/01/2020. Gli "Indirizzi per l'applicazione dell'articolo 272-bis del Dlgs 152/2006 in materia di emissioni odorigene di impianti e attività", sono contenuti in allegato a detto decreto.

Nel primo paragrafo degli Indirizzi è riportata la tabella 1 "Impianti e attività aventi un potenziale impatto odorigeno", che si riporta di seguito:

<i>Produzione di conglomerati bituminosi e/o di bitumi e/o bitumi modificati</i>
<i>Produzione di concimi, fertilizzanti, prodotti fitosanitari in cui sono impiegate sostanze aventi potenziale impatto odorigeno</i>
<i>Impianti di produzione, su scala industriale, di prodotti chimici organici o inorganici di base</i>
<i>Produzione di piastrelle ceramiche con applicazione di tecniche di stampa digitale</i>

<i>Lavorazione materie plastiche</i>
<i>Fonderie e produzione di anime per fonderia</i>
<i>Impianti di produzione di biogas o biometano da biomasse e/o reflui zootecnici o da rifiuti</i>
<i>Produzione di pitture e vernici</i>
<i>Impianti e attività ricadenti nel campo di applicazione dell'articolo 275 del Dlgs 152/2006 con consumo annuo di solvente non inferiore a 10 t.</i>
<i>Allevamenti zootecnici con soglie superiori a quelle previste per le autorizzazioni generali alle emissioni o soggetti ad AIA</i>
<i>Allevamenti larve di mosca carnaria o simili</i>
<i>Lavorazione di scarti di macellazione, di sottoprodotti di origine animale o di prodotti ittici (come produzione di farine proteiche, estrazione di grassi, essiccazione, disidratazione, idrolizzazione, macinazione, ecc.)</i>
<i>Lavorazione scarti di prodotti vegetali (ad esempio vinacce, ecc.)</i>
<i>Linee di trattamento fanghi che operano nell'ambito di impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 10.000 abitanti equivalenti</i>
<i>Essiccazione pollina e/o letame e/o fanghi di depurazione</i>
<i>Tipologie di impianti di trattamento rifiuti individuate dall'autorità regionale in relazione alla capacità di produrre emissioni odorigene</i>
<i>Torrefazioni di caffè ed altri prodotti tostati</i>
<i>Concerie</i>
<i>Industrie petrolifere</i>
<i>Industrie farmaceutiche e cosmetiche</i>
<i>Industrie alimentari</i>
<i>Sansifici</i>
<i>Impianti di produzione della carta</i>
<i>Impianti orafi Mangimifici produzione di pet food</i>
<i>Impianti dell'industria geotermica</i>

Tabella 2.6: Impianti e attività aventi un potenziale impatto odorigeno

L'attività svolta da Grandi Molini Italiani S.p.A. nell'installazione di Porto Marghera ricade nella *Industrie Alimentari*.

L'Allegato 4 al D.M. 309/2023 illustra la “Caratterizzazione chimica delle emissioni odorigene”, e, per l'identificazione delle sostanze stesse, fa riferimento alla *Delibera SNPA n. 38/2018 “Metodologie per la valutazione delle emissioni odorigene”*, dove al paragrafo 1.3 “la molestia olfattiva” riporta, in *Tabella 2*, le principali classi di sostanze odorigene.

Di seguito si riporta la *Tabella 2*

Classi di composti	Composti chimici	Odore	Produzione
Composti solforati ridotti	H2S	uova marce	scissione di cisteina e metionina in condizioni anaerobiche
	Dimetilsolfuro - dimetildisolfuro	vegetali in decomposizione	degradazione delle proteine in condizioni anaerobiche

Classi di composti	Composti chimici	Odore	Produzione
	Mercaptani	cavolo in decomposizione	condizioni anaerobiche spinte
Composti azotati	NH ₃	caratteristico acuto e pungente	condizioni anaerobiche
	Ammine primarie, secondarie e terziarie	pungente di pesce	deaminazione degli amminoacidi in condizioni anaerobiche
Terpeni	Limonene, α -pinene	agrumi, aghi di pino e resine	Biodegradazione degli scarti ligneo-cellulosici
Acidi volatili	Acidi grassi a catena breve	rancido e pungente	Incompleta ossidazione dei lipidi in condizioni anaerobiche
Alcoli	Alcoli	classico di alcol	demolizione e fermentazione in condizioni anaerobiche
Altri composti ossigenati	Aldeidi	dolce, pungente di frutti	demolizione e fermentazione in condizioni anaerobiche
	Chetoni	pungente, dolciastro, fortemente sgradevole	demolizione e fermentazione in condizioni anaerobiche
	Eteri	tipico degli eteri	demolizione e fermentazione in condizioni anaerobiche
	Esteri	dolciastro	demolizione e fermentazione in condizioni anaerobiche

Tabella 2.7: Classi di sostanze odorogene

Non si ravvede la presenza di tali processi e di tali sostanze nel ciclo produttivo della *GMI S.p.A.*, pertanto si ritiene che le lavorazioni presenti nell'installazione di *Porto Marghera* non generino un impatto odorogeno percepibile.

2.6.3 Acque

Approvvigionamento idrico

L'insediamento produttivo della *Grandi Molini Italiani S.p.A.* è servito dall'acquedotto pubblico comunale, dal quale preleva la totalità delle acque necessarie ai suoi fabbisogni industriali e civili (igienico sanitari) e dall'acquedotto industriale ad uso antincendio.

Nell'anno 2023 sono stati prelevati dall'acquedotto ad uso potabile 34.294 m³ mentre per l'acquedotto industriale, dal quale il prelievo di acqua avviene solo per prove od in caso di emergenza dato il suo impiego a soli fini di antincendio, il prelievo è stato di 442 m³.

Il consumo di acqua potabile avviene per processo produttivo (bagnatura del grano) e per usi civili. Alla massima capacità produttiva si può stimare un consumo di ~ 46.000 m³ (da tenere in mente che la quantità di acqua aggiunta nella fase di preparazione del grano è dipendente dal tenore iniziale di umidità del cereale stesso e quindi di difficile stima).

Il consumo ad usi civili non varia sostanzialmente con la produzione in quanto viene comunque mantenuto il livello di personale. Non esistono altri consumi di risorse idriche e non vi sono reflui di processo.

Scarichi

L'attività, svolta nello stabilimento *Grandi Molini Italiani* di *Porto Marghera*, non produce scarichi industriali.

L'insediamento è dotato delle seguenti reti interne:

- rete acque nere (servizi civili);
- rete acque bianche.

Le acque bianche (acque meteoriche provenienti dalle coperture degli edifici del complesso molitorio e dei piazzali), sono raccolte da una serie di caditoie e pozzetti ed inviate alla vasca di trattamento acque di prima pioggia localizzata nella parte sudorientale dello stabilimento. Qui le acque vengono disoleate e dissabbiate e, mentre le acque di seconda pioggia vengono scaricate nel *Canale Industriale Ovest (SPI)*, le acque di prima pioggia vengono rilanciate ed unite alle acque nere conferite alla condotta fognaria di *via dell'Elettricità (A)*.

2.6.4 Emissioni acustiche

In allegato B24, è riportata la *Valutazione di Impatto Acustico* derivante dall'*Installazione di Porto Marghera*, eseguita nel 2021. Il livello di rumorosità è stato misurato in prossimità dei recettori (nel tempo di riferimento *diurno / notturno*) ed in prossimità dei confini, secondo quanto previsto dall'*A.I.A.* in essere.

Il *Comune di Venezia* ha approvato il *Piano di Zonizzazione Acustica* previsto dalla *normativa* in vigore, con *Delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 10 febbraio 2005*. L'installazione è ubicata in un'area di *classe VI - aree esclusivamente industriali*, per cui sulla base del *D.P.C.M. 14 novembre 1997* deve rispettare i seguenti limiti:

	Tempo di riferimento diurno	Tempo di riferimento notturno
Valore limite di immissione	70 dB(A)	70 dB(A)
Valore limite di emissione	65 dB(A)	65 dB(A)

Tabella 2.8: Valori limite di immissione ed emissione diurna/notturna per la classe VI – aree esclusivamente industriali

Le sorgenti di rumore dell'area produttiva di *Grandi Molini Italiani S.p.A. di Venezia*, sono identificabili con:

- i fabbricati nei quali avviene l'attività produttiva;
- i piazzali utilizzati per le attività di manovra dei camion per lo scarico dei cereali e il carico dei prodotti finiti (solo in periodo *diurno*);
- il carico / scarico delle navi, che avviene con frequenza sostanzialmente mensile; lungo la *via Banchina dell'Azoto*;
- le attività di scarico dei vagoni ferroviari sempre lungo il lato est dell'area in esame.

Si riportano le conclusioni della *Valutazione* presente all'interno dell'*Allegato B24*:

“I valori di emissione misurati al confine di pertinenza della Grandi Molini Italiani S.p.A. sito nel Comune di Venezia rispettano i limiti di accettabilità previsti in tutti i punti di misura nel tempo di riferimento diurno e notturno.

I valori misurati in prossimità dei recettori, invece, per i quali sono sempre applicabili i valori di immissione della Classe VI, rispettano i limiti di immissione previsti, sia nel tempo di riferimento diurno che in quello notturno.”

3 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Intenzione dell’Azienda è quella di ampliare la capacità di stoccaggio del magazzino, inteso come tutti i silos esistenti, annettendo aree adiacenti all’ esistente e ripristinare l’ utilizzo di due strutture, già esistenti, votate allo stoccaggio: gli *ex silos Silos Granari del Veneto (SGV)* e il “*Deposito Crusca*”.

Le figure sottostanti rappresentano l’assetto degli stoccaggi attuale e quello futuro, in riferimento alle planimetrie B22 e C11.

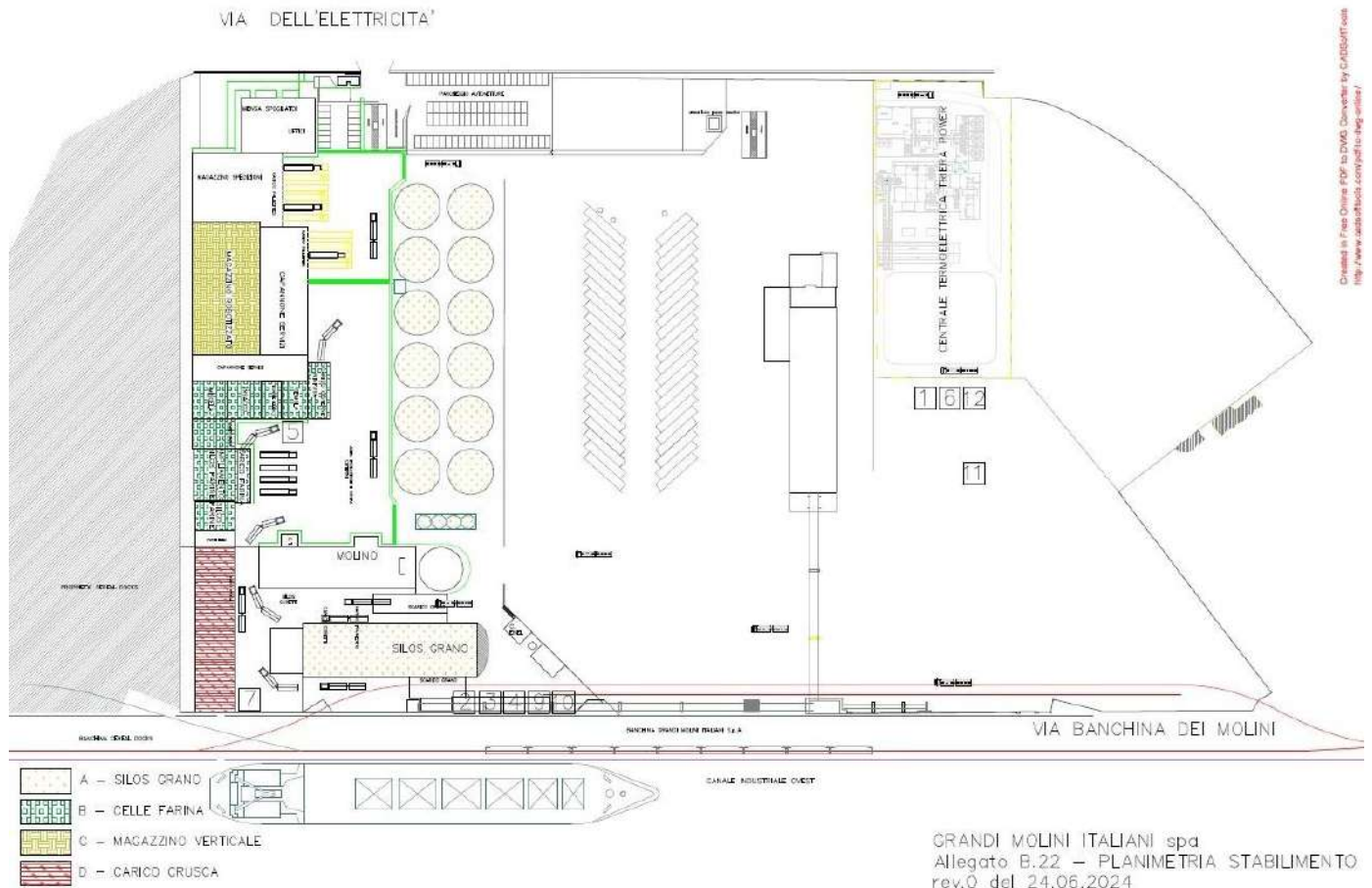


Figura 3.1: Estratto planimetria B22 – Stoccaggi attuali

GRANDI MOLINI ITALIANI spa
Allegato B.22 – PLANIMETRIA STABILIMENTO
rev.0 del 24.06.2024

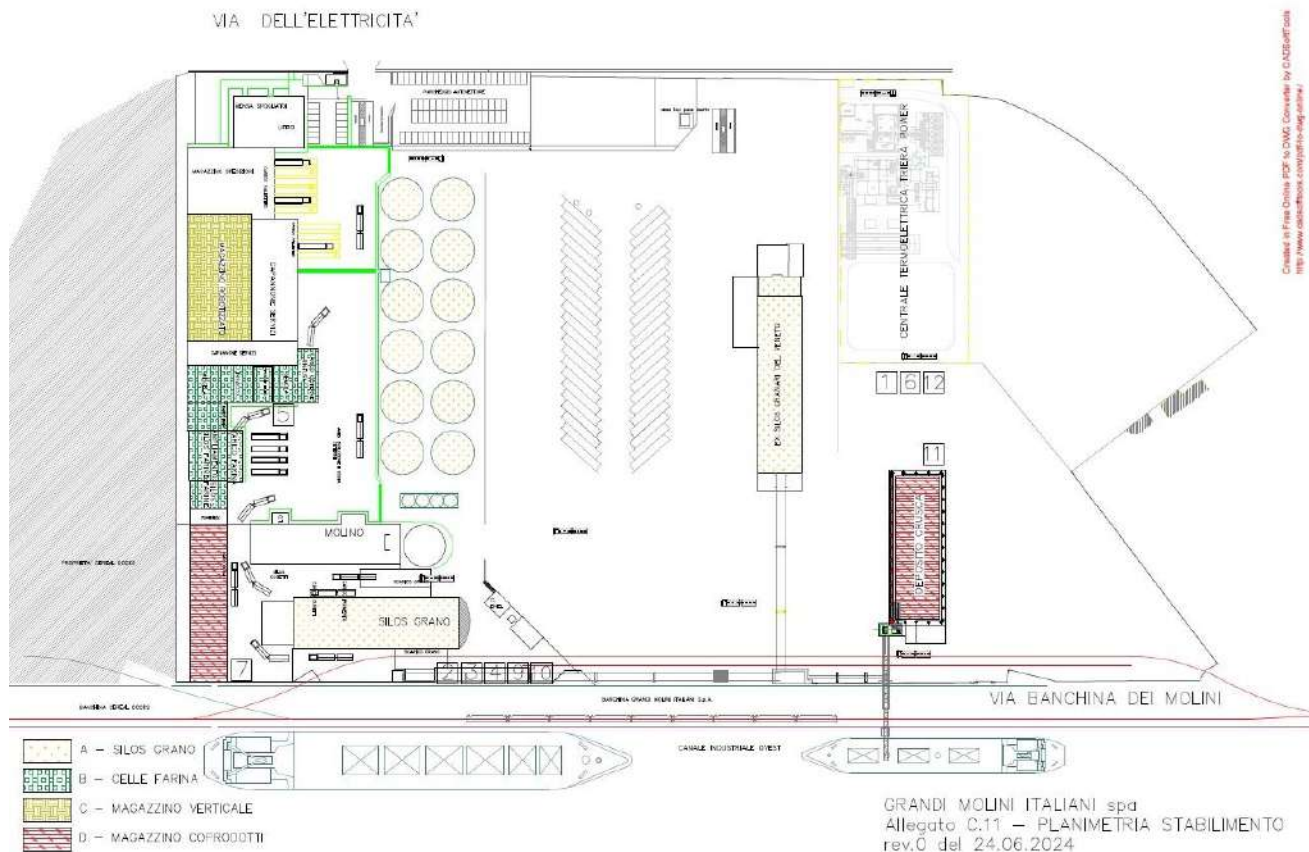


Figura 3.2: Estratto planimetria C11 – Stoccaggi di progetto

Dal confronto fra le due immagini è evidente che “Il Progetto” prevede solo l’inserimento di due strutture di magazzinaggio, per gestire in modo più fluido la logistica degli arrivi e delle uscite e non un aumento di capacità produttiva.

L’inserimento di due nuove strutture di magazzinaggio, nuove rispetto all’installazione e autorizzazione attuale, non prevede l’aumento della capacità molitoria, che rimane sempre quella autorizzata, 2150 ton/ giorno.

Prima struttura: Silos grano “ex SGV”

Lo stabile, comprensivo di fossa di scarico cereale adiacente, risulta costituito di 24 celle tonde situate all’esterno dalla capienza di 550 ton cadauna, 12 celle centrali coperte della capienza di 650 ton cadauna e di 18 intercelle della capienza di 170 ton cadauna.

La capacità di stoccaggio complessiva risulta pari a ~ 24.000 ton.

Seconda struttura: Magazzino piano di stoccaggio coprodotto (“Deposito Crusca” in figura)

Trattasi di un deposito per crusca, sia in foglia che in pellett, della capienza di ~ 3.500 ton.

3.1 Dimensioni e concezione del Progetto

Il *Silo cemento SGV* verrebbe utilizzato come stoccaggio grano.

Il grano verrebbe ricevuto via camion, ferrovia e nave: per il ricevimento via nave si utilizzerebbe la torre di sbarco in banchina semovente su rotaie.

Tramite una serie di nastri aperti si raggiungerebbero i trasportatori del silo.

Per il ricevimento via camion si utilizzerebbe un'unica fossa di ricevimento, posta all'interno di una struttura in lamiera preverniciata la quale verrebbe dotata di un impianto di aspirazione delle polveri.

Questa verrebbe svuotata da un trasportatore a catena che, tramite un secondo trasportatore, caricherebbe un elevatore a tazze. Il prodotto così elevato può, tramite una serie di valvole, serrande e trasportatori a catena, caricare tutte le celle od andare all'elevatore per il carico proveniente dai trasportatori a catena sotto le celle. Non si effettuerebbe alcuna prepulitura del prodotto.

Le 36 celle tonde e le 18 intercelle, verrebbero scaricate tramite trasportatori a catena, andando a caricare sia un elevatore adibito al ricircolo che il primo di carico già menzionato.

I due elevatori avrebbero la possibilità di caricare anche un altro trasportatore a catena, posto all'esterno sul tetto, per portare il grano sul lato opposto del fabbricato (lato mare) e caricare i nastri di trasporto alla prepulitura od al silo cemento. Questi stessi nastri, reversibili, potrebbero sia caricare uno dei trasportatori posti sotto le celle da cui raccolgono, sia caricare un trasportatore superiore di carico celle tramite un elevatore.

I nastri, dopo un breve percorso, raggiungerebbero una torre che, oltre a ruotare il senso di trasporto di 90°, renderebbe anche i due nastri reversibili, tramite un apposito elevatore. In questa torre, tramite un elevatore, si potrebbe anche pesare il prodotto in transito. Raggiunto il silo cemento, il prodotto avrebbe modo di essere qui elevato da 4 elevatori a tazze, due al servizio della pulitura e stoccaggio grano duro e 2 per il grano tenero. Sui punti più problematici dei nastri (carico e scarico) verrebbero posizionati dei filtri aspiranti per diminuire la polverosità del trasporto.

3.2 Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati

Allo stato attuale, in *via del Commercio*, si rileva la presenza di un progetto sottoposto a *Verifica di Assoggettabilità a VIA*, presentato o in corso di presentazione presso la *Città Metropolitana di Venezia (VE)*.

Nello specifico, il progetto sopra descritto fa riferimento alla *società Carbones Italia S.r.l.* che conduce nel sito di *Porto Marghera* l'attività di movimentazione merci e prevede l'introduzione all'interno del terminal l'attività di recupero (R4) dei rifiuti metallici ferrosi.

Lo S.P.A. riferito al progetto di *Carboni Italia S.r.l.* ha valutato che gli impatti sulle matrici siano da considerare nulli, pertanto, tenuto conto che il progetto in parola prevede l'ampliamento della capacità di stoccaggio del magazzino, inteso come tutti i *silos* esistenti, annettendo aree adiacenti all'esistente e ripristinare l'utilizzo di due strutture, già esistenti, votate allo stoccaggio: gli *ex silos Silos Granari del Veneto (SGV)* e il "*Deposito Crusca*" e che lo stesso non prevede impatti significativi sull'ambiente, si può stimare che il cumulo degli impatti sia di conseguenza anch'esso nullo.



Figura 3.3: individuazione delle aree di progetto (il cerchio rosso identifica l'area di pertinenza del progetto Grandi Molini Italia S.p.A. e il cerchio giallo identifica l'area di proprietà della vicina ditta Carbone Italia S.r.l.)

3.3 Utilizzazione delle risorse naturali

3.3.1 Utilizzazione di suolo

Le infrastrutture dell'installazione esistente non subiscono variazioni dimensionali, ma solo l'attivazione di due infrastrutture già esistenti per aumentare la possibilità di stoccaggio. In ragione della tipologia del progetto, la modifica prevista non prevede un aumento di superficie occupata da strutture, in quanto sono tutte esistenti. Dalla ricostruzione storica eseguita non risulta che all'interno dell'insediamento vi siano, né vi siano mai state discariche di alcun tipo.

Dal 1927, anno di inizio costruzione dello stabilimento, ad oggi nell' area in questione si è svolta la sola attività molitoria e pertanto non risultano residui di processo pericolosi.

Si ritiene pertanto che l'effetto del progetto riferibile alla *componente* suolo sia nullo.

3.3.2 Utilizzazione di territorio

I dati sull'uso del suolo, sulla copertura vegetale e sulla transizione tra le diverse categorie d'uso figurano tra le informazioni più frequentemente richieste per la formulazione delle *strategie di gestione sostenibile del patrimonio paesistico-ambientale* e per controllare e verificare l'efficacia delle politiche ambientali e l'integrazione delle istanze ambientali nelle *politiche settoriali (agricoltura, industria, turismo, ecc.)*. Questa attivazione prevede di incorporare l'area adiacente a quella storica, e tale area risulta già nello stesso contesto territoriale di quella storica.

Nel caso specifico l'utilizzo di territorio dell'area non subisce variazioni rispetto allo stato attuale; infatti, il progetto, oggetto della presente valutazione, non prevede una maggiore occupazione di suolo.

3.3.3 Utilizzazione di acqua

Il consumo annuale di acqua potabile è di ~ 34.000 m³, per un massimo, alla capacità produttiva, di 46.000 m³. Il progetto non prevede l'incremento di utilizzo della risorsa.

3.3.4 Utilizzazione di biodiversità

Biodiversità è sinonimo di "*diversità biologica*". Per *biodiversità* di un determinato ambiente, in particolare, si intende la varietà di organismi viventi in esso presenti, attualmente minacciata dal progressivo aumento dei fattori inquinanti e dalla riduzione degli *habitat*. La *biodiversità* può essere descritta in termini di geni, specie od ecosistemi.

Premesso che all'interno dell'area di progetto non sono state individuate diversità biologiche di pregio, il progetto non prevede un diverso utilizzo della biodiversità del luogo rispetto allo stato attuale.

3.3.5 Produzione di Rifiuti

Nello stabilimento sono prodotti in massima parte rifiuti non pericolosi derivanti dalle attività di produzione, confezionamento e spedizione (carta/cartone, legno, imballaggi in plastica) e della pulizia dei reparti e delle aree esterne (scarti inutilizzabili per il consumo o la trasformazione - 020304). I rifiuti prodotti dalla mensa aziendale sono raccolti come rifiuti urbani non differenziati (200301) ed una parte minore è prodotta dalle attività di manutenzione (130205*, 150203).

I rifiuti non pericolosi sono depositati in cassoni scarrabili, mentre i rifiuti pericolosi derivanti dalla manutenzione (oli esausti, filtri ex olio, grassi esausti) sono depositati al coperto in specifici armadi metallici muniti di sistemi di contenimento.

Lo smaltimento avviene tramite imprese autorizzate (*Veritas S.p.A.* su tutte).

La modifica richiesta non prevede un aumento della capacità produttiva; pertanto, si può presupporre che non aumenterà la produzione di rifiuti.

3.4 Inquinamento e disturbi ambientali

Come meglio approfondito ed analizzato nei *paragrafi* seguenti, i principali disturbi ambientali derivanti dall'esercizio del progetto in esame sono le *emissioni in atmosfera*, la *gestione delle acque* e il *rumore*. Nei *paragrafi* successivi saranno approfondite le caratteristiche dell'impatto potenziale del progetto. Gli approfondimenti conoscitivi condotti sullo stato dell'ambiente, le indagini riferite allo stato di fatto e le proiezioni riportate allo stato di progetto portano alla non significatività degli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del progetto.

3.4.1 Aria – emissioni in atmosfera

L'incorporazione dei *silos* di stoccaggio cereale “*ex Silos Granari del Veneto*” prevede per procedere con lo stoccaggio e la movimentazione della materia prima, l'attivazione di nuovi punti di emissione. Nel dettaglio, il nuovo assetto prevede la realizzazione dei *camini*, indicati in specifico *allegato C9*, identificati con le seguenti *sigle*:

- S2;
- S12;
- S14;
- S15;
- S16;
- S17;
- S18.

Anche la realizzazione del magazzino piano di stoccaggio coprodotto necessiterà di un *camino* dedicato che è stato indicato con la *sigla S9*.

Altri punti di emissione interessati dal nuovo assetto e di cui si richiede nuova autorizzazione, riguardano l'area *silos* grano esistente, la banchina ed il magazzino farine.

A riguardo, vengono identificati nel dettaglio con le seguenti sigle: *MF1, MF2, MF3, MF4, S10, S11, S3, S4*.

Contestualmente sono stati sospesi i seguenti camini già autorizzati: *17, 19, 20, 21, 22, 62*.

Infine, i camini *EE, EH* ed *EG* (ex zona *SGV*) sono stati dismessi.

3.4.2 Aria – emissioni odorigene

Non si ravvede la presenza di processi che possano generare sostanze odorigene e di sostanze odorigene nel ciclo produttivo della *GMI S.p.A.*, pertanto si ritiene che il progetto illustrato non possa generare un impatto odorigeno percepibile.

3.4.3 Acqua

La gestione delle acque all'interno del *lotto 1* non cambia rispetto a quanto descritto nel *paragrafo 2.6.3*. L'intenzione della ditta è di incorporare l'area adiacente (ex *SGV*) a quella “storica” di *Grandi Molini Italiani*.

Si rende, quindi, necessario l'ampliamento dell'area di raccolta delle acque meteoriche, le quali verrebbero conferite e trattate presso l'apposito impianto esistente di sabbatura e disoleatura prima di essere indirizzate allo scarico (*B*), mentre le *acque di seconda pioggia* saranno convogliate in laguna (*SP2*). Gli scarichi di pertinenza dell'area 2 saranno oggetto di specifica *richiesta di autorizzazione*.

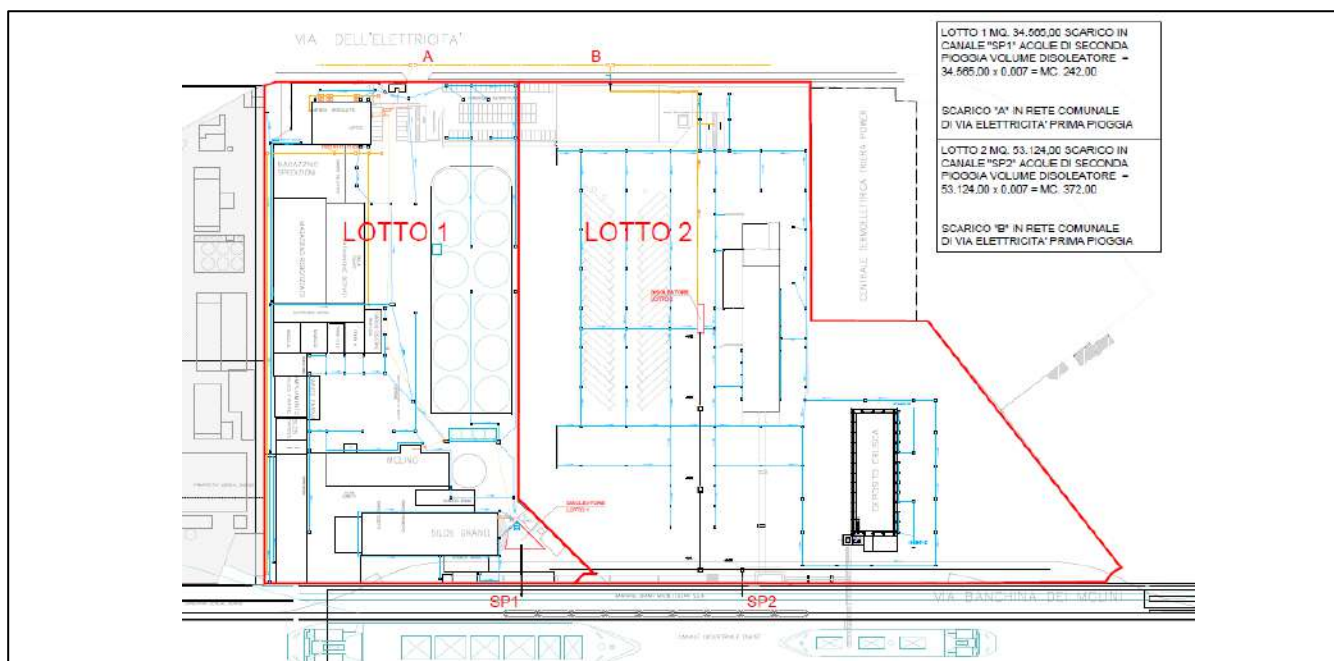


Figura 3.4: Stralcio tavola reti acque meteoriche (Allegato “RETE ACQUE METEORICHE”)

In *figura*, le linee di colore giallo rappresentano la rete di scarico delle *acque di prima pioggia*, mentre le linee di colore azzurro rappresentano la rete delle *acque di seconda pioggia*; in alto a destra sono indicati i volumi.

3.5 Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche

Non si evidenziano rischi di gravi incidenti e/o calamità dovuti alla realizzazione del progetto.

3.6 Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico

Non si evidenziano rischi per la salute umana dovuti alla realizzazione del progetto.

4 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

4.1 Ubicazione dell'area

L'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del *territorio comunale di Venezia (VE)*, e più specificatamente all'interno della *Municipalità n. 6 di Marghera*.

Venezia è un *comune italiano* di 250.141 abitanti al 30/06/2024 (dato ISTAT), il cui *territorio comunale* si estende per 415,90 km², ad una quota altimetrica di 2,56 m s.l.m. nel *quadrante est* della *Regione Veneto*, e *centrale* della *Città Metropolitana di Venezia (VE)*, e comprende sia *territori insulari* sulla *Laguna*, sia di *terraferma*, articolandosi attorno ai due principali *centri*, quello *storico*, e quello di *Mestre*.

Dal punto di vista viabilistico, il *territorio comunale* è caratterizzato da infrastrutture di valenza *interregionale*, *regionale* e *provinciale*, sia in direzione est-ovest che lungo la direttrice nord-sud. Affacciandosi sul *Mar Adriatico*, ed essendo interessato da alcune arterie autostradali, quali l'*Autostrada A4 "Torino – Milano - Trieste"*, il *Passante di Mestre* e l'*Autostrada A27 "Venezia – Ponte delle Alpi"*, esso presenta una posizione particolarmente strategica, ulteriormente accentuata dall'importante viabilità di accesso rappresentata dalla *S.S. 309 "Romea"*, dalla *S.R. 11 "Padana Superiore"*, dalla *S.S. 13 "Terraglio"* e dalla *S.S. 14 "Triestina"*. Relativamente al trasporto pubblico su ferro, *Venezia* è un importante snodo ferroviario per l'Italia nord-orientale e presenta due stazioni ferroviarie maggiori, quali la stazione di *Venezia Mestre*, e quella di *Santa Lucia*, in cui convergono diverse linee di fondamentale importanza come la *Milano – Venezia*, la *Venezia – Trieste*, la *Venezia – Udine*, la *Trento – Venezia* ed infine la linea *Adria – Mestre*. Per quanto riguarda invece il trasporto pubblico urbano, il Comune è servito sia da una rete su gomma, che da una rete tramviaria e, nel caso della *Laguna*, da una rete di navigazione interna, gestite tutte dall'*Azienda ACTV S.p.A., Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano*.

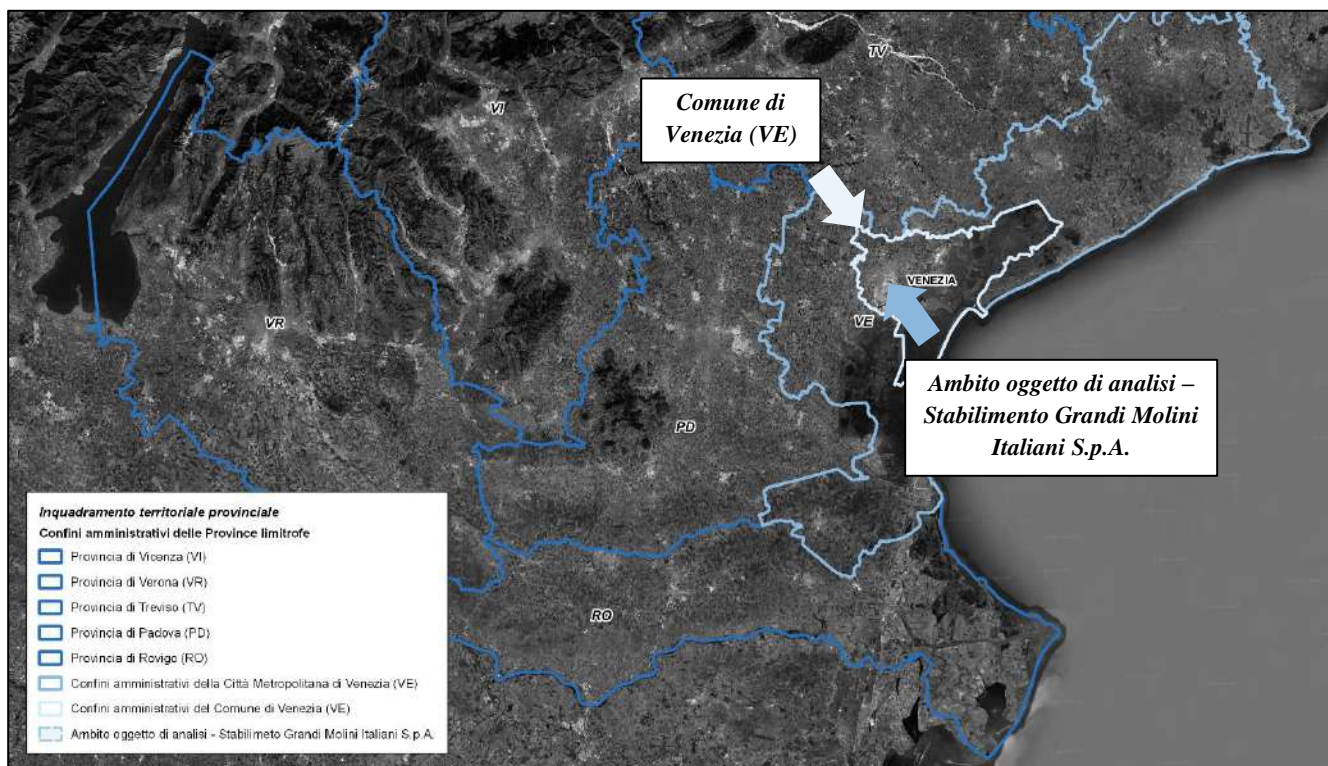


Figura 4.1: Inquadramento territoriale provinciale dell'ambito oggetto di analisi

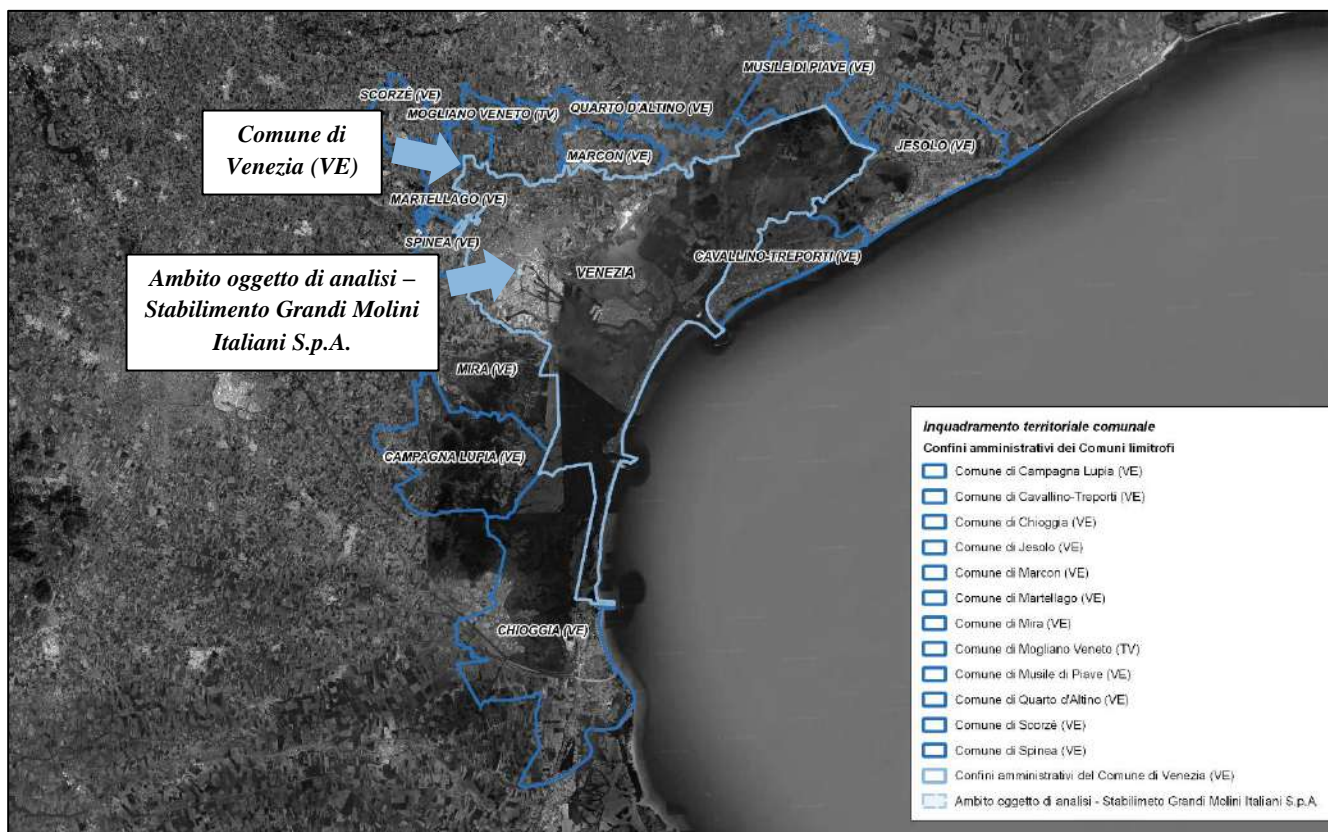


Figura 4.2: Inquadramento territoriale comunale dell'ambito oggetto di analisi

Il territorio comunale di Venezia (VE) confina, in ordine di lontananza crescente, con i comuni della tabella sottoriportata:

<i>Comuni confinanti con il Comune di Venezia (VE)</i>		
<i>Comune confinante</i>	<i>Direzione</i>	<i>Distanza</i>
<i>Comune di Marcon (VE)</i>	<i>Nord</i>	<i>~ 13,8 km</i>
<i>Comune di Spinea (VE)</i>	<i>Ovest</i>	<i>~ 14,3 km</i>
<i>Comune di Mogliano Veneto (TV)</i>	<i>Nord</i>	<i>~ 14,7 km</i>
<i>Comune di Mira (VE)</i>	<i>Sud-est</i>	<i>~ 15,3 km</i>
<i>Comune di Quarto d'Altino (VE)</i>	<i>Nord</i>	<i>~ 15,8 km</i>
<i>Comune di Cavallino-Treporti (VE)</i>	<i>Est</i>	<i>~ 17,5 km</i>
<i>Comune di Martellago (VE)</i>	<i>Nord-ovest</i>	<i>~ 17,7 km</i>
<i>Comune di Campagna Lupia (VE)</i>	<i>Sud-ovest</i>	<i>~ 20,5 km</i>
<i>Comune di Scorzè (VE)</i>	<i>Nord-ovest</i>	<i>~ 22,5 km</i>
<i>Comune di Chioggia (VE)</i>	<i>Sud</i>	<i>~ 25,9 km</i>
<i>Comune di Jesolo (VE)</i>	<i>Nord-est</i>	<i>~ 26,1 km</i>
<i>Comune di Musile di Piave (VE)</i>	<i>Nord-est</i>	<i>~ 26,9 km</i>

Tabella 4.1: Comuni confinanti con il Comune di Venezia (VE)

Gli altri comuni capoluogo del Veneto più vicini sono, in ordine di lontananza crescente:

<i>Distanze dagli altri comuni capoluogo del Veneto del Comune di Venezia (VE)</i>	
<i>Comuni capoluogo</i>	<i>Distanza</i>
<i>Comune di Treviso (TV)</i>	<i>~ 26,8 km</i>
<i>Comune di Padova (PD)</i>	<i>~ 35,2 km</i>
<i>Comune di Rovigo (RO)</i>	<i>~ 58,0 km</i>
<i>Comune di Vicenza (VI)</i>	<i>~ 63,0 km</i>
<i>Comune di Belluno (BL)</i>	<i>~ 79,5 km</i>
<i>Comune di Verona (VR)</i>	<i>~ 104,0 km</i>

Tabella 4.2: Distanza dagli altri comuni capoluogo del Veneto del Comune di Venezia (VE)

Capoluogo dell'omonima Città metropolitana di Venezia (VE) e della Regione Veneto, il Comune di Venezia (VE) è amministrativamente suddiviso in 6 diverse municipalità:

1. Venezia - Murano-Burano;
2. Lido – Pellestrina;
3. Favaro Veneto;
4. Mestre – Carpenedo;
5. Chirignano – Zelarino;
6. Marghera.

Come precedentemente anticipato, l'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno della *Municipalità n. 6 "Marghera"*: essa è una delle sei circoscrizioni del *Comune di Venezia* e corrisponde agli *ex Quartieri n. 17 (Marghera - Catene)* e *n. 18 (Malcontenta)*; come le altre, è stata istituita *ai sensi dell'art. 22 dello Statuto del Comune di Venezia "per rappresentare le rispettive comunità, curarne gli interessi e promuoverne lo sviluppo"*; il suo territorio ospita poco più di 28.000 abitanti e comprende la porzione meridionale della *terraferma (località di Marghera, Catene e Villabona)*, il *Porto industriale* e altri piccoli *sobborghi* come *Malcontenta* e *Ca' Sabbioni*: è delimitata a nord dalla *ferrovia Milano - Venezia* e a sud e a ovest dai *confini comunali con Mira (VE) e Campagna Lupia (VE)*.

Nello specifico, lo *stabilimento* della *Proponente*, oggetto delle richieste dell'*istanza*, si colloca nella porzione centro-occidentale del *territorio comunale di Venezia (VE)*, in posizione centro-settentrionale rispetto ai *limiti amministrativi* della *Municipalità n. 6 di Marghera*, ad est rispetto al *tessuto residenziale* più vicino, in *via dell'Elettricità n. 13*, ad ovest del *Canale Industriale Ovest* confinante, su cui si affaccia; l'area è posta ad una quota altimetrica di ~ 2 m sul *livello medio del mare* e presenta un andamento morfologico completamente pianeggiante; l'altezza dei fabbricati esistenti è variabile tra un valore di 13 e 56 m; nel dettaglio, l'area dello stabilimento confina: a nord, con l'area di proprietà *Triera Power S.r.l.* e da altra area di proprietà di terzi; a ovest con la *strada comunale di via dell'Elettricità*; a sud, con lo stabilimento produttivo della *Cereal Docks S.p.A.*, che svolge un'attività analoga; ad est con *via Banchina dei Molini* e con il *Canale Industriale Ovest*.

L'accesso allo stabilimento è posto in *via dell'Elettricità*; attualmente l'insediamento di *Grandi Molini Italiani S.p.A.* occupa una superficie totale di ~ 92.000 m², completamente asfaltati a meno di alcune zone mantenute a verde e non interessate da attività produttive o di deposito; sono identificabili aree di parcheggio, destinate agli automezzi dei dipendenti ed ai mezzi pesanti; lo stabilimento è raccordato alla rete ferroviaria con un binario ferroviario entrante da *via Banchina dei Molini*.

Dal punto di vista *catastale*, le *particelle* che compongono l'ambito oggetto di analisi sono censite nel *Comune Amministrativo di Venezia*, rispettivamente al *Foglio di mappa n. 3, mappale n. 1179* ed al *Foglio di mappa n. 2, mappale n. 452*; dal punto di vista *urbanistico*, l'ambito oggetto di analisi viene

classificato come parte degli *ambiti di urbanizzazione consolidata* e ricade, per la *Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999*, all'interno della *Z.T.O. D1.1a – Zona industriale portuale di completamento (art. 25 delle N.T.A.)*.



Figura 4.3: Inquadramento territoriale locale dell'ambito oggetto di analisi



Figura 4.4: Ortofoto dello stato attuale dell'ambito oggetto di analisi

5 RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI

5.1 Rapporto con la Pianificazione Territoriale Sovraordinata

5.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

Esso è stato approvato con *Deliberazione di Giunta Regionale n. 62 del 30/06/2020*, ai sensi della *Legge Regionale 11/2004*.

Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (P.R.S.), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione".

Il P.T.R.C. delinea le scelte programmatiche per la gestione del *territorio regionale* nel suo insieme, integrando aspetti ambientali, insediativi e produttivi, disciplinandone le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione.

Esso si propone di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la *Convenzione Europea del Paesaggio*, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività del sistema regionale.

In quanto strumento massimo di governo in campo di *pianificazione e programmazione*, esso è il riferimento per la *pianificazione locale e settoriale*, in modo da garantirne la compatibilità e poterne organizzare una sintesi coerente.

Il P.T.R.C. ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del *territorio regionale*, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempiendoli dei contenuti indicati dalla *legge urbanistica*.

È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni; forte della sua capacità di sintesi, di orientamento della *pianificazione provinciale* e di quella *comunale*.

È un *piano - quadro*, utile per la sua prospettiva generale, e perciò di grande scala.

Le finalità del *Piano* si possono riassumere con la prospettiva di un continuo sviluppo socio - economico che non vada a discapito della tutela degli ambienti e paesaggi sia antropici che naturali, attraverso

l'incremento dell'efficienza e razionalità dei sistemi produttivi, l'uso ottimale e la riqualificazione dell'urbanizzato esistente e la sostenibilità delle risorse utilizzate.

Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati grafici della *pianificazione territoriale regionale* descritta, ottenuti attraverso il *Geoportale dei dati territoriali della Regione Veneto*, i quali evidenziano il contesto d'indagine e ne analizzano sommariamente vincoli, elementi e classificazioni.



Figura 5.1: Estratto della Tavola 01a – Uso del suolo – Terra, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 01a - Uso del suolo – Terra, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, ottenuto mediante il Geoportale dei dati territoriali della Regione Veneto, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente) e, per la ricognizione dei paesaggi del Veneto – perimetri (tematismo areale vuoto con contorno lineare di colore rosso), appartiene all'area della Pianura Agropolitana Centrale.

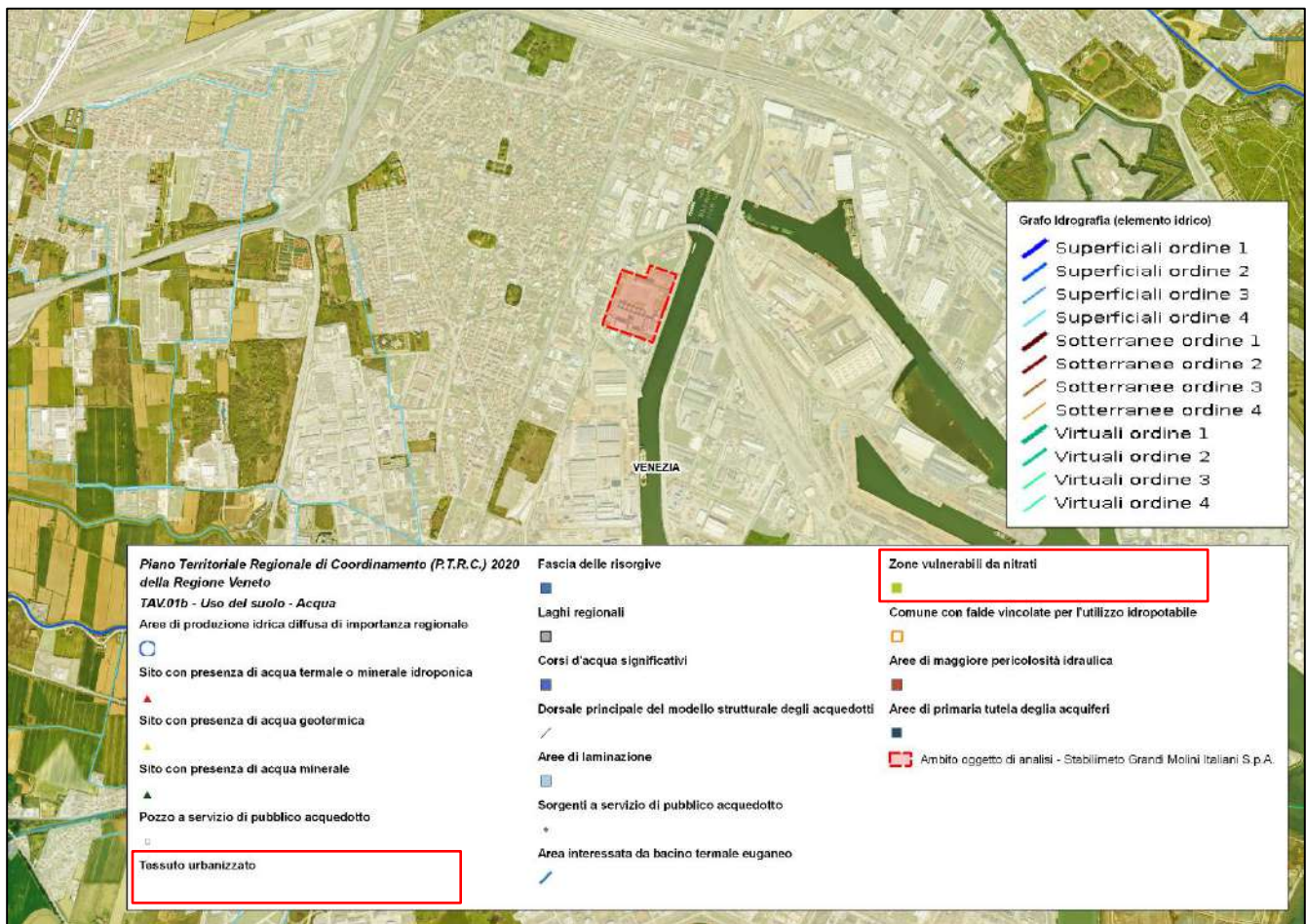


Figura 5.2: Estratto della Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 01b - Uso del suolo – Acqua, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente) e di una zona vulnerabile da nitrati (tematismo areale a riempimento pieno di colore verde chiaro trasparente).

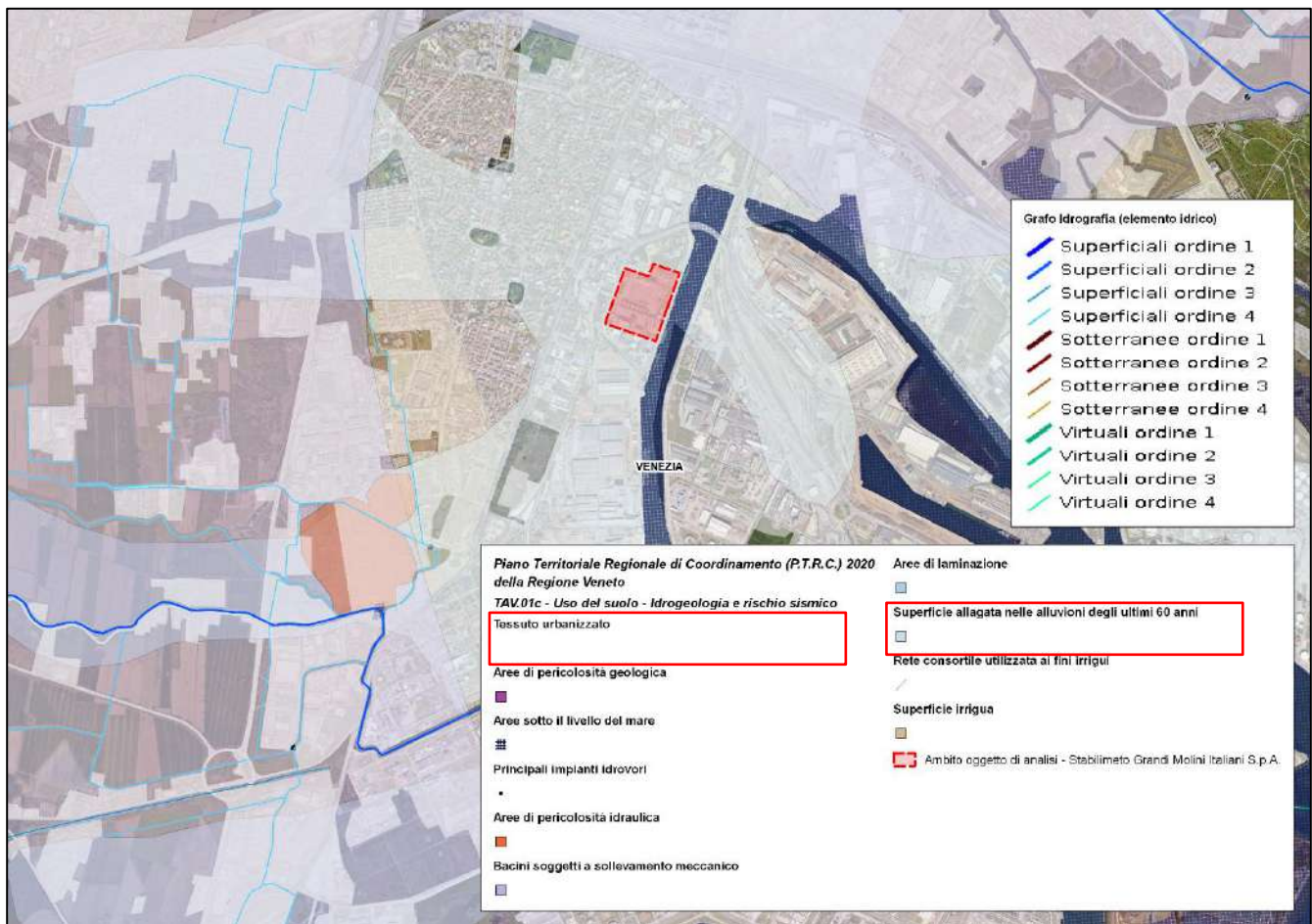


Figura 5.3: Estratto della Tavola 01c – Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 01c - Uso del suolo - Idrogeologia e rischio sismico, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, mediante il Geoportale dei dati territoriali della Regione Veneto, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente) e della superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste chiaro trasparente).

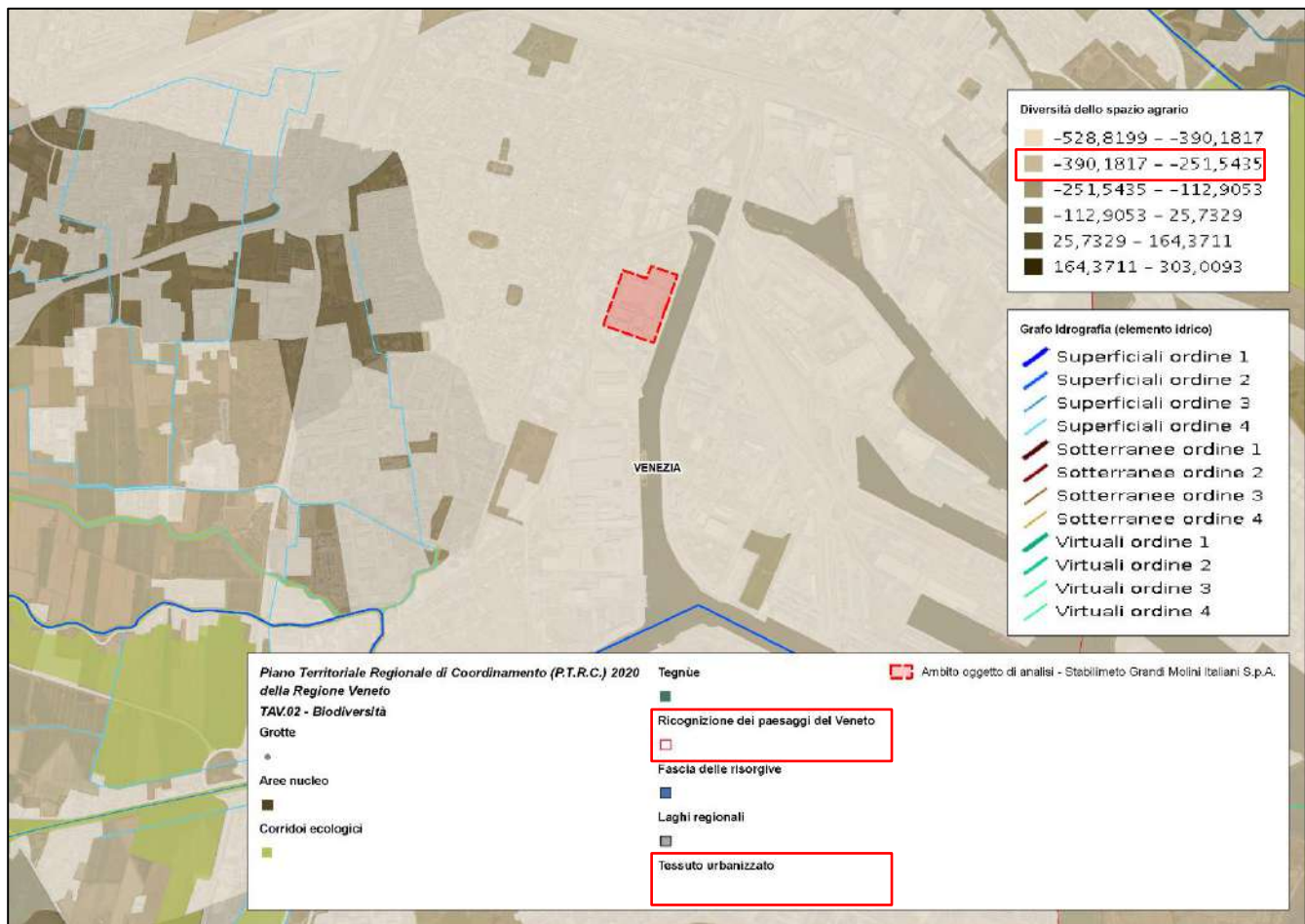


Figura 5.4: Estratto della Tavola 02 – Biodiversità, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Dall’analisi dell’Estratto della Tavola 02 – Biodiversità, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, emerge che l’ambito oggetto di analisi ricade interamente all’interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente), di un’area con diversità dello spazio agrario bassa (tematismo areale a riempimento pieno di colore marrone chiaro trasparente) e, per la ricognizione dei paesaggi del Veneto – perimetri (tematismo areale vuoto con contorno lineare spesso di colore rosso), appartiene all’area della Pianura Agropolitana Centrale.

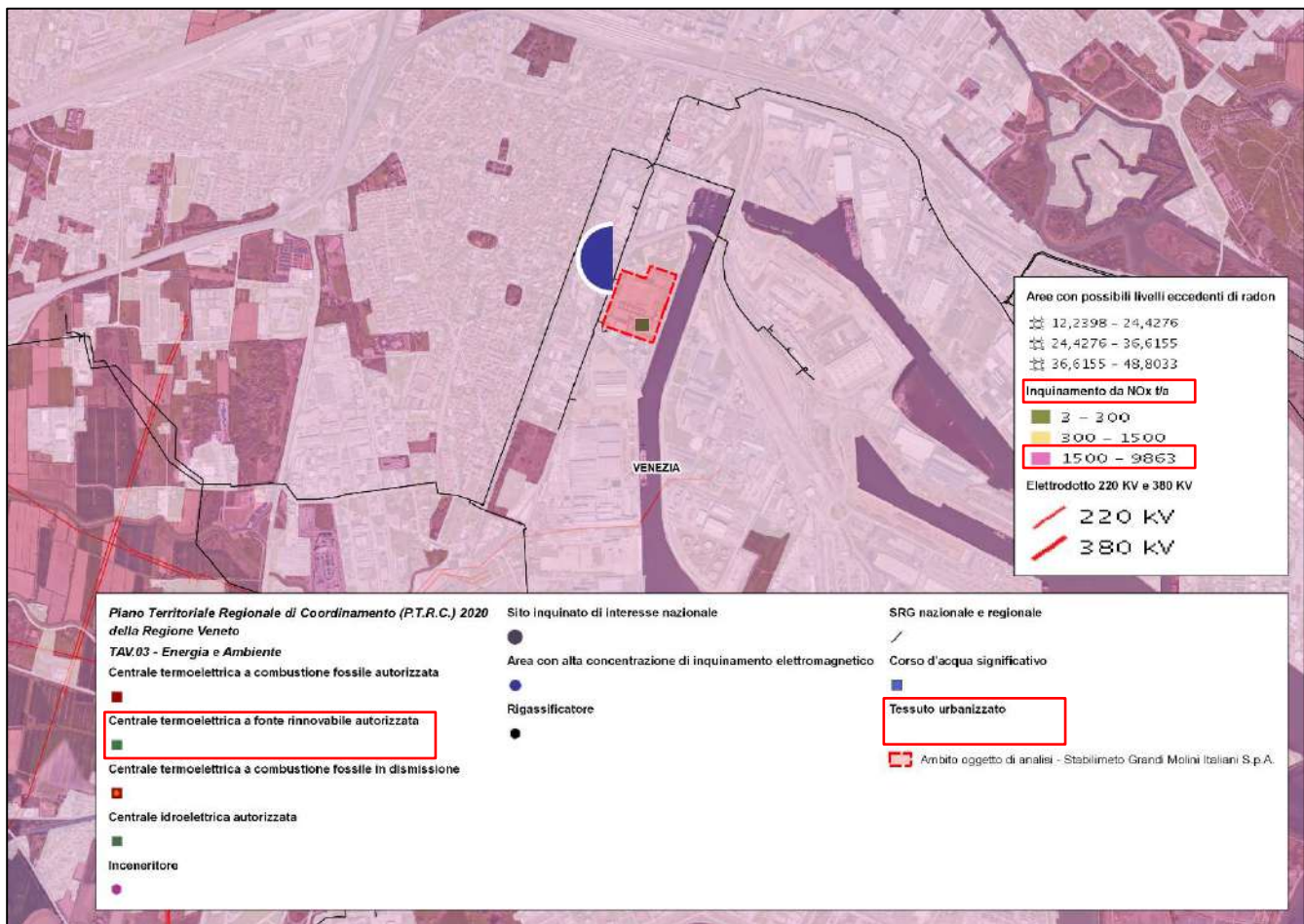


Figura 5.5: Estratto della Tavola 03 – Energia e Ambiente, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto

Dall’analisi dell’Estratto della Tavola 03 – Energia e Ambiente, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, emerge che l’ambito oggetto di analisi ricade interamente all’interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente) e di un’area con inquinamento da NOx compreso tra 1.500 e 9.863 t/a (informazione ottenuta dal visualizzatore grafico online all’interno del Geoportale regionale), con una media tra luglio 2004 e giugno 2005 di 40 / 50 µg/m³ (tematismo areale a riempimento pieno di colore magenta scuro trasparente); l’elaborato segnala inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze del sito di studio, di una centrale termoelettrica a fonte rinnovabile autorizzata (tematismo puntuale a simbolo quadrangolare a riempimento pieno di colore verde scuro e contorno lineare leggero continuo di colore bianco), corrispondente alla centrale Trieria Power, la quale però, vista la scala dell’elaborato, è erroneamente posizionata all’interno dell’area d’indagine, quando, nella realtà, si colloca all’interno del mappale n. 473 del foglio di mappa n. 2, e dunque confinante all’area di proprietà della Proponente.

5.1.2 Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Il P.T.C.P. è uno strumento di *pianificazione* di area vasta, a livello intermedio tra i *piani regionali* e quelli *comunali*.

La *Legge Regionale di governo del territorio e del paesaggio (L.R. 11/2004)* definisce puntualmente il P.T.C.P. come lo strumento di pianificazione che “*delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell’assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche paesaggistiche ed ambientali.*”

Nel caso specifico di questa trattazione, si evidenzia che l’ambito d’intervento è situato all’interno della *Città Metropolitana di Venezia (VE)*.

Con la *Legge n. 56 del 7 aprile 2014*, denominata “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”, ed in particolare l’*art. 1 co. 44*, sono state attribuite alla *Città Metropolitana di Venezia (VE)*:

- la funzione fondamentale di “*pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all’attività e all’esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano*”;
- le funzioni fondamentali delle *province* tra cui la *pianificazione territoriale provinciale di coordinamento (comma 85 lett. b)*.

L’attuale *amministrazione*, con *Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01/03/2019*, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il *Piano Territoriale Generale (P.T.G.) della Città Metropolitana di Venezia* con tutti i contenuti del P.T.C.P., con il quale continua a promuovere, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno “*sviluppo durevole e sostenibile*”, e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Il P.T.G. conferma il ruolo della *Città metropolitana* come promotore e catalizzatore anche delle iniziative di altri soggetti e di altri livelli o settori di *Governo*. La *Città metropolitana* persegue in particolare gli obiettivi di:

- coordinare iniziative, altrimenti frammentate, armonizzandole tra loro e orientandole verso un disegno strategico più preciso;

– definire le priorità di intervento, selezionando le iniziative più interessanti che necessitino di promozione e sostegno.

Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati grafici della *pianificazione territoriale provinciale* descritta, i quali evidenziano il contesto d'intervento e ne analizzano sommariamente vincoli, elementi e classificazioni.

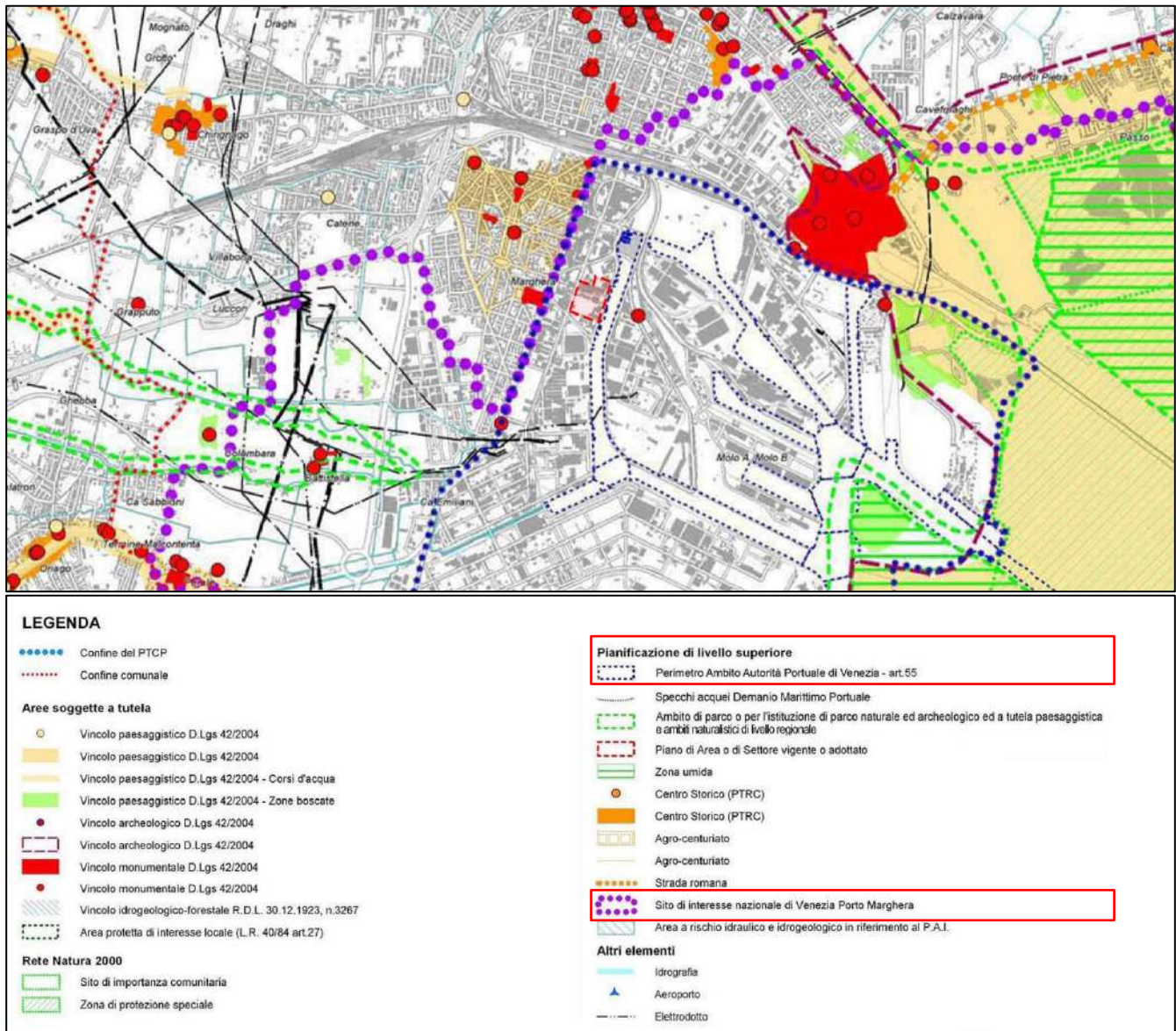


Figura 5.6: Estratto dell'Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del sito di interesse nazionale

di Venezia Porto Marghera (tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola) e del perimetro dell'Ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore blu scuro).

L'elaborato mostra solamente la presenza, nelle immediate vicinanze ad est del sito di studio, di uno specchio d'acqua del Demanio Marittimo Portuale (tematismo areale a contorno lineare leggero tratteggiato fitto di colore blu scuro), corrispondente al Canale Industriale Ovest confinante.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) contenente gli articoli cui fanno riferimento i tematismi evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

TITOLO X - SISTEMA DELLA MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

Art. 55 - Il sistema della mobilità

Obiettivi

1. Il PTCP in merito all'organizzazione della mobilità provinciale persegue i seguenti obiettivi:

- più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche insediative e per l'integrazione delle principali funzioni economiche;
- maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i "corridoi europei" come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei;
- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione tra le diverse modalità di trasporto;
- recupero di competitività del trasporto pubblico e collettivo attraverso l'innovazione tecnica e organizzativa e la realizzazione di sistemi in sede propria;
- gestione della mobilità al fine di contenere gli effetti negativi del traffico veicolare relativamente all'inquinamento atmosferico e acustico, all'occupazione di suolo pubblico e al consumo energetico.
- più efficace politica della mobilità delle merci volta ad attuare uno spostamento modale dalla strada al ferro a tutti i livelli di pianificazione anche attraverso la realizzazione di collegamenti diretti tra le linee principali e le aree della chimica a Porto Marghera utilizzando la cosiddetta "linea dei Bivi" per superare il nodo di Mestre;

2. Il PTCP, allo scopo di perseguire con la necessaria coerenza e sistematicità gli obiettivi di cui sopra, individua quattro sistemi, fra loro integrati:

- il sistema delle connessioni d'area vasta che comprende la rete autostradale, i servizi e le infrastrutture per la logistica di interesse provinciale e i principali nodi intermodali, le ferrovie di interesse sovraprovinciale, i nodi di interscambio portuale e aeroportuale;
- il sistema dei principali corridoi viari e ferroviari d'interesse provinciale e interprovinciale, costituito dai nodi di interscambio di livello sovra comunale e dal sistema di trasporto pubblico di livello regionale e interprovinciale ad esse connesso;
- il sistema della viabilità di collegamento intercomunale di interesse provinciale, di supporto alle attività e ai trasporti locali;
- il sistema dell'accessibilità e della mobilità locale, compresa quella alternativa all'automobile, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente.

2.bis Vanno prioritariamente completate le infrastrutture e i servizi su rotaia in connessione ai massimi flussi quotidiani prevedendo innanzitutto l'adeguamento e la mitigazione ambientale della linea ferroviaria verso Piove di Sacco con il collegamento diretto con Chioggia (o lungo il ponte o lungo il Brenta) e il Sistema Ferroviario Metropolitan di collegamento con Chioggia, S. Donà – Portogruaro e Tessera.

Indirizzi

3. La Provincia, per perseguire gli obiettivi sopra delineati provvede, alla luce del PTCP, di concerto con la Regione, con le altre Province, con i Comuni e con gli altri soggetti pubblici e privati interessati, alla elaborazione di un piano strategico per la mobilità provinciale e metropolitana.

4. La Provincia, in sede di elaborazione di piani di settore per le infrastrutture e l'organizzazione del trasporto pubblico di competenza provinciale, nel rispetto degli obiettivi sopra delineati, anche coinvolgendo le altre Province e i Comuni interessati in appositi progetti strategici, promuoverà accordi e intese per la programmazione delle opere di interesse o di competenza sovraprovinciale, e degli interventi connessi alle opzioni localizzative e organizzative delineate nel PTCP.

5. Le indicazioni strategiche generali del PTCP sono rappresentate negli elaborati costituenti il PTCP e potranno essere aggiornate e dettagliate, mediante un adeguato processo di partecipazione e concertazione, in sede di formazione del piano strategico, di progetti strategici, di piani settoriali e di piani regolatori comunali.

6. La Provincia perseguirà gli obiettivi del presente articolo e di quello seguente alla luce delle Linee guida per un corretto assetto dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità riportate in appendice alle presenti NTA.

Direttive

7. I PAT/PATI assumono gli obiettivi sopra indicati e adeguano le proprie previsioni alle indicazioni del PTCP e dei conseguenti strumenti di pianificazione o programmazione di settore. A tale scopo costituiscono riferimento le indicazioni riportate nella tavola 4 e di seguito elencate:

- perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia;
- porto commerciale;
- porto passeggeri;
- porto peschereccio;
- porto petrolifero;
- porto cerealicolo;
- terminal autostrada del mare;
- interporto;
- aeroporto;
- aviosuperfici esistenti;
- aviosuperfici di progetto;
- ipotesi tracciato ferroviario alta velocità e alta capacità;
- linea ferroviaria esistente;
- ipotesi linea ferroviaria;
- linea SFMR;
- fermata ferroviaria esistente;
- fermata ferroviaria di progetto;
- metromare;
- stazione metromare;
- tram metropolitano;
- ipotesi tram del mare.

7bis Si rinvia ad un tavolo di concertazione fra Regione, Provincia e Comuni la determinazione del miglior tracciato possibile dell'asse ferroviario ad alta capacità"

Misure di mitigazione

8. Nella realizzazione delle connessioni ferroviaria non venga sottratto territorio alle aree della Rete Natura 2000 e venga annullato l'impatto derivante da tali infrastrutture, con particolare riferimento al collegamento verso Bibione.

[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

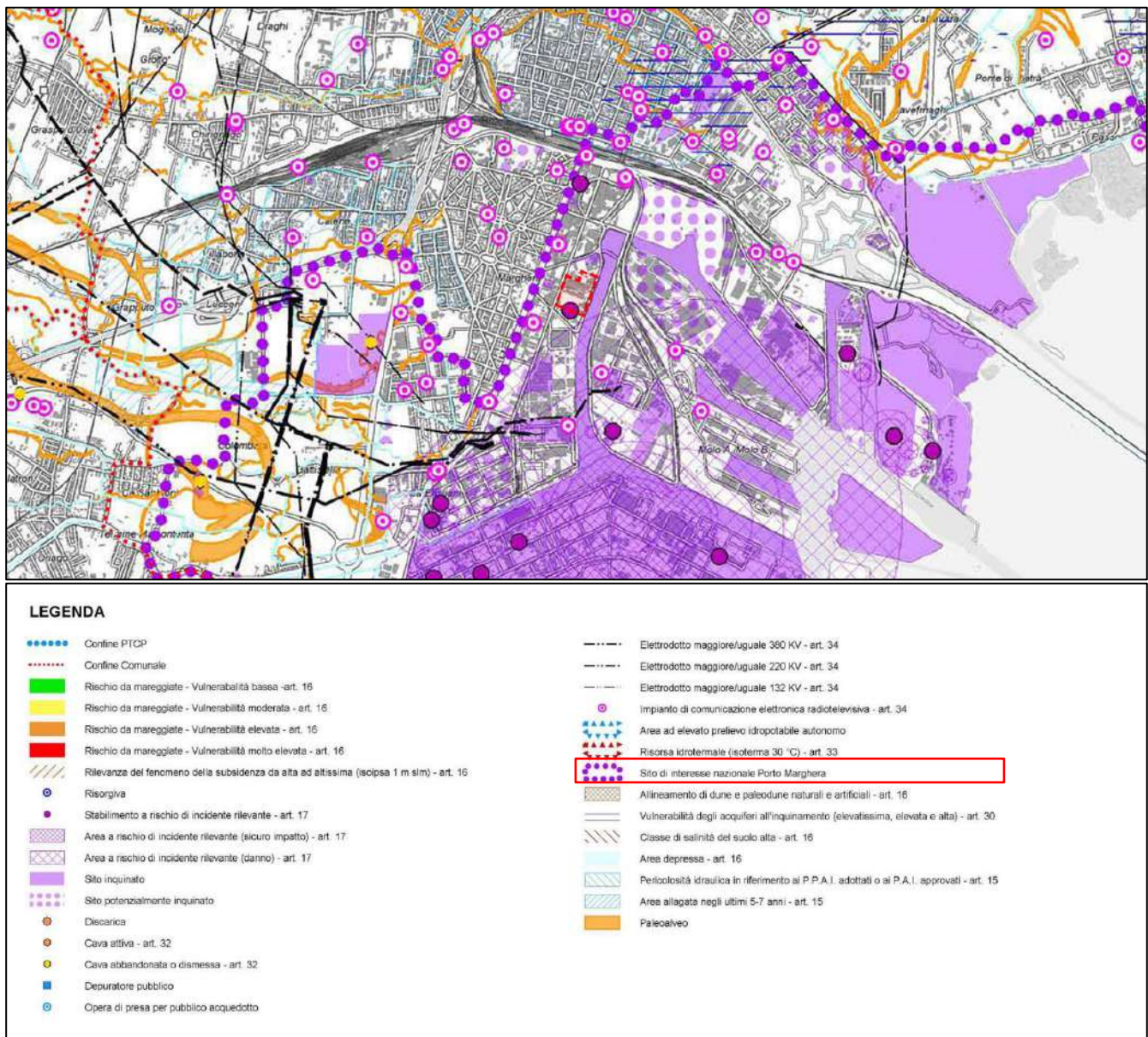


Figura 5.7: Estratto dell'Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del sito di interesse nazionale Porto Marghera (tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola); nelle immediate vicinanze a sud del sito di studio è segnalata la presenza di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante (art. 17 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo puntuale a simbolo circolare a riempimento pieno di colore magenta e contorno lineare leggero di colore nero), il quale però corrisponde all'ex stabilimento dell'azienda Bunge Italia

S.p.A., che dal 2011 è stato dismesso e venduto alla Cereal Docks S.p.A., azienda che però, ad oggi, vi svolge un'attività analoga a quella della Proponente.

L'elaborato mostra inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze a est dell'area di studio, di un *sito inquinato* (tematismo areale a riempimento pieno di colore viola chiaro), corrispondente al *Canale Industriale Ovest* confinante.

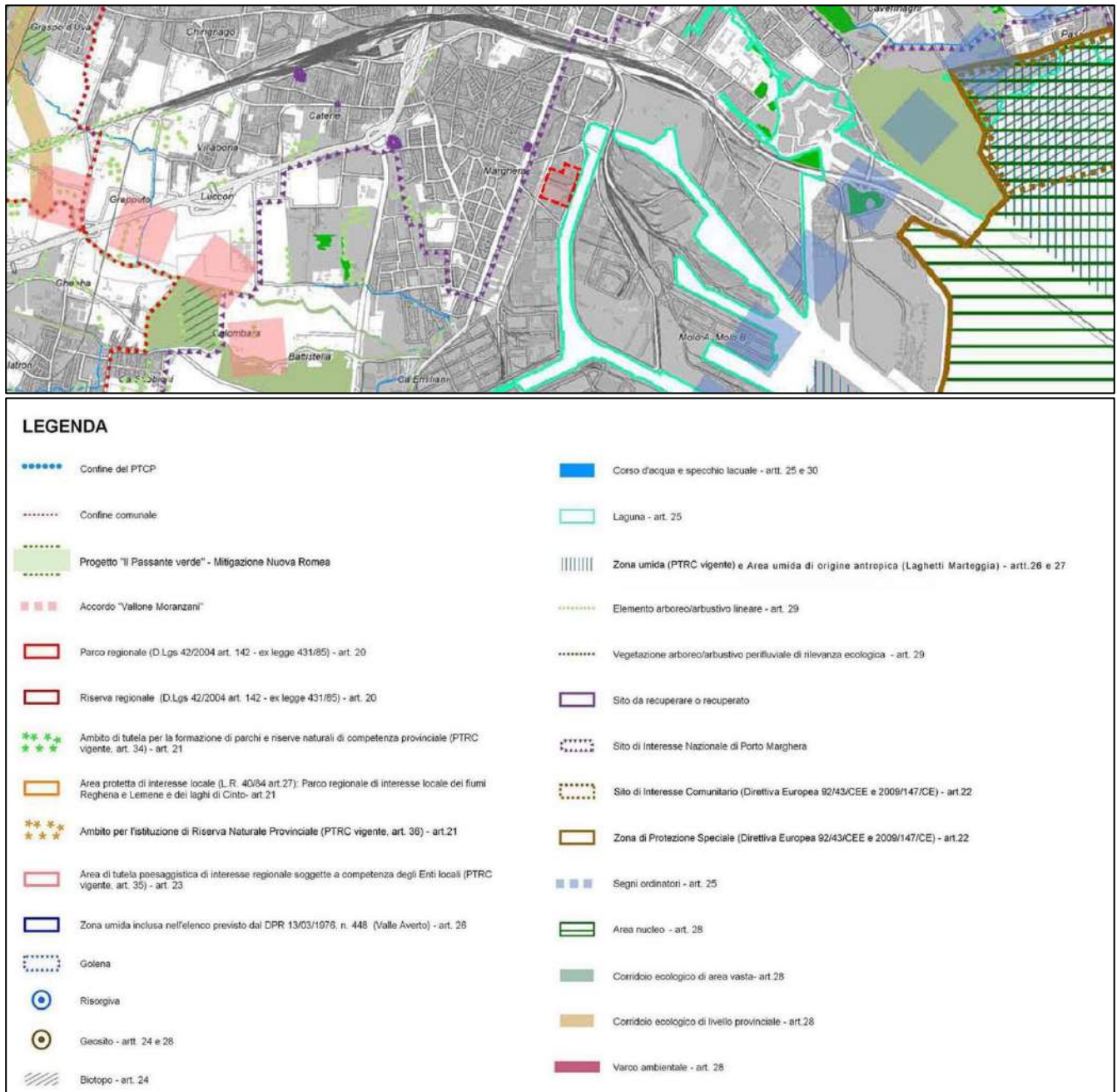


Figura 5.8: Estratto dell'Elaborato 3 (2/3) – Sistema Ambientale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Estratto dell'Elaborato 3 (2/3) – Sistema Ambientale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), emerge che il sito di analisi è rappresentato con un riempimento pieno di colore grigio in quanto considerato parte del tessuto urbanizzato.

L'elaborato mostra inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze ad est dell'area di studio, di un'area facente parte della laguna (art. 25 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale vuoto a contorno lineare spesso di colore acquamarina), corrispondente al Canale Industriale Ovest confinante.

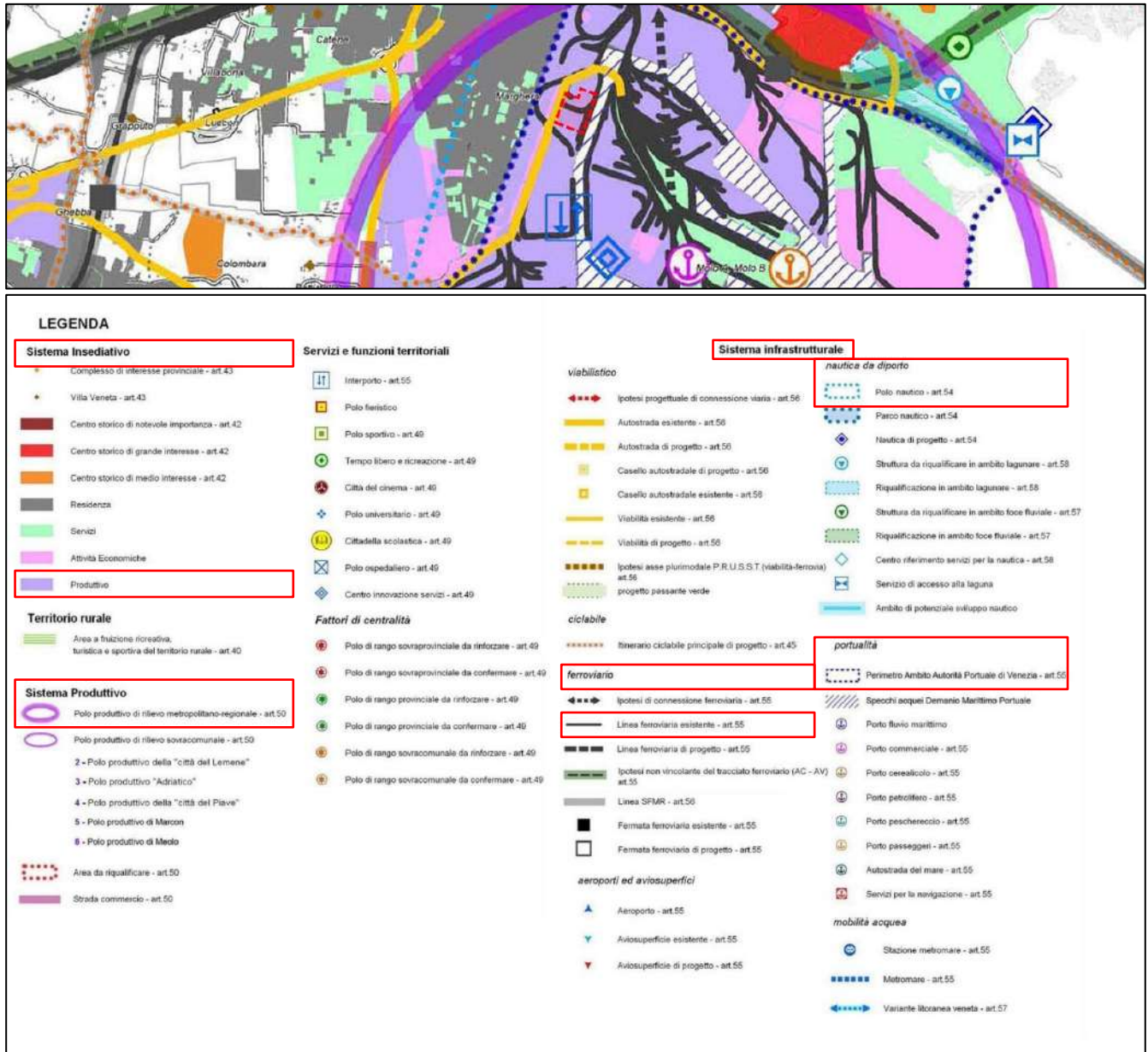


Figura 5.9: Estratto dell'Elaborato 4 (2/3) – Sistema Insediativo - Infrastrutturale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'*Estratto dell'Elaborato 4 (2/3) – Sistema Insediativo - Infrastrutturale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)*, emerge che:

- l'ambito oggetto di analisi è classificato, per il sistema insediativo, come ambito produttivo (tematismo areale a riempimento pieno di colore lilla scuro);
- lo stabilimento della Proponente ricade interamente, per il sistema produttivo, all'interno del polo produttivo di rilievo metropolitano di Porto Marghera (art. 50 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale circolare costituito da un doppio spessore, interno spesso di colore viola, ed esterno, più leggero di colore magenta scuro);
- il lotto in esame ricade interamente, per il sistema infrastrutturale, all'interno di un polo nautico (art. 54 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale vuoto a contorno lineare tratteggiato fitto di colore azzurro) e del perimetro dell'Ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore blu scuro);
- il sito di studio è attraversato, in posizione centrale, da un tratto della linea ferroviaria esistente (art. 55 delle N.T.A., tematismo lineare spesso di colore nero);

l'elaborato mostra inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze a nord dell'ambito oggetto di analisi, di uno *specchio acqueo del Demanio Marittimo Portuale* (tematismo areale a riempimento retinato fitto in linee diagonali parallele di colore blu), corrispondente al *Canale Industriale Ovest* confinante.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle *Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.)* contenente gli articoli cui fanno riferimento i tematismi evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

PARTE III – ASSETTO INSEDIATIVO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE

TITOLO VIII ASSETTO INSEDIATIVO ECONOMICO PRODUTTIVO

Art. 50 - Insediamenti per attività economico produttive

Obiettivi

1. Il PTCP definisce i seguenti obiettivi:

- a) *garantire un dimensionamento della capacità insediativa delle attività economico produttive che sia realmente commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli impatti ambientali e paesistici;*
- b) *favorire la concentrazione degli insediamenti in Poli di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico (SFMR, TPL, TRAM);*
- c) *promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;*

d) ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo e garantendo con opportune infrastrutture la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti, dei carichi di traffico veicolare privato sulle reti locali.

2. Per il perseguimento di detti obiettivi, il PTCP individua come afferenti al sistema del Corridoio V i seguenti Poli e Aree per le attività economiche di cui al punto b) del comma precedente:

“Poli di rilievo metropolitano regionale”:

- Polo di Porto Marghera
- Polo di Tessera

“Poli di rilievo sovracomunale”:

- Polo della Città del Lemene (Gruaro, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Portogruaro, Lugugnana ex AGIP)
- Polo Adriatico (Chioggia, Cona, Cavarzere)
- Polo della Città del Piave (Noventa di Piave, San Donà di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave)
- Polo di Marcon – Dese
- Polo di Meolo

“Aree da riqualificare”:

- Asse lungo la SR 515 (Santa Maria di Sala, Pianiga)
- Asse plurimodale del PRUSST Riviera del Brenta
- Asse del Passante (Mirano, Spinea, Martellago)
- Asse lungo la S.S. 309 Romea (Venezia - Marghera, Mira, Campagna Lupia)
- Santo Stino di Livenza e Torre di Mosto
- Ceggia
- Meolo
- Quarto d'Altino
- Olmo di Martellago

Indirizzi

3. La Provincia, per il coordinamento della pianificazione comunale e il perseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, promuove le intese intercomunali, di cui agli articoli 8, comma 5 e 9 delle presenti NTA. Con dette intese di rilevanza sovracomunale i Comuni potranno, fatte salve le verifiche di sostenibilità ambientale, prevedere la perequazione e il riequilibrio delle previsioni insediative e la revisione del dimensionamento degli incrementi ammessi facendo riferimento a territori ricadenti in comuni diversi.

3.bis In relazione all'area da riqualificare denominata “Asse del Passante” (Mirano – Spinea - Martellago) la Provincia di Venezia compie ogni azione di sua competenza per promuovere e accelerare la realizzazione del cosiddetto “ Passante Verde”.

3.ter Prevedere la costituzione di uno o più distretti produttivi interprovinciali mettendo in connessione infrastrutturale le realtà produttive dell' area centrale del Veneto orientale (in particolare San Stino e Torre di Mosto) con quelle dell'opitergino/mottense.

Direttive

4. Per gli aspetti di competenza provinciale, le previsioni di sviluppo e infrastrutturazione relative ai Poli di rilievo metropolitano regionale di Porto Marghera e Polo di Tessera in quanto interessano infrastrutture portuali e aeroportuali di rilevanza e competenza regionale e statale, saranno definite in sede di concertazione per il raggiungimento delle necessarie intese con i Comuni interessati, la Regione, le competenti Amministrazioni Statali e le altre Autorità interessate. In tale sede la Provincia definirà le esigenze di coordinamento della pianificazione comunale per il perseguimento degli obiettivi indicati dal PTCP in materia ambientale e infrastrutturale. Per Porto Marghera, rilevante polo industriale, portuale e logistico, dovranno essere previsti adeguati collegamenti ferroviari, anche con connessione diretta al sistema dell'Alta Capacità.

5. Le previsioni territoriali e urbanistiche finalizzate a modificare l'assetto infrastrutturale e dimensionale dei “Poli di rilievo sovracomunale” sono assoggettate a PATI o, alternativamente, a Intesa per il coordinamento della pianificazione comunale di cui agli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA.

6. In sede di adeguamento al PTCP i PAT/PATI potranno prevedere, nelle “Aree da riqualificare” di cui all’elenco del comma 2 eventuali incrementi insediativi entro la soglia massima del 10% della superficie complessiva già utilizzata, al netto delle aree destinate alla rilocalizzazione di attività già presenti nel territorio comunale e al netto di quelle per le quali si prevede una riconversione con destinazione residenziale o per servizi.

7. Le previsioni di intervento nei “Poli di rilievo sovracomunale” e nelle “Aree da riqualificare” andranno coordinate con la Provincia previo studio condotto a livello intercomunale concernente la disponibilità di aree a ciò destinate anche con riferimento ai territori dei comuni limitrofi.

8. Nelle altre aree per insediamenti economici produttivi già esistenti e non indicate al comma 2, i PAT/PATI potranno prevedere esclusivamente i completamenti necessari e la ricollocazione di attività già presenti nel territorio comunale.

9. Per quanto attiene l’indicazione “strada commercio”, riportata nella tavola 4, la stessa richiede da parte dei comuni interessati la definizione, in correlazione con le previsioni relative al sistema economico produttivo di cui ai commi precedenti, la riqualificazione delle previsioni insediative per perseguire un assetto compatibile con gli obiettivi del PTCP relativi alla mobilità e alla sostenibilità ambientale. Lungo dette “strade commercio” andranno definiti già in sede di PAT/PATI specifici indirizzi, accompagnati da adeguati criteri e parametri, per favorire, anche mediante la perequazione e la compensazione urbanistica, la riqualificazione economica produttiva, la dotazione di adeguati servizi, anche di carattere logistico, al sistema economico produttivo del territorio, la riorganizzazione dei sistemi di mobilità e, in particolare del TPL, la soluzione di specifiche situazioni di criticità relative all’assetto idraulico e ambientale. Eventuali esigenze insediative incrementalmente che dovessero essere individuate come fattore per incentivare il perseguimento di detti obiettivi nelle strade commercio, potranno essere oggetto di specifica valutazione in sede di intesa tra i comuni interessati e la Provincia.

10. I PAT/PATI dovranno specificare:

- le priorità funzionali nelle destinazioni d’uso di ciascun Polo o Area,
- le soglie (minime o massime) per le attività commerciali o terziarie,
- le dotazioni infrastrutturali minime necessarie per l’attivazione di determinate funzioni,
- i dimensionamenti preferenziali motivati sulla base dell’ottimizzazione nel perseguire gli obiettivi.

11. I PAT/PATI, provvedono alle specificazioni di cui sopra sulla base dei seguenti criteri.

- a. razionale utilizzazione delle aree già destinate alle attività economiche per favorire la concentrazione degli insediamenti e la migliore connessione ai corridoi di grande scorrimento;
- b. riqualificazione delle aree esistenti, con opportune misure di compensazione e perequazione, anche mediante limitati ampliamenti finalizzati alla rilocalizzazione di residue previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.
- c. il positivo od equilibrato impatto rispetto agli abitati limitrofi ed ai caratteri naturalistici e culturali delle aree circostanti, raggiunto anche mediante adeguate opere di mitigazione e riequilibrio; in particolare dovranno essere rispettate distanze minime non inferiori a 400 m dai centri abitati, salvo limiti inferiori motivati.
- d. l’adeguata qualità dei suoli.

12. I PAT/PATI stabiliscono i parametri e le tipologie edilizie e funzionali per l’attuazione degli insediamenti per attività economiche ed in particolare:

- le caratteristiche del sistema infrastrutturale dell’insediamento, connessioni alla rete viabile, energetica, di adduzioni e smaltimenti idraulici dotazioni di aree verdi e parcheggi, da realizzare contestualmente all’insediamento, in misura proporzionata agli utilizzi previsti,
- le caratteristiche delle opere di mitigazione e/o compensazione per il carico urbanistico, ambientale e per gli impatti indotti da realizzare contestualmente all’insediamento, con i relativi oneri di gestione nel tempo,
- le destinazioni d’uso in misure proporzionate alla capacità di carico delle dotazioni infrastrutturali, con vincolo eventualmente da inserire, ove sia limitata la dotazione di cui sopra, i parametri dimensionali tra cui: la superficie minima e massima dei lotti, l’altezza e il numero massimo dei piani interrati e fuori terra, la percentuale minima e massima della superficie fondiaria e territoriale coperta,
- le funzioni e i servizi di interesse pubblico da integrare nell’insediamento la cui corrispondente superficie territoriale è esclusa dal computo del limite di incremento insediativo.

13. I PAT/PATI definiscono le modalità di attuazione degli incrementi insediativi per le attività economiche mediante fasi temporali ciascuna non superiori a 5 anni di cui la prima deve essere limitata ad una quota non superiore alla metà della complessiva previsione insediativa.

14. I PAT/PATI fissano i criteri di revisione del dimensionamento, da applicare nel caso in cui, al termine di ciascuna fase temporale, il grado di utilizzazione complessiva degli insediamenti risulti inferiore alla quota prevista, indicando la destinazione ad altra funzione/utilizzo delle aree previste in eccesso, ovvero il mantenimento della previsione a fronte di un'analoga riduzione concordata, in altro insediamento, anche in diverso comune, mediante intesa per il coordinamento della pianificazione comunale.

15. I PAT/PATI individuano le aree dismesse da attività economica e definiscono apposite disposizioni in applicazione delle seguenti direttive:

- a) possono essere riutilizzate per qualsiasi altra destinazione solo previa effettuazione delle bonifiche che risultano necessarie a seguito di verifiche e valutazioni di impatto ex post,
- b) devono concorrere a soddisfare il fabbisogno pregresso di infrastrutture e servizi nella zona, anche con l'eventuale cessione delle necessarie superfici, ferma restando la previsione insediativa delle aree,
- c) le aree per le quali sia già avvenuta la dismissione e la rilocalizzazione delle attività mantengono la capacità insediativa e la destinazione già stabilite dal vigente strumento urbanistico.

16. Successivamente alla formazione del PAT/PATI in adeguamento al PTCP, l'insediamento di nuova attività economico produttiva, oltre i limiti di cui alle precedenti direttive e che necessita di variante al PRC, potrà avvenire previa Intesa per il coordinamento della pianificazione comunale di cui agli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA. In sede di Intesa la Provincia, di concerto con gli altri enti interessati, valuterà la compatibilità con il PTCP e accerterà se la variante del PRC costituisca o meno modificazione del PTCP.

16.bis La Provincia, in coerenza con quanto sottoscritto nell'Accordo di Programma per la realizzazione del Passante autostradale in comune di Mirano, in relazione alla riqualificazione dell'asse del passante nei comuni di Mirano, Spinea e Martellago, si impegna a promuovere, con ogni azione a lei consentita dalle sue competenze, la realizzazione della fascia verde continua alberata della larghezza di 30 metri ai due lati del Passante, dotata di dossi alberati e biomuri con funzione di abbattimento dell'inquinamento atmosferico. Si impegna inoltre a promuovere ogni azione utile alla realizzazione delle opere previste dal progetto Passante verde promosso da Coldiretti e Regione Veneto e al loro inserimento e collegamento con la sopra descritta fascia verde continua.

16.ter Per le aree per insediamenti economici e produttivi in sede di adeguamento al PTCP, i PAT/PATI prevedono l'individuazione di specifiche aree cuscinetto, realizzate con i criteri propri delle fasce tampone, allo scopo di creare barriere vegetali aventi lo scopo di mitigare la presenza delle aree economico produttive e di migliorarne l'inserimento paesaggistico. Ove possibile tali aree andranno collegate al sistema delle reti ecologiche.

Prescrizioni

17. I termini dell'adeguamento dei piani comunali sono determinati in 12 mesi dall'entrata in vigore del PTCP e possono essere prorogati di ulteriori 12 mesi una sola volta mediante intesa di coordinamento con la Provincia e con gli altri Comuni interessati, allo scopo di favorire il pieno raggiungimento degli obiettivi di piano e per perseguire condizioni ottimali per la localizzazione delle previsioni insediative e la più efficace riduzione, mitigazione e compensazione degli impatti di scala.

[...]

TITOLO IX - SISTEMA TURISTICO

Art. 54 - Attrezzature e servizi per la nautica da diporto

[...]

Obiettivi

1. Per gli interventi e le attrezzature destinati a dotare il territorio di servizi per la nautica da diporto adeguati sia alla domanda turistica, sia agli standard di sicurezza nella navigazione, sia alla esigenza di contenere la pressione del turismo sulla qualità ambientale territoriale complessiva, il PTCP indirizza le azioni di governo ai seguenti obiettivi da perseguire, compatibilmente con i requisiti e gli obiettivi di valorizzazione ambientale e di sicurezza:

- a) ristrutturare e adeguare le attrezzature e le infrastrutture per la nautica da diporto, sportiva, ricreativa e turistica, inserendole, per poli turistici di cui al comma seguente, come sistema di servizi entro le più generali politiche del turismo;
- b) favorire lo sviluppo ordinato e sostenibile delle attività nautiche ricreative e sportive con particolare riguardo per quelle tradizionali;

- c) *riqualificare con criteri e requisiti differenziati gli ormeggi, le cavane e gli approdi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, distinguendo quelli dislocati nei corsi d'acqua, nelle foci fluviali, nei canali, nelle lagune e sulla gronda lagunare;*
- d) *integrare le attrezzature e i servizi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, per la nautica da diporto (manutenzione, rimessaggio, forniture, etc.) con la gestione degli ormeggi e degli approdi, con le strutture culturali, ricreative, sportive, ricettive e agrituristiche presenti o previste nei progetti di riqualificazione delle attrezzature turistiche.*

Indirizzi

2. *La Provincia, per il perseguimento degli obiettivi e per il coordinamento della pianificazione comunale, promuove l'elaborazione di un Progetto Strategico della nautica mediante intesa di coordinamento con la Regione, gli enti competenti ed i Comuni interessati territorialmente.*

Direttive

3. *Il PTCP identifica i poli cui devono fare riferimento i progetti o programmi di adeguamento e riassetto del sistema di servizi per la nautica da diporto individuando come poli di rango provinciale quelli costituiti dall'insieme delle attrezzature e degli impianti presenti e previsti a Caorle, a Chioggia, a Jesolo - Cavallino e a Venezia. Al di fuori di detti poli sono ammessi gli interventi indicati nel PTCP (tavola 4) che I PAT/PATI riporteranno specificandone caratteristiche e localizzazione.*
4. *Il PTCP indica degli Ambiti soggetti a valutazione di sostenibilità tramite il Progetto strategico.*
5. *Nel polo di Venezia il PTCP individua l'ambito denominato "Parco Nautico" che comprende impianti e aree di rilevante interesse per lo sviluppo integrato della nautica da diporto e per i servizi e le attività connesse e per la valorizzazione e la salvaguardia della Laguna. Detto Parco Nautico assume rilevanza prioritaria per la realizzazione e l'adeguamento di idonee strutture portuali, cantieristiche e di rimessaggio. Dette strutture dovranno soddisfare tutte le tipologie di imbarcazioni e, in particolare, quelle che per caratteristiche navali e per dimensione possono essere meglio servite in prossimità alla bocca portuale. Il PAT del Comune di Venezia, d'intesa con la Provincia, specifica i caratteri delle strutture e delle altre attività e funzioni da prevedere nel Parco Nautico.*
6. *I Comuni interessati adeguano i propri piani urbanistici secondo gli obiettivi sopra delineati e con riferimento alle aree e alle problematiche identificate dal PTCP anche approfondendo e precisando, di concerto con la Provincia, peculiari aspetti del sistema locale e conseguenti specifiche soluzioni previsionali.*
7. *Le previsioni dei PAT/PATI relative ai poli per la nautica sono oggetto di preliminari intese tra la Provincia, il Comune e gli altri Enti interessati.*
8. *La previsione di nuove strutture dovrà rispondere ai criteri di compatibilità e coerenza determinati dal Progetto strategico.*
9. *Gli interventi negli Ambiti di riqualificazione dovranno essere coordinati con apposito progetto unitario dell'intorno e degli accessi e non dovranno prevedere ampliamenti di strutture o incrementi di posti barca.*
10. *Al fine di garantire un adeguato coordinamento e omogeneità di approccio, anche in relazione alla dimensione delle aree interessate, le previsioni di riassetto delle strutture per la nautica esterne ai poli saranno definite alternativamente attraverso la formazione di PATI o di intese di coordinamento ad hoc tra la Provincia e i comuni interessati, di cui all'art. 8, comma 5 e 9 delle presenti NTA.*
11. *Il dimensionamento del fabbisogno di ormeggi è determinato:*
- *in riferimento all'obiettivo di eliminare gli ormeggi, gli approdi e i rimessaggi previsti o presenti in siti di rilevanza ambientale o dislocati in modo da determinare ingombro per la fluidità e la sicurezza della navigazione,*
 - *tenendo conto della capacità ricettiva nelle strutture esistenti e della quantità e della tipologia degli ormeggi, darsene e rimessaggi già dislocati sul territorio,*
 - *in rapporto alla dinamica della domanda in ciascun sito e delle possibili azioni di recupero di spazi e strutture sottoutilizzate, di aree adatte al riallagamento, di siti da recuperare da precedenti utilizzi produttivi, e distinguendo quelli fuori dalle strutture esistenti in aree da riqualificare, in aree protette e in ambiti di valenza ambientale,*
 - *in rapporto alla domanda di attività e servizi connessi alla nautica da diporto, esistente e prevista (produzione commercializzazione noleggio e manutenzione delle imbarcazioni, di propulsori e impianti, di complementi e accessori);*

- particolare cura dovrà essere posta nel considerare i caratteri ambientali e funzionali dei siti dislocati nelle lagune di Venezia e Caorle, che richiedono precauzioni e requisiti operativi e gestionali circa i fondali, i bordi vegetati, gli accessi, gli scarichi, etc..

12. I PAT PATI prevedono la massima integrazione delle previsioni e delle disposizioni relative alla nautica da diporto con quelle relative al perseguimento delle altre finalità del PTCP, in particolare per:

- le relazioni tra la navigazione e i sistemi di mobilità di terra, con priorità per il TPL e per la mobilità ciclopedonale, con particolare riferimento alle attrezzature di parcheggio, alla intermodalità con il trasporto pubblico e i punti sosta per camper,
- la realizzazione di strutture di servizio per la ristorazione e la ricettività integrate con la struttura sia per gli aspetti funzionali che gestionali e correttamente dimensionate sulla base della domanda indotta dall'attrezzatura nautica.

13. I PAT/PATI, in ordine alla dotazione di attrezzature per la ricettività di tipo alberghiero (RTA), residence, hotel club e simili, connessa a nuove infrastrutture per la nautica, definiscono il dimensionamento massimo entro le seguenti soglie:

- nelle strutture che consentano lo stazionamento di oltre 400 imbarcazioni: 1 posto letto ogni 5 posti barca fino ad un massimo di 100 posti letto;
- nelle strutture che consentano lo stazionamento da 200 e fino a 399 imbarcazioni: 1 posto letto ogni 5 posti imbarcazione fino ad un massimo di 80;
- negli interventi di riqualificazione territoriale inseriti in programmi o progetti strategici di interesse provinciale: 1 posto letto ogni 3 posti imbarcazione, per qualsiasi dimensionamento degli ormeggi, fino ad un massimo 150 posti letto anche suddivisi in più strutture ricettive;
- in tutti gli altri casi, per strutture che consentano lo stazionamento fino a 199 imbarcazioni, al massimo 20 posti letto.

14. Dette strutture ricettive non dovranno comunque sottrarre o determinare riduzione del patrimonio abitativo esistente o previsto nell'ambito dei centri storici dei comuni interessati.

Prescrizioni

15. Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, gli strumenti urbanistici non potranno essere variati per incrementare l'attuale ricettività di imbarcazioni o per prevedere nuovi o ulteriori posti letto in strutture ricettive connesse a strutture per la nautica esistenti o previste.

16. Sino alla definizione del Progetto strategico per la nautica, di cui all'articolo 59 delle presenti NTA, gli strumenti urbanistici potranno essere variati per prevedere nuove strutture per la nautica unicamente con intese di coordinamento ai sensi dell'art. 9 delle presenti NTA, con la necessaria partecipazione della Regione Veneto.

[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

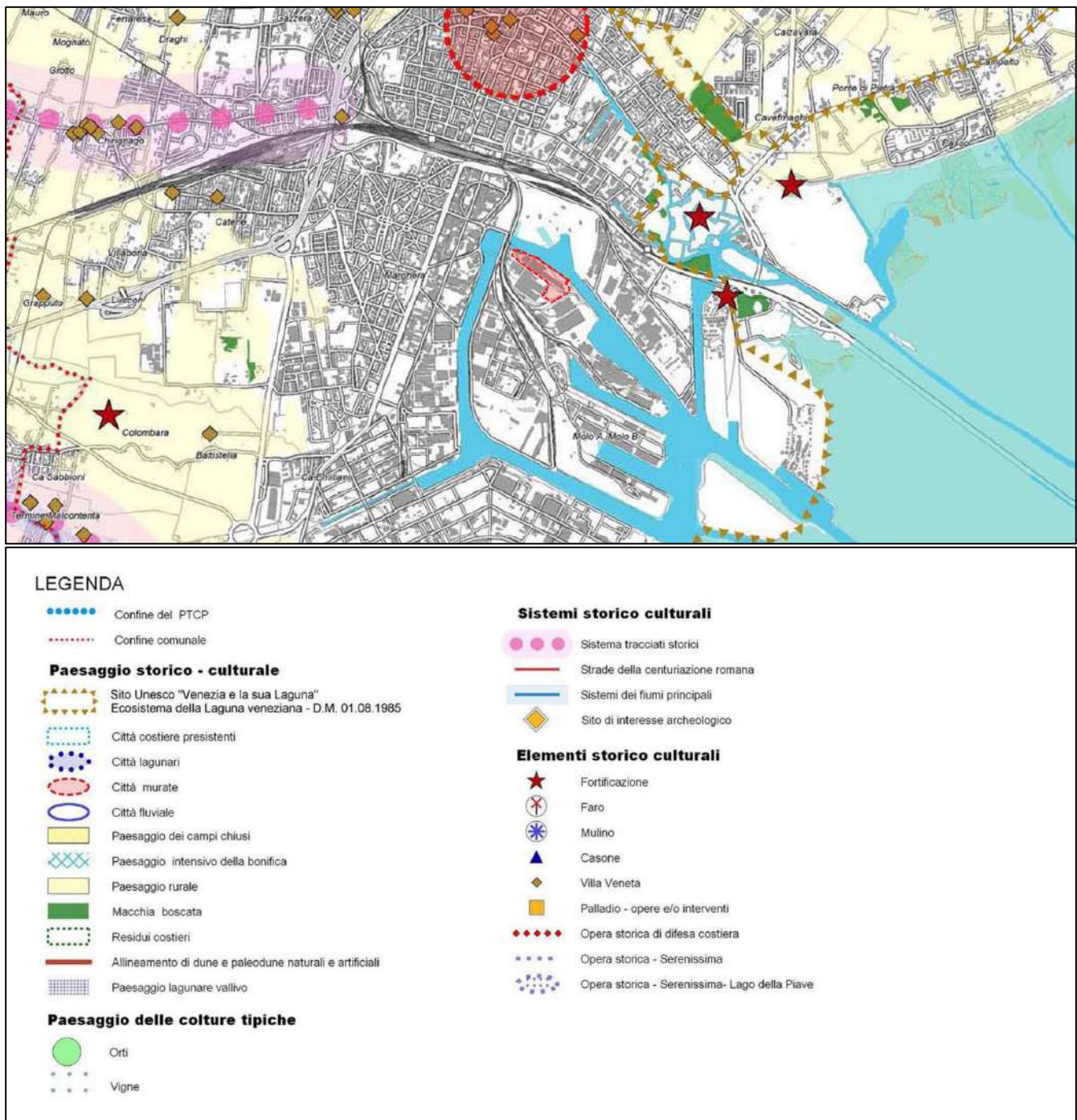


Figura 5.10: Estratto dell'Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), non vengono evidenziati tematismi relativi all'ambito oggetto di analisi.

5.1.3 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 & Variante al P.A.T. di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE)

La Legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.) si componga di *disposizioni strutturali* contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e di *disposizioni operative* contenute nel Piano degli Interventi (P.I.).

Il P.A.T. delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale e architettonica.

Il P.A.T. è un "*piano struttura*" ovvero un documento di programmazione che:

- delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;
- definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;
- individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico architettonica;
- fa proprie le direttive generali degli *strumenti sovraordinati* (P.T.R.C., P.T.C.P.) e degli *strumenti comunali riferiti all'area vasta* (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).

Il P.A.T. del Comune di Venezia (VE) è stato approvato in sede di *conferenza decisoria* del 30/09/2014. Con *Delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014* ne è stata ratificata l'approvazione.

Il P.A.T. è stato pubblicato sul B.U.R. n. 15 del 31 ottobre 2014 e dopo 15 giorni dalla pubblicazione, in data 15 novembre 2014, è divenuto efficace e ha validità a tempo indeterminato.

A seguito dell'approvazione del primo P.A.T., il P.R.G. vigente, per le parti compatibili con lo stesso, diventa il Piano degli Interventi (Art. 48 c.5bis L.R. 11/2004).

Con *Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020* è stata approvata la Variante al P.A.T. per il contenimento del consumo di suolo, come prescritto dalla Legge Regionale 14 del 2017 che ha introdotto la Tavola 5 "Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017" e ha modificato il testo delle Norme Tecniche (Artt. 1 – 4 – 26 – 26 bis).

La sintesi progettuale del P.A.T. del Comune di Venezia (*elaborati prescrittivi*) è rappresentata da quattro tavole di progetto approvate nel 2014 a cui si aggiunge la tavola 5 approvata nel 2020 in base alle *disposizioni regionali sul consumo di suolo*. A corredo della parte grafica vi sono le relative Norme Tecniche e Norme Tecniche - Allegato A – Ambiti Territoriali Omogenei, nell'aggiornamento del 2020.

Le tavole di progetto, che riassumono ed esprimono i contenuti del Piano, rapportandoli alla dimensione territoriale sono i seguenti:

Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale: è una carta di carattere ricognitivo che rappresenta le parti del territorio e gli edifici e complessi di edifici sottoposti a vincoli derivanti da *disposizioni legislative e normative* di varia natura, nonché le principali prescrizioni derivanti dalla *pianificazione sovraordinata vigente*. È per sua natura una carta soggetta a successive modifiche e integrazioni per adeguarsi al mutare e all'aggiornarsi dei vincoli normativi posti all'utilizzazione del territorio.

Tav. 2 - Carta delle Invarianti: rappresenta i limiti che il P.A.T. pone alla trasformazione del territorio, individuando quelle parti che, o per loro valore intrinseco o perché si intende maggiormente valorizzarle, costituiscono elementi di bassa trasformabilità sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale sia da quello storico monumentale e testimoniale.

Tav. 3 - Carta delle Fragilità: evidenzia, in particolare, le diverse condizioni dei suoli ai fini della loro edificabilità, sia sotto l'aspetto idrogeologico, sia rispetto al dissesto idraulico. Evidenzia inoltre alcuni elementi del territorio da valorizzare che presentano particolari criticità sotto l'aspetto ambientale e/o paesaggistico (come ad esempio corsi d'acqua, arenili, aree umide minori...).

Tav. 4 - Carta della Trasformabilità: infine, rappresenta in un quadro di coerenza localizzativa le strategie di trasformazione del territorio per il suo sviluppo socioeconomico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell'architettura e delle testimonianze storiche.

Tav. 5 Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017, introdotta con la *Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 di Variante al P.A.T. in adeguamento alle disposizioni regionali L.R. 14/2017 per il contenimento del consumo di suolo.*

Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati del Piano, inerenti all'ambito oggetto di analisi, così da evidenziarne i vincoli e le classificazioni e da riportare i relativi contenuti delle *Norme Tecniche* pertinenti a quanto previsto dalla *pianificazione territoriale comunale* sul sito di analisi.

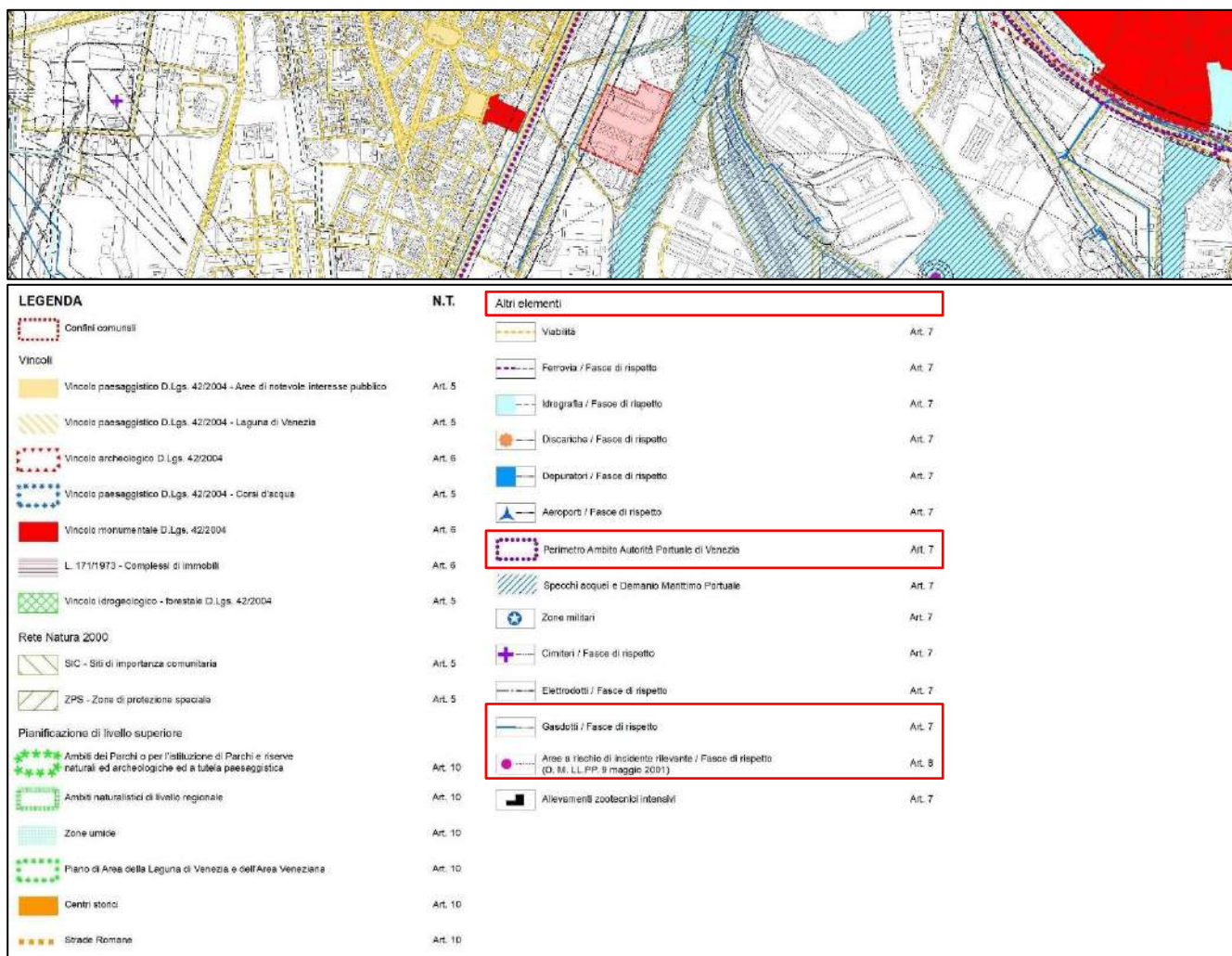


Figura 5.11: Estratto della Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall’analisi dell’ Estratto della Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge che l’ambito oggetto di analisi ricade interamente all’interno del perimetro dell’Autorità Portuale di Venezia (art. 7 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola) e parzialmente, per la sua porzione di estremità occidentale, all’interno di una fascia di rispetto del gasdotto (art. 7 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare leggero tratto – punto – punto di colore nero).

L’elaborato mostra inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze a est del sito di studio, di uno *specchio acqueo e Demanio Marittimo Portuale (art. 7 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento pieno di colore ciano chiaro e retinato sovrapposto in linee diagonali parallele, continue e leggere di colore blu)*, corrispondente al *Canale Industriale Ovest* confinante.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle *Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)*, aggiornate al 2020, inerente agli *articoli* cui fanno riferimento i *tematismi* evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO II - RICOGNIZIONE DEI VINCOLI

[...]

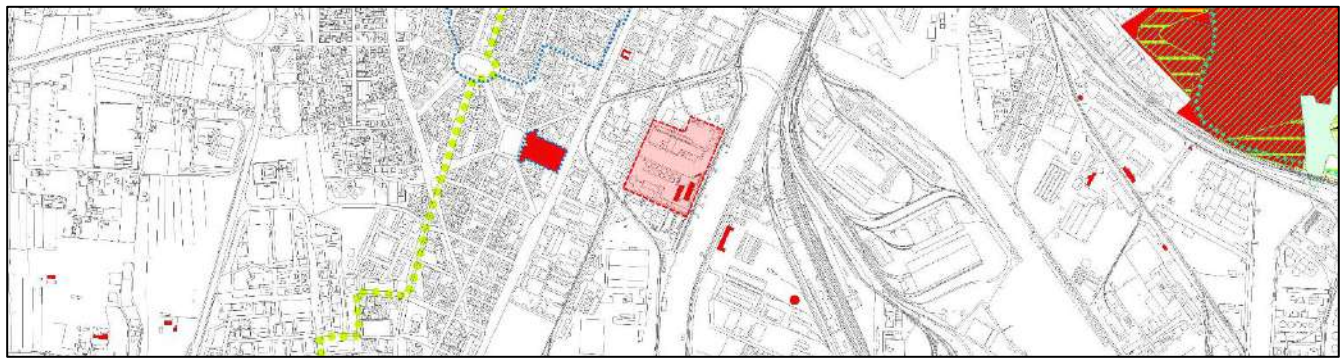
Art. 7 Altri elementi e fasce di rispetto

Il P.A.T., nella Tavola 1, individua inoltre, a titolo ricognitivo e non esaustivo:

- le fasce di rispetto delle principali infrastrutture viarie e ferroviarie e le opere e le infrastrutture che comunque determinano una fascia di rispetto sulla base di norme nazionali o regionali, all'interno delle quali trova applicazione la disciplina indicata dal P.I., nei limiti precisati dalla disciplina di settore; le fasce di rispetto relative alle infrastrutture permangono solo con l'effettiva esistenza dell'infrastruttura stessa; il P.I. pertanto provvede a verificare e ad aggiornare le fasce di rispetto e le opere e le infrastrutture che le determinano;
- le fasce di rispetto e le zone di tutela dei fiumi, canali, invasi naturali e artificiali, anche ai fini di polizia idraulica e di tutela del rischio idraulico, per le quali sono previste, dalla normativa vigente, fasce di rispetto o limitazioni agli usi dei suoli circostanti; in particolare i vincoli, con particolare riferimento alle fasce di rispetto, derivanti dal R.D. 368/1904 e dal R.D. 523/1904, estesi a tutte le opere idrauliche e di bonifica, secondo la fattispecie, sono inderogabili e hanno effetti diretti sull'attività edilizia; il P.I. può stabilire, limitatamente alle aree urbanizzate ed a quelle alle stesse contigue, fasce diverse da quelle previste dal comma 1, lettera g) dell'art. 41 della L.R. 11/2004 tenuto conto degli allineamenti esistenti nell'ambito dell'urbanizzazione consolidata o di trasformazione previsti dal P.A.T.;
- le discariche, degli impianti di depurazione autorizzati e degli impianti di trattamento rifiuti, ne precisa il perimetro e i limiti all'edificazione previsti dalla normativa di settore; le fasce di rispetto sono destinate alla protezione della struttura e al suo eventuale ampliamento;
- le fasce di rispetto aeroportuale, all'interno delle quali sono ammessi gli interventi di zona nei limiti della legislazione vigente in materia e in coerenza con il Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Tessera-Venezia adottato con Delibera del C.C n.49 del 24/06/2013 e alle relative mappe di vincolo di cui al Decreto Enac di approvazione n.6767 del 17/01/2013;
- le aree demaniali portuali compresi i canali di grande navigazione, le fasce demaniali (10 m dal ciglio sponda) e le relative fasce di rispetto (30 m dal limite demaniale, art. 55 del Codice della Navigazione) ai sensi del decreto 06/04/1994 di individuazione delle circoscrizioni territoriali delle Autorità Portuali del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con esclusione degli ambiti oggetto dell'Accordo di Programma per la connessione del sistema tramviario con il terminal passeggeri di S. Basilio a Venezia;
- le fasce di rispetto delle reti tecnologiche determinate dalle specifiche disposizioni di legge, per le quali il P.I. provvede a determinare l'esatta estensione e a disciplinare gli interventi ammessi anche mediante previsioni di razionalizzazione e ottimizzazione di quelle esistenti da concordare con gli enti competenti;
- i perimetri di vincolo cimiteriale all'interno dei quali trova applicazione la disciplina di zona indicata dal P.I., nei limiti precisati dalla normativa di settore;
- gli allevamenti zootecnici intensivi, per i quali, in sede di P.I., verrà verificato il loro reale carico zootecnico, le caratteristiche di stabulazione e gestione delle deiezioni per una precisa definizione dell'allevamento zootecnico stesso e della relativa fascia di rispetto, ai sensi della normativa vigente in materia.

Il P.I. verifica la compatibilità degli interventi anche in relazione al vincolo sismico, sulla base della legislazione e delle normative vigenti in materia (O.P.C.M. 3274/2003, D.G.R. 67/CR/2003, O.P.C.M. 3519/2006, D.G.R. 71/2008).

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]



LEGENDA		N.T.	
	Confini comunali		
Invarianti di natura geologica			
<i>Ambiti</i>			
	Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Centrega)	Art. 14	
Invarianti di natura paesaggistica			
<i>Ambiti</i>			
	Ambiti territoriali di importanza paesaggistica	Artt. 11, 13	
	Contesti figurativi	Artt. 11, 13	
<i>Elementi lineari</i>			
	Itinerari e percorsi di interesse storico testimoniale e paesaggistico	Artt. 11, 13	
<i>Elementi puntuali</i>			
	Coni visuali	Artt. 11, 13	
Invarianti di natura ambientale			
<i>Ambiti</i>			
	Laguna viva	Artt. 12, 13	
	Casse di colmata	Artt. 12, 13	
	Velme e barene	Artt. 12, 13	
	Valli da pesca e peschiere di terra	Artt. 12, 13	
	Pinete litoranee, dune consolidate, boscate e fossili	Artt. 12, 13	
	Aree di interesse ambientale	Artt. 12, 13	
	Aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale, aree verdi dei forti	Artt. 12, 13	
<i>Elementi lineari</i>			
	Corridoi ecologici primari	Artt. 12, 13	
	Corridoi ecologici secondari	Artt. 12, 13	
	Corridoi ecologici terziari	Artt. 12, 13	
<i>Elementi puntuali</i>			
	Motte	Artt. 12, 13	
Invarianti di natura storico - monumentale			
<i>Ambiti</i>			
	Nuclei storici	Art. 18	
	Impianti urbanistici significativi	Art. 19	
	Pertinenze tutelate, fortificazioni, edifici tutelati, isole minori della laguna, manufatti di archeologia industriale, ville venete	Artt. 20, 21, 22	
<i>Elementi lineari</i>			
	Percorsi storico-monumentali	Art. 21	
<i>Elementi puntuali</i>			
	Manufatti idraulici di interesse storico, conche di navigazione, mulini, casoni lagunari	Art. 21	
Invarianti di natura agricolo - produttiva			
<i>Ambiti</i>			
	Valli da pesca, peschiere di terra	Art. 12	
	Zona a coltura speciale	Artt. 11, 13	

Figura 5.12: Estratto della Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall’analisi dell’Estratto della Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge che, all’interno dell’ambito oggetto di analisi, sono presenti due manufatti di archeologia industriale tutelati (art. 21 delle N.T. del P.A.T.,

tematismo puntuale areale a riempimento pieno di colore rosso); a tal proposito, si precisa che gli stessi non verranno intaccati dal possibile accoglimento delle richieste dell'istanza.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle *Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)*, aggiornate al 2020, inerente all'articolo cui fa riferimento il *tematismo* evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO IV - TUTELA DEI BENI STORICO-MONUMENTALI E ARCHITETTONICI

[...]

Art. 21 - Edifici e complessi monumentali, di interesse storico-testimoniale e Ville Venete

Il P.A.T. individua, nelle Tavole 2 e 4 (in quest'ultima quelli di norma situati al di fuori dei "Centri Storici" e degli "Impianti urbanistici significativi"), le Ville Venete e gli edifici significativi per il loro valore di natura storico-monumentale e architettonico, nonché di natura storico-testimoniale, al fine di tutelarli e valorizzarli. In particolare, riconosce, tra gli altri, come edifici e manufatti significativi: i casoni lagunari e di valle, i manufatti rurali, le conche di navigazione, i manufatti idraulici di interesse storico, i manufatti di archeologia industriale, il sistema dei mulini lungo i corsi d'acqua e i percorsi storico-monumentali.

Gli edifici tutelati individuati nella Tavola 2 comprendono, oltre a quelli sottoposti a vincolo ai sensi del D.Lgs. n.42/2004 riportati nella Tavola 1, anche gli edifici di interesse storico-testimoniale compresi quelli codificati ai sensi del previgente P.R.G.

Il P.I. provvede a stabilire per ciascuno degli edifici le corrispondenti categorie di intervento, indicando altresì eventuali possibili integrazioni volumetriche e le parti incongrue da demolire. Stabilisce inoltre i livelli di tutela per le pertinenze scoperte come parchi, giardini, viali, ecc. e per i manufatti ed elementi architettonici in questi eventualmente presenti. Il P.I. può individuare ulteriori edifici e complessi significativi da tutelare e valorizzare, in seguito ad una ricognizione del territorio ad una scala di maggior dettaglio.

In merito alle categorie di intervento da attribuire a detti edifici vengono qui definiti i seguenti criteri, che il P.I. e P.U.A. devono tradurre in specifiche norme, tenendo conto delle diverse fattispecie, anche in relazione alla complessità per formazione storica degli stessi.

Restauro scientifico

Il Restauro scientifico riguarda gli edifici e i manufatti che non hanno avuto alterazioni sostanziali dell'organismo edilizio e contribuiscono a definire momenti significativi della storia e della cultura. Di norma riguarderà le Ville Venete e gli altri edifici vincolati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 s.m.i.

L'intervento deve tendere al recupero dell'originario organismo edilizio evidenziandone tutti gli elementi costitutivi sia sotto il profilo architettonico che storico-materiale. Inoltre, deve prevedere la conservazione integrale e il restauro nel rispetto degli elementi originali, mediante materiali e tecnologie che ne denunciino la contemporaneità secondo criteri filologici.

Risanamento conservativo

Il risanamento conservativo riguarda gli edifici e i manufatti che hanno mantenuto gli aspetti fondamentali morfologici, tipologici e costruttivi del manufatto originario.

Gli interventi devono tendere alla conservazione e ripristino dell'impianto originario e degli elementi che ne definiscono la tipologia e le caratteristiche architettoniche. Nel recupero del manufatto originario va inoltre prevista l'eliminazione di quegli elementi che contrastino con la comprensione storica dello stesso.

Ristrutturazione con vincolo parziale

Questa modalità di intervento riguarda gli edifici e i manufatti che presentano, oltre all'impianto volumetrico parti o segni espressivi della cultura insediativa, compositiva e costruttiva del loro tempo.

Gli interventi devono tendere al ripristino dell'immagine complessiva degli edifici valorizzando le parti non alterate, con particolare riferimento agli elementi esterni, nonché dell'intero apparato decorativo eliminando altresì eventuali superfetazioni che ne impediscano la comprensione storica.

Ristrutturazione totale

Questa modalità di intervento riguarda gli edifici e i manufatti che pur avendo perso del tutto le connotazioni distributive e formali attinenti alla loro origine o essendo privi di interesse storico, sono comunque inseriti nel contesto insediativo sia di carattere urbano che rurale o lagunare e pertanto si ritiene sia opportuna la loro conservazione volumetrica pur essendo passibili di trasformazioni. Gli interventi devono quindi tendere ad una loro migliore rispondenza alle esigenze d'uso e/o un migliore inserimento nel contesto.

Prescrizioni

Fino all'approvazione del P.I. in adeguamento alle presenti direttive, per gli edifici individuati dal P.A.T. nella Tavola 4 e non ricompresi tra gli edifici con intervento codificato individuati del P.R.G. vigente, saranno ammessi solo interventi di restauro e risanamento conservativo così come codificati dalle N.T.S.A. del P.R.G. vigente.

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

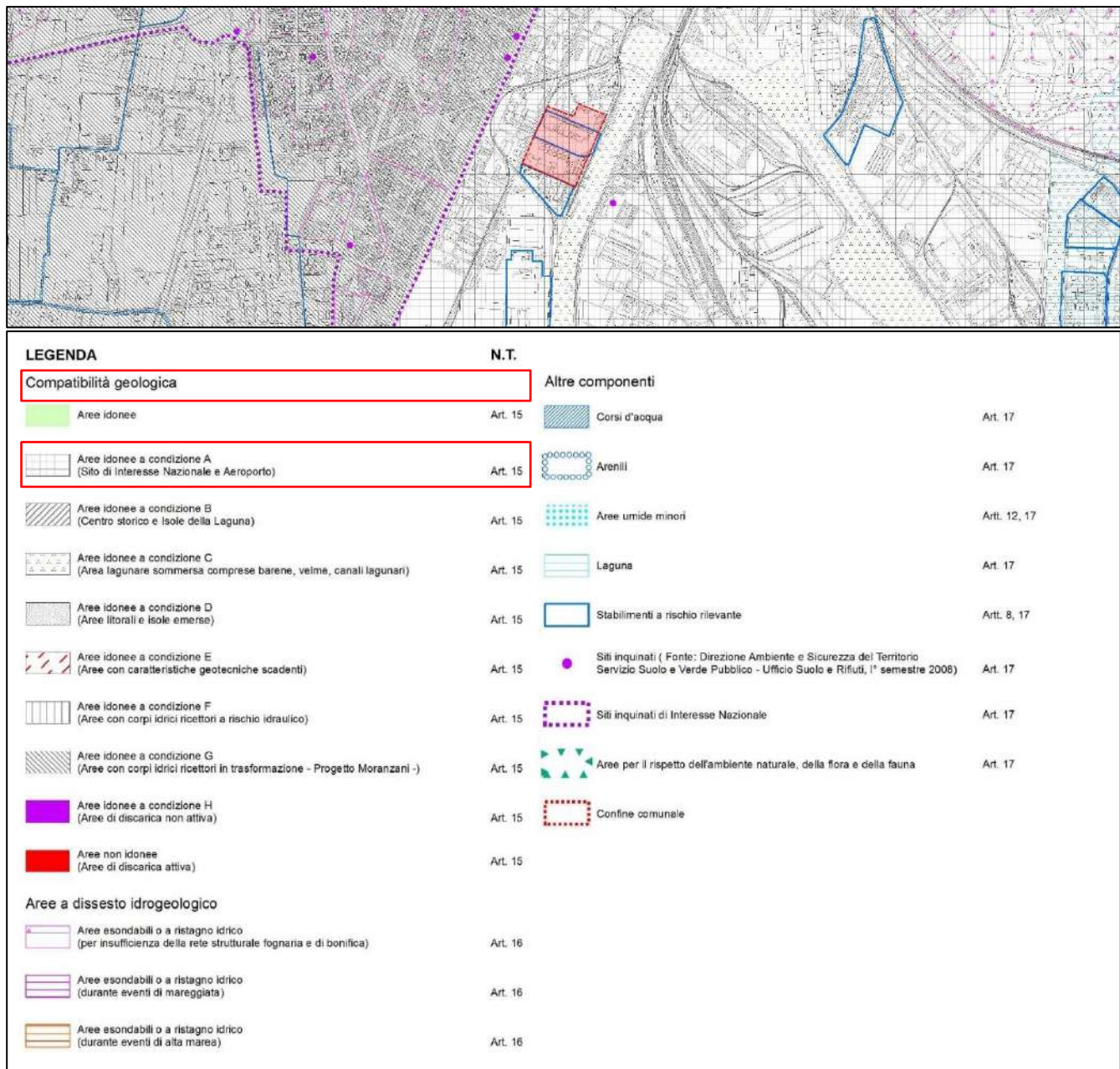


Figura 5.13: Estratto della Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge esclusivamente che l'ambito oggetto di analisi rientra, per la compatibilità geologica, tra le aree idonee a condizione A (Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto, art. 15 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento retinato in linee verticali e orizzontali incrociate leggere di colore nero); è inoltre segnalata la presenza, all'interno del sito di studio, e nelle immediate vicinanze a sud dello stesso, di due stabilimenti a rischio rilevante (artt. 8, 17 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare continuo di colore blu) corrispondenti rispettivamente all'area dell'ex stabilimento Silos Granari del Veneto (S.G.V.) S.r.l. ed a quella dell'ex stabilimento dell'azienda Bunge Italia S.p.A.; entrambi questi stabilimenti però, come in parte già anticipato, sono stato dismessi e venduti, il primo, alla Committenza, che come da richieste dell'istanza intende inglobarlo nella propria attività, con funzione di area per lo stoccaggio del grano, ed il secondo, come già anticipato, alla Cereal Docks S.p.A., azienda che però, ad oggi, vi svolge un'attività analoga a quella della Proponente; pertanto, entrambi i siti citati, non rappresentato più i due stabilimenti a rischio rilevante segnalati dalla cartografia.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) contenente l'articolo cui fa riferimento l'unico tematismo, ancora valido, evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO III – TUTELA DEL PAESAGGIO E DELL'AMBIENTE

[...]

Art. 15 - Fragilità e compatibilità ai fini dell'utilizzazione del territorio

Il P.A.T., nella Tavola 3 di progetto, individua la compatibilità idrogeologica delle aree secondo la classificazione di idoneità sottoelencata.

[...]

Aree idonee a condizione A - Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto

Si tratta di aree emerse, imbonite con depositi eterogenei e di provenienza frequentemente antropica facenti parte per lo più del Sito di Interesse Nazionale "Venezia-Porto Marghera" (ex art. 1 L. 426/98 ed ex D.M. 23.02.2000) e delle piste dell'Aeroporto Marco Polo.

Tali aree sono caratterizzate da un ampio spessore di materiale di riporto, costituito prevalentemente da sabbie, limo ed argilla in proporzioni variabili, ed anche, come nel caso di Porto Marghera da materiali inerti (ghiaia, sabbia, laterizi ecc.) e depositi di origine industriale.

[...]

Prescrizioni

Nell'Allegato B alle presenti norme sono contenute le specifiche prescrizioni per le aree sopra descritte e le condizioni per l'edificabilità sulle stesse. L'Allegato contiene inoltre la puntuale descrizione delle caratteristiche geologiche e le caratteristiche tecniche per gli interventi. Sono, inoltre, fatte salve e impregiudicate le statuizioni e scelte che potranno essere stabilite dalla pianificazione regionale di settore anche in materia di geologia e attività estrattive, alle quali il presente strumento urbanistico si conforma.

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]



Legenda		N.T.	Valori e tutele	
	Confini comunali			Art. 36
	ATO - Ambiti Territoriali Omogenei			Art. 37
Azioni strategiche Sistema insediativo				Art. 38
	Aree di urbanizzazione consolidata	Art. 26		Art. 39
	Edificazione diffusa	Art. 40		Art. 40
	Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale	Art. 27		Art. 41
	Aree di riqualificazione e/o riconversione	Art. 29		Art. 12
	Opere incongrue	Art. 28		Art. 18
	Elementi di degrado	Art. 28		Art. 20
	Limiti fisici all'espansione	Art. 31		Art. 19
	Linee preferenziali di sviluppo insediativo. Specifiche destinazioni d'uso:	Art. 30		Art. 21
	R - residenza, S - Servizi alla residenza	Artt. 30, 33		Art. 21
	C - Commerciale, D - Direzionale, P - Produttivo, S - Servizi delle imprese e/o turistici	Artt. 30, 33		Art. 21
	Servizi: verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi	Artt. 30, 33		Art. 22
	Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi	Art. 32		Art. 11
	Attrezzature e servizi di maggior rilevanza	Art. 34		Art. 11
	Attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera	Art. 32		Art. 12, 13
Infrastrutture e mobilità				Art. 12, 13
	Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto	Art. 35		
	Stazione Ferroviaria	Art. 35		
	Fermata S.F.M.R.	Art. 35		
	Terminal	Art. 35		
	Viabilità di connessione urbana e territoriale	Art. 35		
	Linee tramviarie	Art. 35		
	Capolinea tram	Art. 35		
	Linee di forza del trasporto lagunare	Art. 35		
	Percorsi ciclabili	Art. 35		
	Percorsi naturalistici, ambientali e paesaggistici	Art. 35		
	Linee ferroviarie	Art. 35		
	Linee ferroviarie e S.F.M.R.	Art. 35		
	Ipotesi localizzativa stazione AVIAC	Art. 35		
	Darsene	Art. 35		
	Porte di scambio terra-acqua a Venezia	Art. 35		

Figura 5.14: Estratto della Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall’analisi dell’ Estratto della Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge che l’ambito oggetto di analisi rientra interamente all’interno dell’A.T.O. n. 6 – Porto Marghera (artt. 23 – 24 – 25 delle N.T. del P.A.T.,

tematismo areale vuoto a contorno lineare spesso tratto - punto - punto di colore oro) e, per il sistema insediativo, delle aree di riqualificazione e/o riconversione (art. 29 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento retinato fitto in linee verticali e orizzontali, parallele e incrociate, di colore acquamarina).

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle *Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)* contenente gli *articoli* cui fanno riferimento i diversi *tematismi* evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO V - AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI (A.T.O.)

Art. 23 - Definizione degli Ambiti Territoriali Omogenei

Il territorio del Comune di Venezia presenta caratteristiche particolarmente complesse sia rispetto ai processi di formazione insediativa che per caratteristiche morfologiche e paesaggistiche.

Il P.A.T., individuando le omogeneità territoriali rispetto a tali caratteristiche, suddivide il territorio comunale in dodici ambiti (A.T.O.) che, in riferimento a criteri di omogeneità, sia di formazione insediativa sia di caratteristiche geografiche e morfologiche, rappresentano anche una relativa omogeneità in rapporto alle problematiche a cui il Piano intende dare risposta in merito al dimensionamento e allo sviluppo ordinato e sostenibile degli insediamenti.

Questi sono:

ATO 6 Porto Marghera

Ricomprende tutta la prima e la seconda Zona Industriale di Porto Marghera.

Art. 24 - Direttive per la formazione del P.I.

L'Allegato A "Ambiti Territoriali Omogenei" alle presenti norme individua per ciascun A.T.O. le principali invarianti e valori, i principali elementi di criticità e di degrado, gli obiettivi specifici, le funzioni prevalenti, le direttive per il P.I., il dimensionamento che nell'insieme costituiranno gli indirizzi e le strategie da perseguire per ciascun A.T.O.

Il P.I., fermi restando gli obiettivi di sostenibilità evidenziati dalla V.A.S., le strategie e il dimensionamento complessivo del P.A.T., può:

- *prevedere limitate variazioni ai perimetri degli A.T.O., conseguenti alla definizione delle previsioni urbanistiche alla scala di maggior dettaglio;*
- *prevedere motivate variazioni del carico insediativo tra diversi A.T.O.;*
- *prevedere motivate variazioni del carico insediativo, previsto all'interno del singolo A.T.O., delle funzioni non residenziali, fermo restando il carico insediativo totale per l'insieme di tali funzioni.*

Le capacità insediative stabilite dal P.A.T. per ciascun A.T.O. sono omnicomprensive: comprendono quindi anche le quantità derivabili da istituti o pratiche speciali o particolari, come ad esempio quelle di perequazione o quelle relative alla compensazione urbanistica o al credito edilizio, di cui ai successivi artt. 43, 44, 45 delle N.T.

Art. 25 - Interventi per A.T.O. e standard qualitativo dei servizi

Il P.A.T. definisce per ciascun A.T.O. le aree idonee per gli interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale, le aree di riqualificazione e riconversione, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti, gli ambiti territoriali cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché i parametri teorici di dimensionamento.

Il P.I. può nell'ambito del quadro di riferimento degli obiettivi e delle strategie del P.A.T. meglio definire le aree e gli ambiti individuati dal P.A.T. stesso, nonché prevedere altre aree e ambiti di intervento che si rendano necessari, nel limite del dimensionamento degli A.T.O. e di sviluppo degli insediamenti, per conseguire gli obiettivi di qualità che tale quadro di riferimento costituisce.

In particolare il P.I., nell'attuare il P.A.T. e in coerenza con questo, persegue la qualità dei servizi e delle dotazioni territoriali organizzandoli per sistemi e individuando specifici standard qualitativi e non meramente quantitativi, ponendo la qualità degli spazi urbani quale elemento fondamentale per la riqualificazione della città, individuando aree da destinare ad attrezzature di interesse comune, anche per l'insediamento di strutture atte a dare risposta alle problematiche della disabilità, soprattutto per un recepimento successivo nei relativi e più specifici Piani degli Interventi.

TITOLO VI - SISTEMA INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE**[...]****Art. 29 - Aree di riqualificazione e/o riconversione**

Il P.A.T., nella Tavola 4, individua le aree di “riqualificazione e/o riconversione” che richiedono interventi volti al recupero e alla valorizzazione dei siti o presentano carattere di degrado e/o di disomogeneità nell’impianto plani-altimetrico, nonché eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, oppure incompatibilità di carattere funzionale con il contesto nelle quali sono inserite.

Per tali aree il P.I. prevede di intervenire di norma, per la trasformazione delle aree, tramite P.U.A. o con comparto edificatorio o con titolo abilitativo comunque convenzionato, estesi all’intero ambito o a parti di esso. Il P.I. può altresì disciplinare i casi in cui gli interventi sono consentiti in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell’assetto fisico e funzionale delle aree.

La riqualificazione e/o riconversione delle aree è volta al riordino degli insediamenti esistenti e al loro recupero anche attraverso l’ammodernamento delle urbanizzazioni e il miglioramento della qualità urbana, mediante la dotazione di spazi e servizi pubblici, nonché il riuso delle aree e dei manufatti dismessi e degradati, anche con il completamento dell’edificato; inoltre il P.I. e i P.U.A. individuano le capacità edificatorie nei limiti del dimensionamento degli A.T.O. e gli interventi tesi al miglioramento delle caratteristiche planivolumetriche e dell’assetto distributivo nel rapporto tra spazi pubblici e privati degli insediamenti stessi.

Il P.I. può individuare nuove aree di riqualificazione e/o riconversione o modificare il perimetro di quelle individuate nel P.A.T., per meglio adeguarlo alla situazione reale degli insediamenti, fermo restando i limiti di dimensionamento dell’A.T.O. di appartenenza e gli obiettivi di qualità del P.A.T. Al fine di ottenere la riqualificazione delle aree siano consentiti interventi anche residenziali in connessione con il tessuto urbano esistente.

Per le aree di riqualificazione e/o riconversione contrassegnate dalla presenza di invarianti di natura paesaggistica, invarianti di natura ambientale, e invarianti di natura storico-monumentale, il P.I. dovrà verificare l’eventuale stato di compromissione dei luoghi e la presenza di opere ed elementi detrattori della qualità dei complessi monumentali da tutelare. Gli interventi previsti nelle aree di riqualificazione e/o riconversione dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità VAS.

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]**[INIZIO ESTRATTO ALLEGATO A - N.T. DEL P.A.T.]**



1. Principali invarianti e valori

1.1 di interesse storico-testimoniale

- Edifici e complessi di valore testimoniale con particolare riguardo agli edifici puntuali, testimoni della tecnologia costruttiva e della tipologia industriale dei primi insediamenti novecenteschi.

2. Principali elementi di criticità e di degrado

2.1 Fragilità

Gran parte dell'ATO e alcune aree ai suoi margini sono interessate dal Rischio di Incidente Rilevante data la presenza di produzioni potenzialmente pericolose, pertanto l'utilizzazione dei suoli e gli interventi devono tener conto delle valutazioni dei diversi scenari incidentali. Tutta l'ATO inoltre è ricompresa nel Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.).

2.2 Parti degradate da recuperare

- L'apparato industriale, forzatamente integrato con i principali elementi del sistema paesaggistico-ambientale circostante, risulta oggi in stato di sostanziale degrado per il carattere di disomogeneità dell'impianto urbanistico, per eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, nonché per una ormai evidente incompatibilità funzionale, soprattutto in relazione alle parti più a contatto con i quartieri urbani di Mestre e Marghera. La sua riqualificazione e valorizzazione, attraverso un composito recupero fisico e funzionale, possono considerarsi tra le maggiori opportunità per il ruolo di Mestre e Venezia nel più ampio quadro territoriale regionale.
- La creazione della zona portuale industriale di Porto Marghera, avvenuta tramite l'imbonimento di aree lagunari con materiali a basso costo localmente disponibili, come quelli di risulta dalle lavorazioni industriali, e le lavorazioni industriali stesse, hanno determinato la contaminazione diffusa del suolo e delle acque sotterranee e lagunari. Qualsiasi operazione, sia di riconversione che di nuovo impianto urbanistico, richiederà pertanto operazioni per il disinquinamento e/o la messa in sicurezza dei suoli, con l'obiettivo di pervenire al risanamento dell'intera area.

2.3 Depauperamento funzionale delle aree prospicienti i fronti urbani centrali

- La barriera infrastrutturale tra Mestre e Marghera, rappresenta un elemento di dicotomia tra i due fronti urbani (di Mestre, su via Trento-viale Stazione-via Ca' Marcello a nord e di Marghera, su via della Pila-via Ulloa, via Delle Industrie a sud).
- L'ambito tra via F.lli Bandiera e via Dell'Electricità, è caratterizzato da una generale dequalificazione fisica e funzionale che accentua, dato il suo ruolo di filtro tra il quartiere urbano e la zona portuale industriale, gli effetti del degrado urbanistico dovuto alla dismissione di attività industriali e di un fenomeno di parziale riconversione funzionale non finalizzato alla valorizzazione urbana.

3. Obiettivi specifici

3.1 Ambiente

Nel tempo, si è giunti alla piena coscienza dei problemi di Porto Marghera, anche in virtù di una notevole attenzione a livello nazionale per i temi della bonifica e del risanamento ambientale dei siti contaminati. La legge n. 426/1998 ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale e il Decreto Ministeriale Ambiente del 23 febbraio 2000 ha definito il perimetro del Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.). Risulta pertanto necessario coniugare tale attenzione con l'incentivazione degli interventi attraverso la semplificazione delle procedure e dell'iter approvativo dei progetti di bonifica. In questo si inserisce l'Accordo di Programma per il cosiddetto "Vallone Moranzani", per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica idraulica e viabilistica dell'area di Venezia, Malcontenta, Marghera.

3.2 Riqualficazione del Polo Industriale di Porto Marghera

- Sulla base del principio secondo cui un paese moderno e fortemente industrializzato deve orientare l'evoluzione e lo sviluppo del settore industriale verso scenari globali ed ecosostenibili, la chimica di Marghera, che rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, costituisce un patrimonio da qualificare, secondo una linea rigorosa di rispetto dell'ambiente. In tale processo devono essere coinvolte tutte le Istituzioni ma anche e soprattutto le imprese, che devono adeguare i loro impianti in considerazione delle particolari caratteristiche ambientali dell'area di Porto Marghera.
- Individuare un nuovo modello di sviluppo, coniugare le esigenze di tutela dell'ambiente con quelle del settore chimico e più in generale con quelle di nuovi progetti industriali, salvaguardare l'occupazione e la sicurezza sul lavoro.
- Il P.I. ha pertanto il compito di avviare un percorso di riqualficazione dell'area con il sostegno ai settori della produzione industriale in grado di generare sviluppo e innovazione. Tale processo dovrà trovare attuazione garantendo, nelle successive fasi, gli interventi di manutenzione degli impianti volti a garantire la continuità di funzionamento.

3.3 Riconversione del Polo Portuale Industriale di Porto Marghera

- La dismissione di molte funzioni produttive della prima zona portuale industriale, data la sua strategicità per l'intero contesto urbano e territoriale, richiede un governo del processo di riconversione, parzialmente già in atto, tale da produrre una riqualficazione fisico-funzionale dell'intero ambito che ponga, come obiettivi prioritari, l'immissione di nuove funzioni urbane e la valorizzazione dei segni dell'antico insediamento.
- Gli ambiti residui della seconda zona portuale industriale, attualmente dismessi o sottoutilizzati necessitano, in particolare, di una riconversione prioritariamente industriale, indirizzata alle tipologie produttive ambientalmente sostenibili e all'espansione delle funzioni portuali nonché a quelle produttive integrate con queste.
- Il P.I., fatto salvo quanto disposto in materia pianificatoria dalla L. 84/94 e previa Intesa con l'Autorità Portuale per le aree di sua competenza, individua pertanto le nuove funzioni atte alla riqualficazione urbanistica dei siti, valutandone le potenzialità anche in rapporto ai possibili sviluppi indotti a livello urbano, dalla loro riconversione.

3.4 Tutela e recupero degli edifici e complessi di valore storico e testimoniale

- Per gli edifici e complessi di valore storico-testimoniale, con particolare riguardo al sistema dei manufatti dell'archeologia industriale, il P.A.T. intende tutelare i valori storici e testimoniali individuali e regolamentati, attraverso la definizione di tipi di intervento codificati anche dal P.R.G. previgente.
- Il P.I. e il P.U.A. possono individuare altri edifici da tutelare verificandone il livello di trasformabilità.

3.5 Mobilità

- Realizzazione di un sistema di mobilità pubblica, fortemente ancorato alla nuova modalità del tram, per incentivare l'utilizzo di questa rispetto a quella privata su gomma anche in relazione al ruolo strategico di interscambio che, in relazione al consolidamento del fascio infrastrutturale lungo il Ponte della Libertà, deve assumere l'ambito dei "Pili".
- Collegare le aree della prima zona portuale industriale con gli ambiti di valenza ambientale della terraferma (fiumi, bosco, gronda lagunare) attraverso una rete di infrastrutture ciclo-pedonali.
- Ottimizzazione del rapporto tra accessibilità e tematismi del quadro pianificatorio (residenza, servizi a scala urbana e territoriale, turismo, commercio, produzione, logistica e tempo libero, struttura morfologica del territorio e degli insediamenti, elementi del paesaggio storico, agrario e lagunare, sistemi ambientali, vincoli e tutele) con particolare riferimento al rapporto tra nuova possibile funzione della portualità crocieristica e le strutture dell'interscambio per l'accessibilità alla Città Antica.
- Migliorare l'accessibilità da sud sia in connessione alla prevista "Romea commerciale", sia con la A4 attraverso il potenziamento della S.P. n.81 e contestualmente attrezzare via dell'Elettricità, via delle Macchine e via della Chimica per il traffico pesante e dedicare via F.lli Bandiera al solo traffico urbano e garantire gli ulteriori possibili adeguamenti che si dovessero rendere necessari in seguito ai processi di sviluppo, trasformazione e reindustrializzazione che interesseranno Porto Marghera.
- Adeguare l'accessibilità ferroviaria agli scenari di riconversione e reindustrializzazione di Porto Marghera nonché di sviluppo del sistema della logistica portuale, attraverso interventi, anche di integrazione di rete, ambientalmente e paesaggisticamente sostenibili e cautelativi delle attività urbane e produttive insediate nell'ambito dell'ATO e del territorio circostante, al fine di realizzare collegamenti diretti con le linee AV/AC non gravando sulla sostenibilità funzionale del nodo ferroviario di Mestre.

3.6 Attrezzature

- Recupero ad usi urbani, di alta qualità, del sistema costituito da via F.lli Bandiera, via della Pila, dal Parco Scientifico Tecnologico e dall'area dei Pili attraverso l'insediamento di attività di servizio ad elevata valenza territoriale.



3.7 Riqualficazione ambientale e paesaggistica

- Valorizzazione del waterfront lagunare tramite un progetto finalizzato alla mitigazione dell'impatto dello skyline industriale attraverso opere di riqualficazione ambientale e paesaggistica.
- Creazione di percorsi e spazi pubblici che permettano la fruizione percettiva della laguna sud.

4. Funzioni prevalenti

La propensione di Mestre-Marghera è rimasta quella di grande snodo rivolto, da un lato verso la città storica e dall'altro verso un entroterra i cui confini trascendono quelli nazionali. Questa peculiarità, nonostante la crescita disordinata, permane come una sorta di filo conduttore coerente che costituisce, anche per le prospettive future, attraverso le grandi infrastrutture sviluppatesi in funzione del trasporto di persone e di merci (ferrovie, autostrade, porto, aeroporto), una potenzialità di elevato valore.

In tale quadro Porto Marghera, per il quale si conferma il mantenimento della vocazione portuale industriale, può giocare un ruolo di primaria importanza, anche attraverso una riconversione funzionale che, indirizzata prioritariamente all'insediamento di produzioni industriali innovative e tecnologicamente avanzate, contempra anche la logistica qualificata, il manifatturiero integrato con questa, l'espansione della cantieristica e della portualità, nonché la ricerca e le attività terziarie e di servizio.

Tale riconversione funzionale inoltre dovrà recepire modelli di sviluppo innovativi (green economy) finalizzati anche al riciclo e alla trasformazione dei rifiuti senza nuovi inceneritori. Dovrà infine ottimizzare le notevoli potenzialità offerte, in termini localizzativi dal contesto territoriale e infrastrutturale, e individuare le funzioni trainanti per la definizione del nuovo ruolo di Venezia nel quadro europeo.

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di riqualficazione, riconversione, mobilità e attrezzature di cui ai punti 3.2,3.3,3.5,3.6, nonché le funzioni prevalenti di cui al presente punto 4, è opportuno garantire che nuove eventuali funzioni insediate nei pressi dell'ATO in oggetto siano compatibili con le attività produttive localizzate.

5. Direttive per il Piano degli Interventi

5.1 Modalità attuative e dimensionamenti

Il P. I. individua:

- le aree in cui gli interventi sull'esistente, di nuova costruzione e/o di ampliamento sono consentiti in diretta attuazione dello stesso e le aree da assoggettare preventivamente a piano urbanistico attuativo, con particolare riguardo a quelle in cui gli interventi siano finalizzati alla riqualficazione e/o riconversione, negli ambiti così individuati dal P.A.T.; in particolare, il P.I. verifica gli interventi da consentire in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell'assetto fisico e funzionale, con la finalità di agevolare i processi di innovazione degli stabilimenti insediati;
- gli indici di edificabilità e le destinazioni d'uso ammesse nelle zone di completamento e il puntuale dimensionamento delle capacità edificatorie e le destinazioni d'uso ammesse nelle aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, nei limiti del dimensionamento dell'ATO e gli interventi tesi al miglioramento delle caratteristiche planivolumetriche e dell'assetto distributivo nel rapporto tra spazi pubblici e privati degli insediamenti;
- le procedure volte alla semplificazione dell'iter approvativo dei progetti di bonifica.

5.2 Destinazioni d'uso degli insediamenti

Il P.I. individua le destinazioni d'uso compatibili:

- in relazione alle specifiche caratteristiche delle zone di completamento, con riferimento alla funzione prevalentemente produttiva e portuale delle aree di Porto Marghera;
- in relazione alla riqualficazione e/o riconversione di aree che si rendessero disponibili, all'interno di una gamma di funzioni terziarie e produttive tecnologicamente avanzate e ambientalmente sostenibili, anche in rapporto al fronte acqueo;
- in relazione alle specifiche caratteristiche delle singole aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, con particolare riferimento:
 - a) alla funzione mista (terziaria, ricettiva, residenziale e per servizi) delle aree prospicienti l'asse via F.lli Bandiera-via dell'Elettricità;



b) alle funzioni complesse - terziarie, produttive, commerciali, ricettive, residenziali speciali, per servizi urbani - del settore territoriale costituito dal Parco Scientifico Tecnologico e dagli ambiti limitrofi all'interscambio dei Pili.

Negli ambiti individuati nella tav.4a per la "riqualificazione funzionale produttiva" il P.I. determina le destinazioni d'uso in funzione prevalentemente della permanenza e della riqualificazione/riconversione delle attività industriali.

Il P. I. individua inoltre la gamma di usi compatibili con le caratteristiche tipologiche degli edifici di archeologia industriale, così come degli edifici e dei complessi di valore testimoniale.

5.3 Tutele e valorizzazioni

Il P.I. individua:

- Gli ambiti destinati a specifica progettazione finalizzata alla realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica dello skyline industriale volti a riqualificare il rapporto tra laguna e paesaggio industriale.

La localizzazione del sistema dei percorsi e dei servizi realizzabili per favorire la percorribilità del fronte acqueo e la conseguente fruizione percettiva della laguna sud.

5.4 Linee guida progettuali di carattere prescrittivo (prescrizioni VINCA)

I Piani degli Interventi che interessano direttamente o indirettamente l'ATO 6 Porto Marghera sono assoggettati a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, con particolare riguardo per le trasformazioni di tipo commerciale-direzionale, produttivo e turistico e relative alla nautica. Qualora la VINCA evidenzi probabili incidenze significative negative sugli habitat e le specie di interesse comunitario, dirette o indirette, anche riconducibili a effetti congiunti con altri piani e progetti, e qualora tali incidenze non possano essere risolte con soluzioni alternative, misure di mitigazione o misure di compensazione, il Piano degli Interventi deve escludere le trasformazioni che originano tali incidenze, anche se questo comporta una mancata attuazione dei carichi insediativi aggiuntivi previsti nel dimensionamento definito dal PAT per l'ATO 6.

6. Dimensionamento

A.T.O. 6 Porto Marghera			
CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO		STANDARD URBANISTICI	
RESIDENZIALE	50 mq/abitante	30 mq/abitante	
	(1) (2) 40.000 mq	PRIMARI (3) (6,5 mq/abitante) 5.200 mq	SECONDARI (4) (23,5 mq/abitante) 18.800 mq
COMMERCIALE DIREZIONALE	1.800.000 mq (1)	1 mq/mq di Sp	
		PRIMARI (0,5 mq/mq) 900.000 mq	SECONDARI (0,5 mq/mq) 900.000 mq
PRODUTTIVO	(1) 2.700.000 mq	10% della Sf per singola zona (5)	
		450.000 mq	
TURISTICO	(1) 50.000 mq	45mq/100mq (6)	
		22.500 mq	

DIMENSIONAMENTO AREE PER SERVIZI	
(8)	(7)
ABITANTI TEORICI TOTALI	AREE PER SERVIZI
966	28.980 mq

Note

- (1) carico aggiuntivo espresso in Superficie lorda di pavimento (Sp)
- (2) superficie equivalente a 800 abitanti teorici
- (3) abitanti teorici 800 x 6,5 mq/ab
- (4) abitanti teorici 800 x 23,5 mq/ab
- (5) superficie fondiaria stimata zone produttive ATO 6 pari a 4.500.000 mq (art. 31 c.3 lett.b L.R. 11/04)
- (6) 15 mq/100 mc previsti all'art. 31 c.3 lett.d L.R. 11/04 sono equivalenti a 45mq/100mq
- (7) abitanti teorici totali 966 x 30 mq/ab
- (8) abitanti teorici totali comprendono:

la popolazione esistente al 31.12.2009	166
+ gli abitanti insediabili nei piani urbanistici attuativi approvati	0
+ il carico aggiuntivo di nuova previsione PAT	800

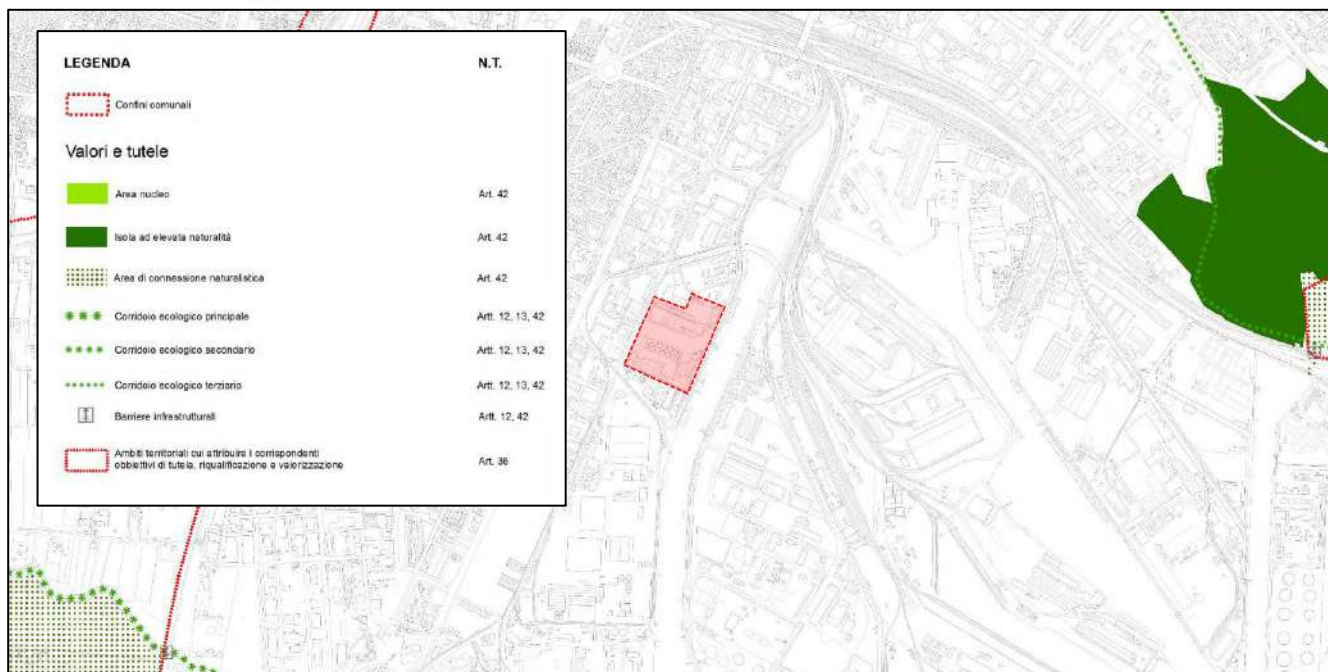


Figura 5.15: Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall’analisi dell’Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), non vengono evidenziati tematismi relativamente all’ambito oggetto di analisi.

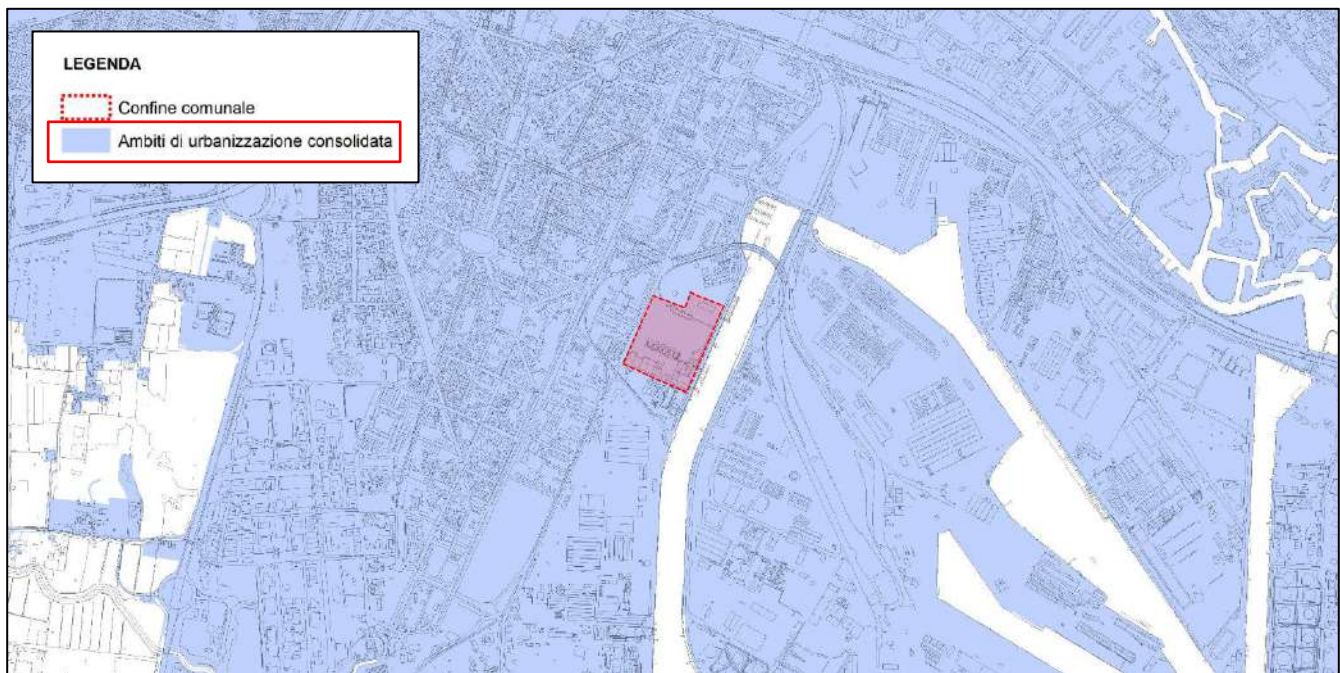


Figura 5.16: Estratto della Tavola 5 (Foglio 4) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), della Variante al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE)

Dall'analisi dell' *Estratto della Tavola 5 (Foglio 4) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), della Variante al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE)*, l'ambito oggetto di analisi viene classificato come parte degli ambiti di urbanizzazione consolidata (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste).

5.1.4 Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente

La Legge Regionale n. 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.) si componga di *disposizioni strutturali* contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e di *disposizioni operative* contenute nel Piano degli Interventi (P.I.).

Il Piano degli Interventi (P.I.) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

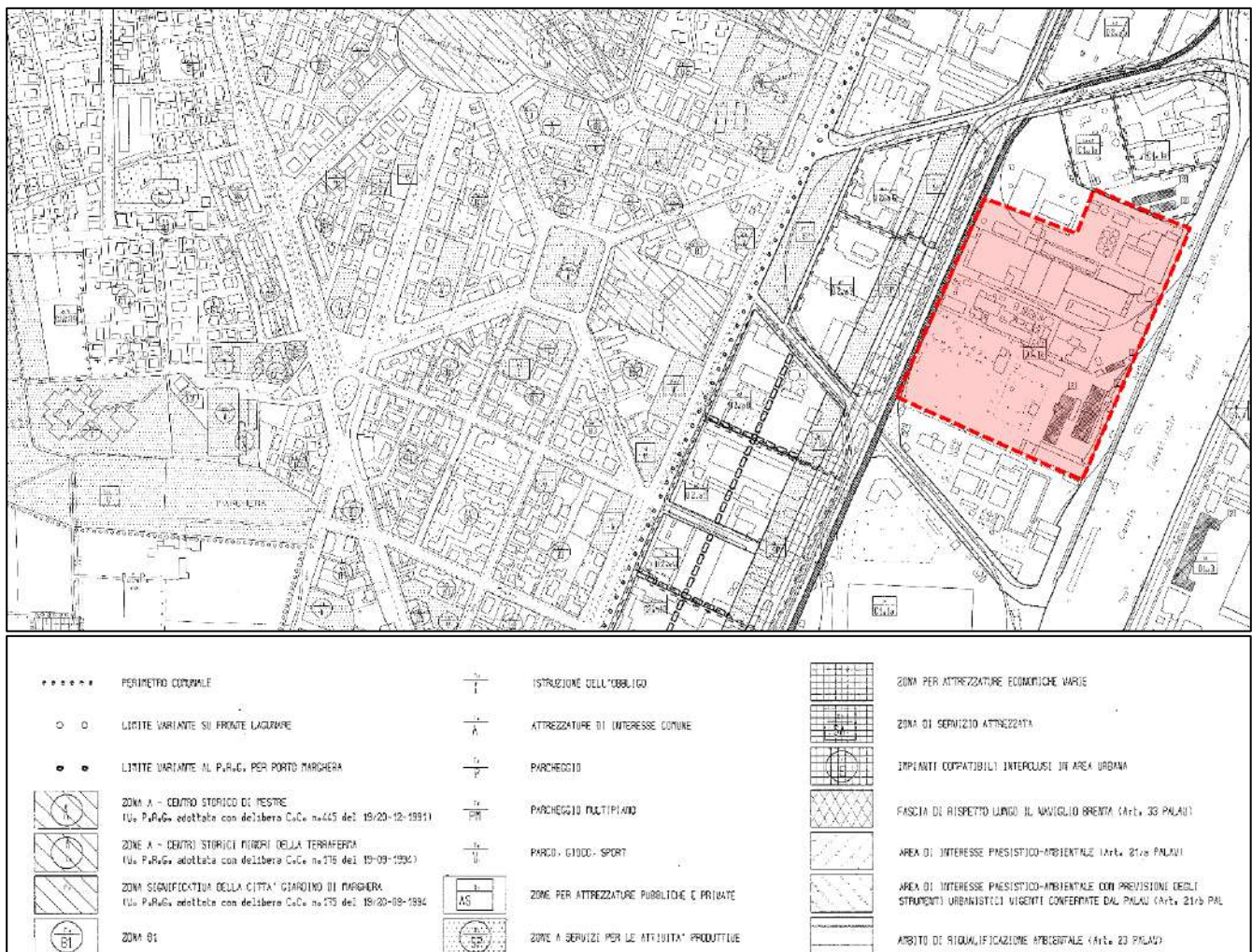
Per quanto riguarda specificatamente il *Comune di Venezia (VE)*, seguito dell'approvazione del *Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)*, il *Piano Regolatore Generale vigente* è diventato il *Piano degli Interventi (P.I.)* per le parti compatibili con il P.A.T.

Il *Piano degli Interventi (P.I.)* è suddiviso in più ambiti territoriali.

L'ambito oggetto di analisi ricade nel *territorio comunale di Comune di Venezia (VE)*, e più specificatamente all'interno della *Municipalità n. 6 - Marghera*.

Lo strumento urbanistico di riferimento per questa zona del *territorio comunale* è la *Variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.) per Porto Marghera*, approvata con *Delibera della Giunta Regionale del Veneto (D.G.R.V.) n.350 del 09/02/1999*.

Vengono di seguito riportati degli *estratti degli elaborati grafici della pianificazione comunale* descritta, inerenti all'ambito d'intervento, così da evidenziare i principali vincoli e le principali classificazioni della porzione di *territorio comunale* sottoposta ad analisi.



	ZONA B2		ESISTENTI		DI PROGETTO		ARCHITETTURE STORICHE (Art. 108 PALANI)
	ZONA B2.1						ZONE PER ATTREZZATURE A SCALA URBANA E TERRITORIALE
	ZONA B3		ESISTENTI		DI PROGETTO		
	ZONA B4						ISTRUZIONE SUPERIORE
	ZONA B DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA						SPORT, SPETTACOLO
	ZONA C1.1						VERDE URBANO
	ZONA C1.2						VERDE URBANO ATTREZZATO
	ZONA C1.3						VERDE URBANO DEI FORTE
	ZONA C1.4						VERDE PRIVATO
	ZONA C2						EDIFICIO CON TIPO DI INTERVENTO CODIFICATO O VINCOLATO
	ZONA D1.a - INDUSTRIALE PORTUALE DI COMPLETAMENTO		1				RESTAURO
	ZONA D1.b - ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI ESPANSIONE		2				RISANAMENTO CONSERVATIVO
	D1.c - INDUSTRIA CARATTERISTICA DI INTERESSE NAZIONALE		3				RISTRUTTURAZIONE CON VINCOLO PARZIALE
	ZONA D1.d - TRASFORMAZIONE A PORTO COMMERCIALE						MANIFATTI TESTAMONIALI DELLA CIVILTÀ INDUSTRIALE CON TIPO DI INTERVENTO CODIFICATO
	ZONA D2.a - COMMERCIALE - DIREZIONALE - RICETTIVA - ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI COMPLETAMENTO		1				RESTAURO
	ZONA D2.b - COMMERCIALE - DIREZIONALE RICETTIVA - ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI ESPANSIONE		2				RISTRUTTURAZIONE
	ZONA D3 - PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO						VIABILITÀ ESISTENTE
	ZONA D speciale/1 - ATTIVITÀ PETROLIFERE IN ESERCIZIO CON DEST. FINALE A VERDE URBANO PER IL RECUPERO AMBIENTALE						VIABILITÀ E USAGI DI PROGETTO
	ATTIVITÀ PETROLIFERE IN ZONA IMPROPRIA						PERCORSO CICLOPEDONALE
	ZONA PER STRUTTURE RICETTIVE ALL'APERTO						VIABILITÀ E PIAZZE DI PROGETTO DA DEFINIRE IN SEDE DI STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO
	ZONA E2						ZONA DI TERMINAL STRADALE
	ZONA E3						VERDE DI ARREDO STRADALE
	ZONA E4						FASCIA DI RISPETTO STRADALE - CONTERIALE, DEI DEPURATORI E DELLE SERVITÙ MILITARI ESISTENTI
	ZONA E5						FASCIA DI RISPETTO STRADALE - CONTERIALE DI PROGETTO
	ZONA E6						IMPIANTI FERROVIARI
	ZONA F - IMPIANTI SPECIALI						LINEA FERROVIARIA PRINCIPALE A SERVIZIO INDUSTRIALE
	ESISTENTI						PIANO DI LOTTIZZAZIONE VIGENTE
	DI PROGETTO						PIANO PARTICOLAREGGIATO VIGENTE
	CIMITERO						PIANO EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE VIGENTE
	IMPIANTO MILITARE						PIANO DI RECUPERO VIGENTE
	CARCERE						PIANO PER IMEDIANZIATI PRODUTTIVI VIGENTE
	OSPEDALE						ZONA CERS CON STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO OBBLIGATORIO
	AEROPORTO CIVILE						STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO OBBLIGATORIO
	DEPURATORE O IMPIANTO DI SOLEVAMENTO						PROGETTO ULTIMARIO
	IMPIANTO IDRICO O SIMILE						AMBITI SOTTOPosti A PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
	IMPIANTO TECNOLOGICO						AMBITI DI RISANAMENTO AMBIENTALE
	ATTREZZATURE DI GESTIONE DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI						BARRIERE, VELUTE, CANNETTI E SPECCHI D'ACQUA (INTERPOLSI)
	AUTOSTELLO						

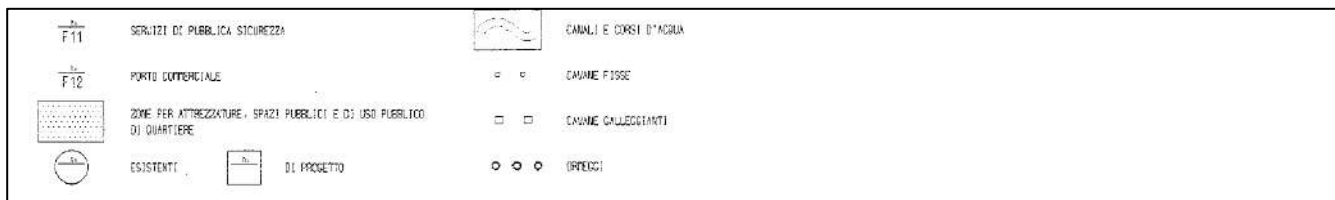


Figura 5.17: Estratto della Tavola 13.1.a (Foglio 36) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 13.1.a (Foglio 36) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno della Z.T.O. DI.1a – Zona industriale portuale di completamento (art. 25 delle N.T.A. della V.P.R.G. per Porto Marghera, tematismo areale vuoto a contorno lineare continuo nero, con riportata, in un riquadro rettangolare, la sigla d'identificazione).

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle *Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.)* della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999, inerente all'articolo cui fa riferimento il tematismo evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DELLA V.P.R.G. PER PORTO MARGHERA]

TITOLO II - NORME DI ZONA

CAPO I - LE ZONE PRODUTTIVE: ZONE TERRITORIALI OMOGENEE DI

[...]

Art. 25

La **Zona industriale portuale di completamento (DI.1a)** ha, quali destinazioni principali, quelle di cui ai punti 1.1, 1.4, 1.5 e 1.7 del precedente art.14; quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 2.1, 2.2, 2.5, 2.6, 3.2 e 4 (con esclusione di quelle di cui ai punti 4.3 e 4.4.) di cui al ricordato art.14*.

Sono esclusi: - industrie insalubri di prima classe ai sensi dell' art. 216 del testo unico delle leggi sanitarie; - tutte le attività basate sulla produzione, lavorazione, e stoccaggio di sostanze cancerogene.

In ogni caso non sono compresi in tale esclusione gli interventi per la realizzazione di nuovi impianti utili all'ammmodernamento e al miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti nell'ambito di Porto Marghera, né le trasformazioni ed adeguamenti funzionali e tecnologici di questi ultimi, a condizione che rispettino le prescrizioni relative alla sicurezza degli impianti stessi.

In questa zona, in assenza di strumento urbanistico attuativo, gli interventi edilizi possono comportare l'aumento della Sp sino ad un massimo del 25% di quella esistente alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera. In caso di demolizione con successiva ricostruzione, ove quest'ultima non sia fedele riproduzione dell'edificio o del manufatto preesistente, e/o in caso di ampliamento, vanno rispettati i seguenti indici: $D_s = 10\text{ m}$; $D_c = 0\text{ m o } 5\text{ m}$; $D_z = 5\text{ m}$; $D_f = 10\text{ m}$. Gli strumenti urbanistici attuativi (obbligatori per gli ambiti territoriali all'uopo perimetrati o facoltativi, su iniziativa pubblica o privata) devono rispettare i seguenti indici: $U_t = 1,5\text{ mq/mq}$ ovvero pari all' U_t esistente alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera, se quest'ultimo risulti superiore a $1,5\text{ mq/mq}$; $H_{max} = 30\text{ m}$; $D_c = 0\text{ m o } 5\text{ m}$; $D_s = 10\text{ m}$.

Il limite di altezza fissato in 30 m può essere superato qualora si tratti di impianti tecnici e vi siano motivate esigenze impiantistiche non altrimenti risolvibili.

La Sp (esistente, da ricostruire o da costruire) deve avere -per non meno del 75% - una o più delle destinazioni principali; ove la Sp con tali destinazioni sia contenuta tra il 60% ed il 74%, l'indice UT va, a sua volta, contenuto in 1,3 mq/mq. Se, però, lo strumento urbanistico attuativo d'iniziativa privata è volto a disciplinare un territorio con superficie eccedente i 30.000 mq e viene presentato al Comune entro tre anni dalla data di approvazione della variante del PRG per Porto Marghera, l'indice UT max è di 1,7 mq/mq, se la Sp ha -per non meno del 75%- una o più delle destinazioni principali, e di 1,5 mq/mq, se la Sp con tali destinazioni non è inferiore al 60%.

Negli strumenti urbanistici devono essere individuate, oltre alle eventuali sedi stradali, aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore al 5% della superficie della zona DI.1a considerata nel singolo strumento e relativa alle destinazioni produttive, nonché aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore ai 4/10 della eventuale Sp con destinazioni terziarie. L'ulteriore 5% più gli eventuali 4/10 della Sp terziaria (standard secondario) può essere collocato su aree, esterne all'ambito territoriale oggetto dello strumento attuativo, all'uopo destinate dal PRG; in tal caso, dette aree vengono individuate puntualmente in occasione dell'approvazione dello strumento urbanistico attuativo ed i soggetti tenuti al trasferimento gratuito al Comune corrispondono a quest'ultimo un acconto sulle indennità di occupazione temporanea e di espropriazione, salvo il conguaglio ad indennità definitivamente liquidate, secondo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente art.17.

Ove, nello strumento urbanistico attuativo, il Comune intenda dar sede anche alla Sp di trasferimento prevista dal secondo comma del successivo art.34, la stessa non potrà avere consistenza eccedente l'indice di 0,3 mq/mq, aggiuntivo rispetto all'Ut sopra indicato.

***TITOLO I - NORME GENERALI**

CAPO IV – LE DESTINAZIONI D'USO

Art. 14

Stanti le peculiari caratteristiche, vocazioni ed esigenze di Porto Marghera, le destinazioni d'uso -principali e/o compatibili- sono limitate alle seguenti, intendendosi vietate tutte le altre:

1) destinazioni produttive:

1.1) industriale e industriale – portuale;

1.2) industriale cantieristico;

1.3) industriale a parco scientifico tecnologico;

1.4) industriale di produzione e di distribuzione dell'energia;

1.5) industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione;

1.6) per l'interscambio modale e per la movimentazione delle merci e, in genere, per le attività di terminal;

1.7) artigianale produttivo;

2) destinazioni terziarie:

2.1) commerciale (attività di vendita all'ingrosso ed al minuto nonché di somministrazione di alimenti e bevande);

2.2) direzionale (attività di produzione di servizi; attività bancarie, finanziarie e assicurative; attività professionali);

2.3) per deposito merci al servizio di attività insediate altrove;

2.4) ricettiva alberghiera;

2.5) ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria);

2.6) artigianale di servizio;

3) destinazioni residenziali:

3.1) residenziale;

3.2) residenziale di servizio (alloggio integrato, fisicamente e funzionalmente, in un complesso edilizio unitario e costituente pertinenza dello stesso; l'alloggio non può avere Sp eccedenti i 150 mq; per ciascun complesso edilizio è consentita una sola residenza di servizio);

4) destinazione a servizi pubblici e/o privati quali:

4.1) impianti tecnologici (idrici, di depurazione, di sollevamento, di distribuzione dell'energia; di raccolta e di trattamento dei rifiuti da parte di enti pubblici ovvero - se relativi ai soli rifiuti prodotti dalla propria attività in sito - da parte di soggetti privati);

4.2) impianti per la protezione civile (servizi di pubblica sicurezza; caserme dei Vigili del Fuoco);

- 4.3) terminal passeggeri;
- 4.4) porto commerciale pubblico;
- 4.5) impianti ferroviari;
- 4.6) parcheggi pubblici;
- 4.7) opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Ove l'uso specifico (praticato o da praticare) non sia espressamente indicato in alcuna delle categorie di cui sopra, l'Amministrazione valuterà se l'uso stesso sia riconducibile, per via analogica, alle categorie medesime oppure se si tratti di un uso riconducibile ad una destinazione diversa e pertanto vietata.

[FINE ESTRATTO N.T.A. DELLA V.P.R.G. PER PORTO MARGHERA]

5.1.5 Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 del Comune di Venezia (VE)

La *Classificazione acustica del territorio comunale* è un atto tecnico - politico di governo del territorio: ne disciplina l'uso e prevede le modalità di sviluppo delle attività e delle infrastrutture al fine di prevenire l'inquinamento da rumore e fornire uno strumento di pianificazione e controllo dello sviluppo urbano.

La *zonizzazione acustica* fornisce una mappa di come dovrebbe essere il territorio dal punto di vista del rumore, per garantire un'adeguata tutela dei cittadini dall'inquinamento acustico e rappresenta quindi la situazione a cui tendere.

La classificazione del territorio comunale nelle 6 classi previste dalla *Zonizzazione Acustica* si basa esclusivamente su parametri urbanistici, demografici e di uso del territorio, in quanto in questi stessi termini è intesa dalla *normativa statale e regionale* di settore.

Il *Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.)* pianifica gli obiettivi ambientali di un'area in relazione alle sorgenti sonore esistenti per le quali vengono fissati dei limiti.

Ai sensi della *Legge n. 447 del 1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico"*, il *Comune di Venezia (VE)*, con *Delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/2005*, ha approvato il *Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.)*, basato sulla suddivisione del *territorio comunale* in *zone omogenee* corrispondenti a 6 classi. Per ciascuna classe sono definiti dei precisi parametri acustici da rispettare.

Le classi acustiche:

La *classificazione acustica* è basata sulla suddivisione del *territorio comunale* in *zone omogenee* corrispondenti alle 6 classi individuate dal *D.P.C.M. 14/11/1997*:

1. Classe I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.;
2. Classe II - aree prevalentemente residenziali: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata

presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali;

3. Classe III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici;
4. Classe IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie;
5. Classe V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni;
6. Classe VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi;

Viene di seguito riportato un estratto della *pianificazione comunale* descritta, ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal *geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale*, così da verificare la classificazione e le eventuali disposizioni previste per l'ambito oggetto di analisi.

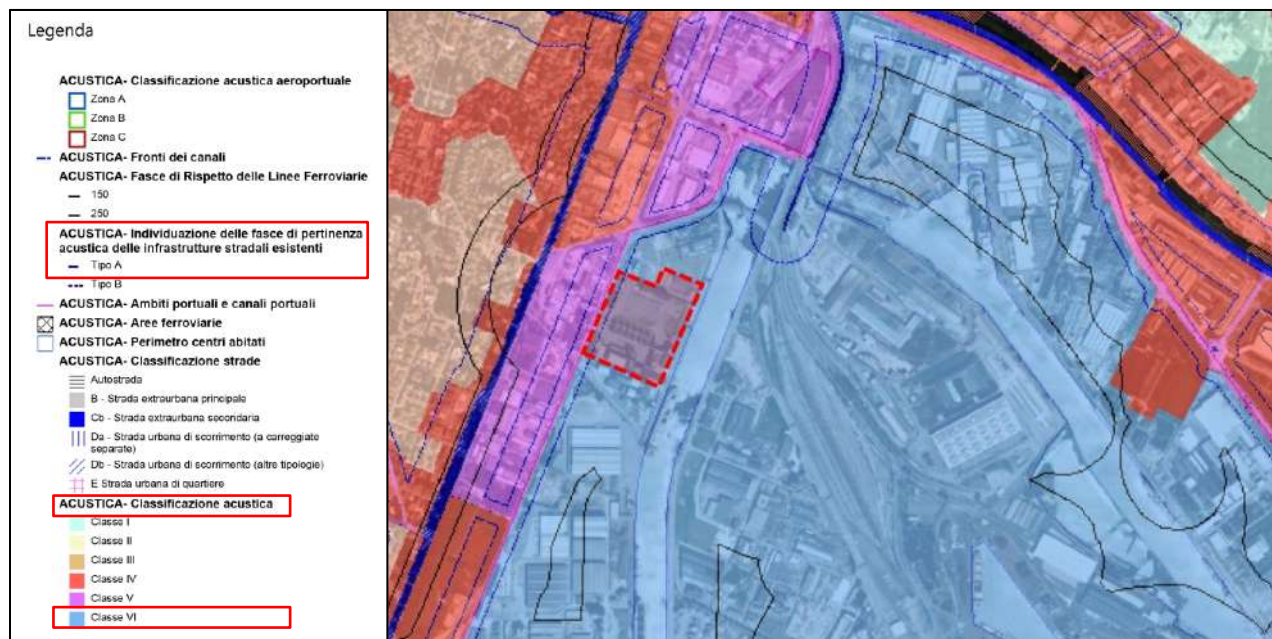


Figura 5.18: Estratto del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale

L'Estratto del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale, mostra che l'ambito oggetto di analisi ricade in classe acustica VI area esclusivamente industriale (tematismo areale a riempimento pieno di colore azzurro chiaro); l'elaborato mostra inoltre che la porzione di estremità nord-occidentale del sito di studio ricade all'interno della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale esistente – Tipo A (tematismo areale vuoto a contorno lineare tratteggiato leggero di colore blu) dovuta al passaggio della vicina via dell'Elettricità.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) che permette di approfondire gli aspetti emersi dall'analisi dell'elaborato:

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.C.C.A.]

LIMITI ACUSTICI

2.1 Limiti di zona

In applicazione del D.P.C.M. 14/11/97, per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 6,00-22,00) e notturno (ore 22,00-6,00).

Le definizioni di tali valori sono stabilite dall'art. 2 della Legge 447/95:

- *valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;*
- *valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;*
- *i valori limite di immissione sono distinti in:*
 - a) *valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale;*
 - b) *valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo;*
- *valori di attenzione: il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;*
- *valori di qualità: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e del lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.*

VALORI LIMITE DI EMISSIONE- Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe 1	Aree particolarmente protette	45	35
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	50	40
Classe 3	Aree di tipo misto	55	45
Classe 4	Aree di intensa attività umana	60	50
Classe 5	Prevalentemente industriali	65	55
Classe 6	Esclusivamente industriali	65	65

VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE - Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe 1	Aree particolarmente protette	50	40
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	55	45
Classe 3	Aree di tipo misto	60	50
Classe 4	Aree di intensa attività umana	65	55
Classe 5	Prevalentemente industriali	70	60
Classe 6	Esclusivamente industriali	70	70

VALORI DI QUALITA' - Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe 1	Aree particolarmente protette	47	37
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	52	42
Classe 3	Aree di tipo misto	57	47
Classe 4	Aree di intensa attività umana	62	52
Classe 5	Prevalentemente industriali	67	57
Classe 6	Esclusivamente industriali	70	70

Tabella 5.1: Valori limite e di qualità delle classi acustiche riportata dall'art. 2.1 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) del Comune di Venezia (VE)

[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.C.C.A.]

5.1.6 Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) 2009 del Comune di Venezia (VE)

La Legge n. 225 del 24 febbraio 1992 ha istituito il Servizio Nazionale di Protezione Civile, con l'importante compito di “tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo dei danni derivanti da calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi”.

Tale legge definisce anche le competenze del Comune e le attribuzioni del Sindaco, definendolo “Autorità comunale di Protezione Civile”.

La Protezione Civile è un servizio indispensabile da organizzare a cura degli enti locali, e va erogato ai cittadini senza soluzione di continuità e senza condizionamenti di tipo sociale, economico o sindacale.

In tale contesto l'attività di pianificazione anche a livello comunale risulta fondamentale.

La sensibilità verso le problematiche di *Protezione Civile*, acuitasi nel corso di questi ultimi anni, ha portato il legislatore ad approntare una serie di *norme*, a carattere *nazionale* e *regionale*, per fronteggiare in maniera sempre più adeguata le calamità, assegnando un ruolo fondamentale alle *amministrazioni comunali*. In base a queste norme, quindi, ogni *Comune* deve dotarsi di una *pianificazione di emergenza*. Nella *Regione del Veneto*, i contenuti di un *Piano di Emergenza Comunale* sono esplicitati dalle “*Linee guida regionali per la pianificazione comunale di Protezione Civile*” (art. 104 della L.R. 11/01 e art. 2 della L.R. 17/98).

Il *Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.)* del *Comune di Venezia* è stato approvato dal *Consiglio Comunale* con *Delibera n. 15 del giorno 18 febbraio 2009*.

Il *Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.)* rappresenta lo strumento con il quale l'*Amministrazione* analizza i rischi che possono verificarsi nel territorio e programma le azioni necessarie per prevenire o gestire le emergenze. La pianificazione consente di organizzare e razionalizzare le procedure di intervento delle strutture *comunali*, delle aziende dei servizi, delle forze del volontariato, per fornire una risposta adeguata, tempestiva ed efficace.

Il *Piano* pertanto sviluppa le seguenti analisi:

- individuazione dei principali rischi presenti nel territorio *comunale*;
- descrizione delle misure di prevenzione per la mitigazione dei rischi;
- definizione delle procedure operative da adottare in previsione e al verificarsi delle situazioni di emergenza.

Il *Piano* è stato redatto dall'*Ufficio Comunale di Protezione Civile* in collaborazione con i *Gruppi Comunali di Volontariato*.

Nella consapevolezza che non esiste il *piano* perfetto, si è cercato di costruirlo in modo semplice, senza eccedere nella pianificazione dei minimi dettagli poiché l'evento emergenziale, anche se prevedibile, nella realtà si verifica in modo sempre diverso dalla più azzeccata delle previsioni.

I contenuti del *Piano* sono costantemente verificati così da poter sempre disporre di informazioni aggiornate.

Viene di seguito riportato un estratto dell'unico *elaborato grafico* ritenuto significativo, tra quelli ancora disponibili *online*, della *pianificazione comunale* descritta, inerente all'ambito oggetto di analisi, così da evidenziare i principali tematismi presenti in corrispondenza della porzione di *territorio comunale* in esame.

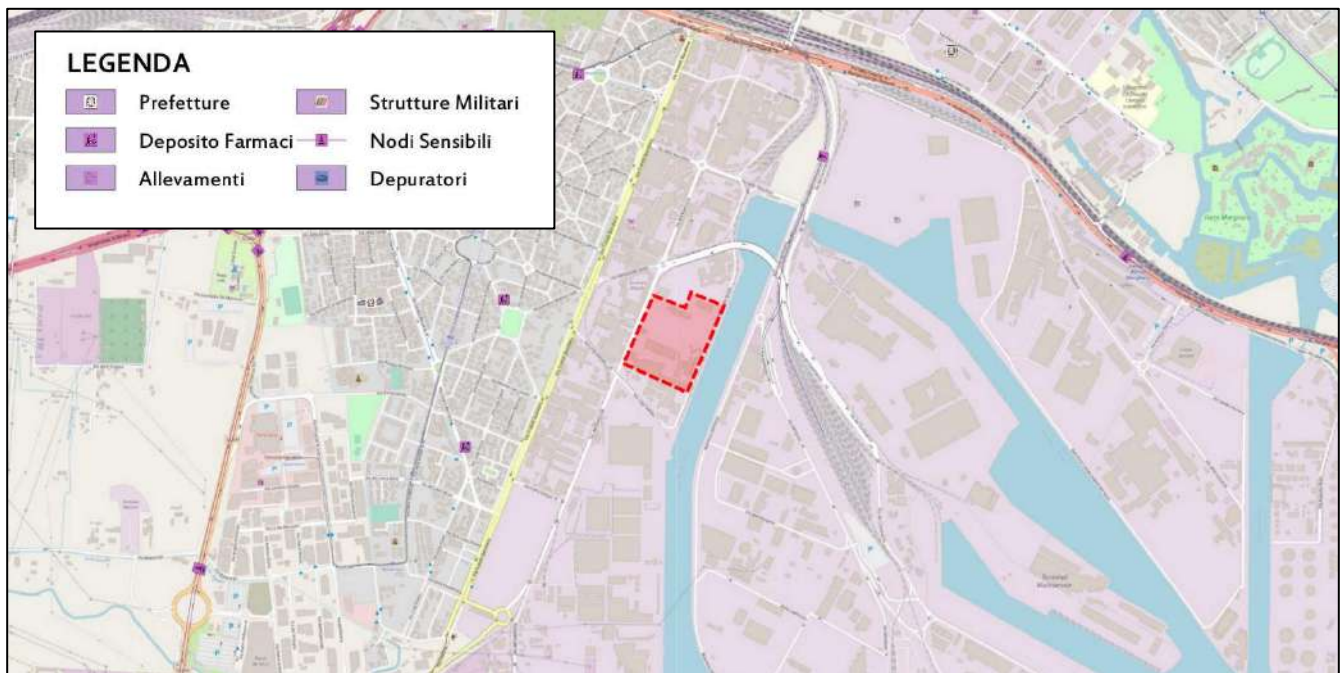


Figura 5.19: Estratto della Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili, del Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia (VE) 2009

L'analisi dell' *Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili, del Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia (VE) 2009*, mostra che l'ambito oggetto di analisi non vede la presenza né al suo interno, né nelle immediate vicinanze, di nessuna struttura tattica e/o sensibile; l'elaborato mostra solamente che il più vicino *nodo sensibile* (tematismo puntuale costituito da un simbolo quadrangolare a riempimento pieno di colore magenta scuro, con all'interno tre linee orizzontali di colore nero di diversa lunghezza) è collocato a nord-est del sito di studio, in *via del Commercio*, in corrispondenza del collegamento della stessa con la *S.R. 11 "Padana Superiore"*; tale *nodo sensibile* individuato dalla *pianificazione* descritta non potrà essere in alcun modo intaccato, compromesso o interessato dagli effetti del possibile accoglimento delle richieste dell'*istanza* in oggetto.

5.2 Rapporto con la Pianificazione Settoriale Sovraordinata

5.2.1 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) 2020 della Regione Veneto

La *Regione Veneto* attualmente è dotata di un *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.)*, approvato con *Deliberazione del Consiglio Regionale n.° 57 dell'11 novembre 2004 (B.U.R.V. n.° 130 del 2004)*: esso rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Lo scopo principale di tale piano è quello di definire le linee guida per la pianificazione degli insediamenti produttivi e dei servizi, proponendosi di ridurre gli inquinanti in atmosfera ai limiti previsti della più recente normativa su tutto il territorio regionale e fissare le linee che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento.

Il Piano provvede ad una zonizzazione preliminare del *territorio regionale* in base a criteri tecnici e territoriali. I *Comuni veneti* sono stati classificati sulla base dei dati delle stazioni di misura della *Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria* relativi al *periodo 1996 - 2001*. In particolare, sono stati presi in considerazione gli inquinanti SO₂, NO₂, O₃, CO, PM10, benzene e IPA, e sono state individuate le postazioni nelle quali si sono verificati superamenti del valore limite e soglie d'allarme. Oltre a questi parametri per la zonizzazione sono stati presi in considerazione anche altri fattori come il numero degli abitanti e la densità abitativa. In base alla normativa la Regione ha individuato le zone a diverso grado di criticità, rispetto ai valori limite previsti, per i diversi inquinanti atmosferici. In particolare, sono state individuate tre tipologie di zone:

- **ZONA A:** i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme; in queste zone andranno applicati i Piani di Azione;
- **ZONA B:** i livelli di uno o più inquinati eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza o sono compresi tra il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza; in queste zone dovranno essere applicati i Piani di Risanamento;
- **ZONA C:** livelli degli inquinanti sono inferiori al valore limite e sono tali da non comportare il rischio del superamento degli stessi; in queste altre zone andranno applicati i Piani di Mantenimento.

La zonizzazione ha l'obiettivo di definire gli interventi da attuare per il miglioramento dello stato di qualità dell'aria.

Definiti ed analizzati il quadro di sintesi sull'inquinamento atmosferico, gli scenari e le tendenze future, il piano si concentra sulla definizione di una serie di azioni integrate o dirette, a breve, medio e lungo termine finalizzate alla riduzione ed al contenimento delle emissioni inquinanti, tra le quali rientrano anche le attività di monitoraggio.

Poiché il problema dell'inquinamento atmosferico è gestito a diversi livelli istituzionali in sede di realizzazione del *P.R.T.R.A.* si è resa necessaria l'istituzione, quale prassi di governo della qualità dell'aria nel territorio veneto, di un *Comitato di Indirizzo e Sorveglianza regionale (C.I.S.)* e sette *Tavoli Tecnici Zonali provinciali (T.T.Z.)* per la definizione e valutazione delle azioni (o misure) di

contenimento, risanamento e mantenimento della qualità dell'aria, secondo quanto prescritto dai decreti legislativi e ministeriali vigenti.

L'attuale normativa nazionale ha recepito le *Direttive comunitarie in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria* imponendo l'aggiornamento del vigente Piano. Pertanto, con D.G.R. n.° 788 del 07/05/2012, in coerenza con il D. Lgs. n.° 155/2010, sono state avviate le fasi previste dalla *Parte II, Titolo II, del Decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., di valutazione ambientale strategica*, adottando come primo atto, il *Documento preliminare di piano* ed il *Rapporto ambientale preliminare*.

Nel B.U.R. del 22 gennaio 2012, è stata pubblicata la *Deliberazione della Giunta Regionale n.° 2872 del 28/12/2012*, con la quale, nell'ambito della *Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)*, sono stati adottati il *Documento di Piano*, il *Rapporto Ambientale*, il *Rapporto Ambientale - sintesi non tecnica dell'aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera*.

Nel B.U.R. n. 44 del 10 maggio 2016, è stata pubblicata la *Deliberazione n.° 90 del 19 aprile 2016* con la quale Il *Consiglio regionale* ha approvato l'*Aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera*.

L'*Aggiornamento del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera* aveva fatto propria la zonizzazione di cui alla *deliberazione n.° 2130 del 23/12/2012*, la quale è confluita integralmente nel medesimo.

Considerato che l'*art. 4 e l'art. 8* del citato D. Lgs. n.° 155 del 2010 prevedono che la classificazione delle "zone" e degli "agglomerati", sia riesaminata almeno ogni cinque anni e comunque, in caso di significative modifiche delle attività che incidono sulle concentrazioni degli inquinanti nell'atmosfera, è stato predisposto il progetto di "*Revisione della zonizzazione della Regione Veneto in adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.° 155*".

Nel B.U.R. n.° 14 del 29 gennaio 2021 è stata approvata l'ultima "*Revisione della zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai sensi degli artt. 3 e 4 del D. Lgs n.° 155 del 13/08/2010 approvata con D.G.R. n.° 2130 del 23/10/2012*", facendo seguito alla *Deliberazione del Consiglio Regionale n.° 121 del 17/11/2020*.

Il progetto di revisione della zonizzazione della *Regione del Veneto*, redatto da ARPAV - Servizio Osservatorio Aria in accordo con l'*Unità Organizzativa Tutela dell'Atmosfera*, non modifica nella sostanza i contenuti di quella precedentemente approvata con la *Deliberazione n.° 2130 del 2012*. Infatti, nonostante sia stata registrata una diminuzione complessiva a livello regionale delle emissioni inquinanti, non si è modificata la distribuzione del carico emissivo per ciascun inquinante nei vari comuni del territorio regionale.

È necessario infine sottolineare infine che nel *B.U.R. n.° 157 del 23/11/2021* è stata pubblicata la *Deliberazione n.°1537 del 11 novembre 2021*, con la quale la *Giunta regionale* ha avviato la procedura di *aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera*, avvalendosi ancora una volta del supporto dell'*Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV)*.

ALLEGATO A – D.G.R. n. 1855 del 29 dicembre 2020

La “*Revisione della zonizzazione della Regione Veneto in adeguamento alle disposizioni del D. Lgs. 13 agosto 2010, n. 155*” non modifica, nella sostanza, quanto contenuto nella precedente *D.G.R.V. n.° 2130 del 2012*. Nonostante le emissioni regionali degli inquinanti siano complessivamente diminuite, non si è infatti modificata la distribuzione del carico emissivo, per ciascun inquinante, nei comuni del territorio regionale. Si è proceduto quindi a modificare la zonizzazione, solo nei casi in cui ci fossero stati, negli ultimi cinque anni (2014-2018) evidenze sperimentali di modifiche da apportare in alcuni comuni sulla base dei monitoraggi effettuati nel quinquennio.

Nel processo di zonizzazione del territorio regionale, si è proceduto, in primo luogo, all'individuazione degli agglomerati e, successivamente, all'identificazione delle altre zone.

L'*articolo 2 del D. Lgs. n.° 155 del 2010* definisce *agglomerato* “*una zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente:*

1) una popolazione superiore a 250.000 abitanti

oppure

2) una popolazione inferiore a 250.000 abitanti e una densità di popolazione per km² superiore a 3.000 abitanti”.

Tenendo conto di quanto previsto in *Appendice I al D. Lgs. n.° 155 del 2010*, in *Veneto* sono stati individuati 5 agglomerati ciascuno costituito dal rispettivo *Comune Capoluogo di provincia*, dai *Comuni contermini* e dai *Comuni limitrofi* connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci; nella tabella sottostante sono indicate anche la popolazione e l'area afferente a ciascun agglomerato.

Sostanzialmente la conformazione degli agglomerati è rimasta la medesima di quella assegnata con la precedente *zonizzazione* di cui alla *D.G.R.V. n.° 2130 del 2012*. Le uniche variazioni riguardano l'inserimento del *Comune di Montegrotto Terme (PD)* nell'*Agglomerato di Padova*, in considerazione della continuità e similarità al *Comune di Abano Terme* e la fuoriuscita del *Comune di Fumane (VR)*

dall'Agglomerato di Verona, per effetto della riduzione della densità emissiva determinata dalla chiusura di un cementificio. Il Comune di Fumane (VR) è assegnato quindi, per valore di densità emissiva e per caratteristiche orografiche alla zona IT0525 "Prealpi Alpi".

Dopo l'individuazione degli agglomerati, della zona "Alpi e Prealpi" e della zona "Fondovalle", si è provveduto a definire le altre zone del territorio regionale. La zonizzazione di tali aree è stata effettuata considerando il criterio della densità emissiva. Nello specifico, è stata stimata la densità emissiva comunale, utilizzando i dati delle emissioni dell'inventario INEMAR20151. La classificazione dei Comuni è stata realizzata in aree a differente criticità a seconda che il valore di densità emissiva comunale fosse inferiore o superiore a 6 tonnellate/anno km², mediana regionale della densità emissiva calcolata considerando tutti i Comuni del territorio regionale. Tale valore costituisce dunque il discriminante tra le zone a minore e maggiore criticità in relazione allo stato della qualità dell'aria. I risultati della valutazione delle densità emissive hanno evidenziato una situazione analoga a quella della zonizzazione approvata con D.G.R.V. n.° 2130 del 2012, ovvero l'esistenza di una zona centrale del Veneto a maggiore densità emissiva e di un'altra zona, a minore densità emissiva, comprendente la fascia costiera e il Polesine.

Considerato che le polveri costituiscono l'inquinante più critico per il Veneto, soprattutto in relazione al superamento del valore limite giornaliero del PM10, sono stati utilizzati, rispetto alla precedente versione della zonizzazione, anche i dati di concentrazione di PM10 stimati con il modello SPIAIR, implementato dal Servizio Osservatorio Aria di ARPAV. Sono state stimate le concentrazioni di PM10 degli ultimi cinque anni in una griglia a maglia quadrata (4x4km). Tramite tale valutazione è emersa una zona di gradiente delle concentrazioni di PM10 corrispondente alla fascia pedemontana, ovvero alla zona di passaggio tra l'area di montagna e quella di pianura. Tale zona è stata quindi disgiunta dalla zona di pianura (ex zona IT0513) e denominata IT0524 "Zona Pedemontana".

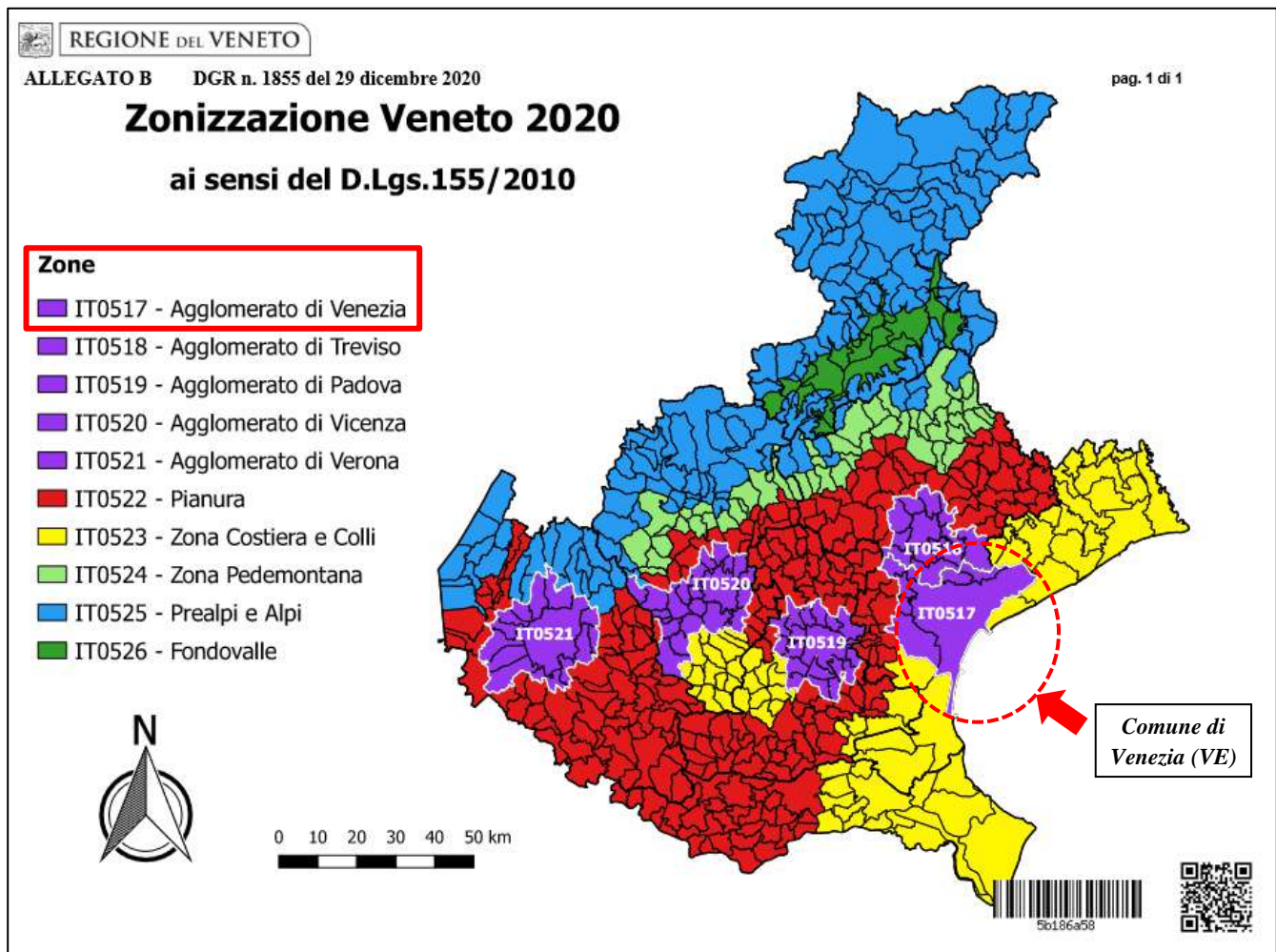


Figura 5.20: Inquadramento dell'ambito oggetto di analisi, rispetto alla Zonizzazione Regionale (Fonte: Allegato B della D.G.R.V. n. 1855 del 2020)

Il Comune di Venezia (VE) e, conseguentemente, l'ambito oggetto di analisi, ricadono all'interno dell'Agglomerato di Venezia (tematismo areale a riempimento pieno di colore viola e contorno lineare bianco, ad indicare i limiti amministrativi dell'Agglomerato, e nero, ad indicare i limiti amministrativi dei comuni), contraddistinto dal codice IT0517.

I livelli di biossido di zolfo, monossido di carbonio, piombo, arsenico, cadmio, nichel si situano sotto la soglia di valutazione inferiore in tutte le zone.

Le criticità principali si riscontrano per gli inquinanti quali il biossido di azoto, il particolato PM10 e PM2.5, l'ozono ed il benzo(a)pirene in relazione ai target di protezione della salute umana.

Relativamente all'indicatore orario per il biossido di azoto, le zone che eccedono la SVS sono gli *Agglomerati di Padova, Vicenza e Verona.*

Si situano tra le due soglie gli *Agglomerati di Venezia e Treviso* e le *zone di Pianura*; è sotto la SVI la *zona Prealpi e Alpi*.

Rispetto all'indicatore annuale per la salute umana, la SVS viene superata in tutti gli *Agglomerati* e nella *zona di Pianura*, mentre i livelli sono sotto la SVI nella *Bassa Pianura e Colli, Prealpi e Alpi*.

Il particolato PM10 e PM2.5 eccede la SVS in tutte le zone, rispetto sia ai valori giornalieri che annuali. Analoga situazione si riscontra per l'ozono, poiché tutte le zone registrano il superamento dell'obiettivo a lungo termine.

La SVS per il Benzo(a)pirene viene superata in tutti gli *Agglomerati* e nella *zona di Pianura*.

Nel contesto della pianura e di tutti gli *Agglomerati*, gli interventi prioritari di risanamento dell'atmosfera riguardano il biossido di azoto NOx, il particolato PM10 e PM2.5, l'ozono ed il Benzo(a)Pirene.

Le azioni del piano programmate nel periodo 2013 – 2020 si sono sviluppate nell'analisi e controllo dell'utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali e in piccoli impianti civili, nonché riguardo le combustioni incontrollate.

Viene inoltre analizzato il fenomeno del risollevarimento ed emissioni non motoristiche da traffico.

Per quanto riguarda le emissioni prodotte dal settore industriale, vengono indicati i margini di intervento sui piccoli impianti, indicando poi le azioni per il contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica, focalizzando infine il contenimento delle emissioni da particolari distretti produttivi.

Un'altra delle azioni previste consiste nell'incentivare gli interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico.

Risultano, poi, di fondamentale importanza gli interventi sulla mobilità, declinati nelle diverse componenti del trasporto passeggeri, del trasporto merci e della multimodalità, e quelli sull'agricoltura ed ammoniacca.

Le azioni di piano si concludono con la contestualizzazione delle emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.

5.2.2 Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica della Regione Veneto (P.E.R.F.E.R.) 2017 della Regione Veneto

La Regione, in applicazione dell'art. 2 della legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25 “Norme per la pianificazione energetica regionale, l'incentivazione del risparmio energetico e la sviluppo delle fonti rinnovabili di energia”, nell'ambito dello sviluppo in forma coordinata con lo Stato e gli Enti locali degli interventi nel settore energetico, predispone il *Piano Energetico Regionale*.

Tale atto di programmazione regionale è un piano settoriale, predisposto dalla Giunta Regionale ed approvato con provvedimento amministrativo del *Consiglio Regionale*, la cui durata è stabilita in ragione degli obiettivi e delle strategie poste a suo fondamento.

Esso definisce le linee di indirizzo e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico in attuazione di quanto previsto dal *D.M. 15 marzo 2012 “Definizione e quantificazione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome” (c.d. Burden sharing)*.

Detto Piano è stato inoltre sottoposto a *Valutazione Ambientale Strategica*, secondo i contenuti indicati nell’*allegato VI del D. Lgs. n° 152 del 2006 (TUA)* e le procedure individuate nell’*Allegato A della D.G.R.V. n° 791 del 31/03/2009*.

Vengono di seguito riportati, in ordine cronologico, i provvedimenti e gli atti che hanno permesso la realizzazione dell’iter necessario all’approvazione del *P.E.R.F.E.R.*:

Con *D.G.R.V. n. 2912 del 28 dicembre 2012* la *Giunta Regionale* ha adottato il *Documento Preliminare del “Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico – Efficienza Energetica” (P.E.R.F.E.R.)*, dando così avvio alla *Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)* del *P.E.R.F.E.R.*

Con *D.G.R.V. n. 1820 del 15 ottobre 2013* la *Giunta Regionale* ha adottato i documenti del *P.E.R.F.E.R.* e sono state definite le modalità di realizzazione della consultazione pubblica prevista per legge, finalizzata alla definizione dei contenuti della programmazione in tema di fonti di energia rinnovabili, in seguito sottoposta all’approvazione del *Consiglio Regionale*.

Con un *Ciclo di convegni sul Piano Energetico Regionale*, la Regione del Veneto ha promosso il percorso di consultazione e partecipazione del “*Piano*” anche mediante l’organizzazione di convegni sul territorio, volti alla presentazione dei suoi contenuti ed all’illustrazione della programmazione regionale sui temi delle fonti di energia rinnovabili, del risparmio e dell’efficienza energetici, nonché delle possibili sinergie tra strategie regionali e finanziamenti comunitari.

Con *Deliberazione n. 127/CR del 12 agosto 2014* avente ad oggetto “*Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica. Proposta per il Consiglio regionale ai sensi dell’art. 2, comma 2, della l.r. 27 dicembre 2000, n. 25*” la *Giunta regionale* ha incaricato la *Segreteria di Giunta* di trasmettere il *documento di P.E.R.F.E.R.* e la documentazione procedurale connessa al *Consiglio Regionale*, al fine di provvedere all’approvazione della documentazione di *Piano*.

Con *Deliberazione n. 183/CR del 16 dicembre 2014* avente ad oggetto “*Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico – Efficienza Energetica - Aggiornamento*”. *Proposta per il*

Consiglio regionale ai sensi dell'art. 2, comma 2, della l.r. 27 dicembre 2000, n. 25" la Giunta regionale ha incaricato la Segreteria di Giunta di trasmettere il documento di aggiornamento del P.E.R.F.E.R. al Consiglio Regionale, al fine di provvedere alla approvazione dello stesso.

Con Deliberazione n. 87/CR del 29 ottobre 2015 avente ad oggetto "Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica - Riassunzione della Deliberazione n. 127/CR del 12 agosto 2014 avente ad oggetto "Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica. Proposta per il Consiglio regionale ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 27 dicembre 2000, n. 25" e della Deliberazione n. 183/CR del 16 dicembre 2014 avente ad oggetto "Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico – Efficienza Energetica - Aggiornamento. Proposta per il Consiglio Regionale ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 27 dicembre 2000, n. 25 a seguito di decadenza intervenuta ai sensi dell'articolo 133 del Regolamento del Consiglio Regionale" la Giunta regionale ha incaricato la Segreteria di Giunta di trasmettere il documento di Piano ed il suo aggiornamento tecnico al Consiglio Regionale, al fine di provvedere all'approvazione degli stessi. Tale provvedimento è stato necessario in quanto la Deliberazione n. 127/CR del 12 agosto 2014 e la Deliberazione n. 183/CR del 16 dicembre 2014 sono decadute a fine legislatura per gli effetti di quanto disposto dall'art. 133 del Regolamento del Consiglio Regionale.

Il giorno 12 maggio 2016 la Seconda Commissione Consiliare ha espresso a maggioranza parere favorevole all'approvazione del Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica (P.E.R.F.E.R.).

Nel corso della seduta del giorno 9 febbraio 2017 del Consiglio regionale del Veneto, è stato approvato, con ventisei voti favorevoli, sei astenuti ed undici contrari, il "Piano energetico regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (P.E.R.F.E.R.), di cui alla Proposta di deliberazione amministrativa n.13.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 313 del 29 marzo 2022 è stato dato avvio al processo di redazione del Nuovo Piano Energetico Regionale.

In data 27 settembre 2022 la Giunta Regionale ha approvato la D.G.R. n° 1175 avente ad oggetto: "Nuovo Piano Energetico Regionale (PER) di cui alla Legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25, art. 2. Adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare del Nuovo Piano Energetico Regionale ed avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii."

Con *Deliberazione n. 335 del 4 aprile 2024* la *Giunta regionale* ha adottato il *Nuovo Piano Energetico Regionale (N.P.E.R.)*, il documento di *programmazione strategica* che definisce le *linee di indirizzo* e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico in attuazione di quanto previsto dalla *normativa di settore europea, nazionale e regionale*. Sulla base di tale documento verranno adottate le *politiche regionali in materia energetica* da oggi al 2030.

Fino a quando il *N.P.E.R.* non sarà del tutto approvato ed avrà quindi completato l'iter di redazione ed approvazione già avviato, rimarrà in vigore il *P.E.R.F.E.R.* della *Regione Veneto 2017*, che fissava degli obiettivi da raggiungere entro l'anno 2020, per una maggior completezza di informazioni si rimanda ai contenuti dello stesso.

Per quanto riguarda l'*istanza* in oggetto, in seguito al possibile accoglimento delle sue richieste, non sono previsti consumi di energia elettrica sensibilmente maggiori rispetto a quelli attuali; gli eventuali impatti previsti sulla *matrice energia* verranno valutati successivamente nel corso della presente trattazione, al relativo *paragrafo* inerente ai *consumi di energia elettrica*.

5.2.3 Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto

Il *Piano di Tutela delle Acque*, previsto dall'*art. 44 del D. Lgs. 152/99 e s.m.i.*, costituisce un *piano stralcio di settore* del *Piano di Bacino* di cui alla *L. n° 183 del 1989*, ed è lo strumento del quale le *Regioni* debbono dotarsi per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali, stabiliti dagli *articoli 4 e 5* del decreto stesso.

Gli obiettivi di qualità ambientale da raggiungere entro il *31/12/2016* erano i seguenti:

- per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei deve essere mantenuto o raggiunto lo stato ambientale “buono” (come obiettivo intermedio, entro il *31/12/2008* doveva essere raggiunto lo stato ambientale “sufficiente”);
- deve essere mantenuto, ove esistente, lo stato ambientale “elevato”;
- devono essere mantenuti o raggiunti per i corpi idrici a specifica destinazione, gli obiettivi di qualità stabiliti per i diversi utilizzi dalle normative speciali (acque potabili, destinate alla vita di pesci e molluschi, acque di balneazione).

La *Regione* ha approvato il *P.T.A.* con *Deliberazione del Consiglio regionale n° 107 del 5 novembre 2009*. Il *P.T.A.* comprende i seguenti tre documenti:

a) Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico;

b) Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale;

c) Norme Tecniche di Attuazione: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti *macro-azioni*:

- Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi;
- Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici;
- Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico;
- Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

Linee Guida applicative del Piano di tutela delle acque, approvate con D.G.R. n.° 80 del 27/01/2011

Con *Deliberazione del Consiglio Regionale n° 107 del 5 novembre 2009* la Regione Veneto ha approvato il *Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)*, che sostituisce quasi interamente il *Piano Regionale di Risanamento delle Acque*, con le modalità indicate all'art. 19 delle *Norme Tecniche di Attuazione*. Il *Piano* provvede, alla luce di quanto richiesto dalle *direttive comunitarie* in materia e dal *D. Lgs. 152/2006*, a dettare, per il territorio regionale, la disciplina per la tutela e gestione della risorsa idrica e a introdurre, laddove necessario, le misure per il miglioramento della qualità dei corpi idrici e per il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione delle acque.

Nello specifico, il *Piano* definisce gli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e l'uso sostenibile dell'acqua, individuando le misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica, che contribuiscano a garantire anche la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

L'individuazione delle azioni e delle misure viene specificata nel dettaglio nelle *Norme Tecniche di Attuazione del Piano (Allegato A3 alla D.C.R. n. 107 del 05/11/2009)*.

Deliberazione della Giunta Regionale n° 1534 del 3 novembre 2015

Con *D.G.R. n° 1534 del 3 novembre 2015* sono state approvate alcune modifiche e adeguamenti del *Piano di Tutela delle Acque art. 121 D. Lgs. 152/2006, Artt. 33, 34, 37, 38, 40, 44 e Allegati E, F D.G.R.*

n° 51/CR del 20/07/2015. Nel tempo il P.T.A. è stato oggetto di revisioni, modifiche e aggiornamenti o di semplici chiarimenti, dovuti prevalentemente alla necessità di adeguamento a nuove normative, alla necessità di chiarire e precisare alcuni aspetti applicativi e di prorogare alcuni termini per l'attuazione di interventi e applicazione dei limiti.

Deliberazione della Giunta Regionale n° 225 del 3 marzo 2016

Con D.G.R. n° 225 del 3 marzo 2016 Sono delineate linee guida e indirizzi per la corretta interpretazione e applicazione delle norme di cui all'art. 40 del Piano regionale di Tutela delle Acque, come modificato con la D.G.R. n° 1534 del 3/11/2015, in particolare per quanto attiene alla protezione delle acque sotterranee destinate al consumo umano, erogate a terzi mediante impianto di acquedotto che riveste carattere di pubblico interesse.

Deliberazione della Giunta Regionale n° 360 del 22 marzo 2017

Con questa *Deliberazione* si è approvata l'aggiunta di un comma all'art. 11 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque, regolamentando alcuni rilevanti aspetti relativi agli effetti ambientali degli scarichi di sostanze pericolose, caratterizzate da possibili risvolti sanitari.

Deliberazione della Giunta Regionale n° 1023 del 17 luglio 2018

Con questa *Deliberazione* è stata approvata la “*Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto in materia di aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano, adeguamento terminologia, aggiornamento di riferimenti temporali ed adeguamento di alcune disposizioni relative agli scarichi. Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche del Piano di Tutela delle Acque approvato con D.C.R. n° 107 del 05/11/2009 e successive modifiche e integrazioni. D.G.R./C.R. n° 22 del 13/03/2018*”.

Deliberazione della Giunta Regionale n° 1170 del 24 agosto 2021

Con questa *Deliberazione* è stata approvata la “*Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto. Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) approvato con D.C.R. n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni; L.R. 33/1985 artt. 19 e 28. D.G.R. C.R. n. 66 del 13/07/2021.*” (ridefinizione cartografica di alcune zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola, istituzione di una nuova zona vulnerabile da nitrati di origine agricola e cambio di denominazione di Comuni).

Cartografia di sintesi degli aspetti conoscitivi



Piano di Tutela delle Acque

Decreto L. 03/08/2002 n. 162/2002

Carta dei Sottobacini Idrografici



Figura 5.21: Estratto della Fig. 2.1 – Carta dei Sottobacini Idrografici, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)

Com'è possibile osservare dall' Estratto della Fig. 2.1 – Carta dei Sottobacini Idrografici, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto, l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del Sottobacino Idrografico Regionale del Bacino Scolante della Laguna di Venezia: altri sottobacini, identificato dal codice R001/04 (tematismo areale a riempimento pieno di colore rosa chiaro trasparente e contorno lineare spesso di colore rosso, posto ad indicare il confine del sottobacino idrografico, con indicazione del codice all'interno di un cerchio della medesima colorazione).

Il territorio del *Bacino Scolante della Laguna di Venezia*, nella sua perimetrazione ufficiale approvata con D.C.R. n.° 23 del 07/05/2003, interessa parzialmente quattro province del Veneto:

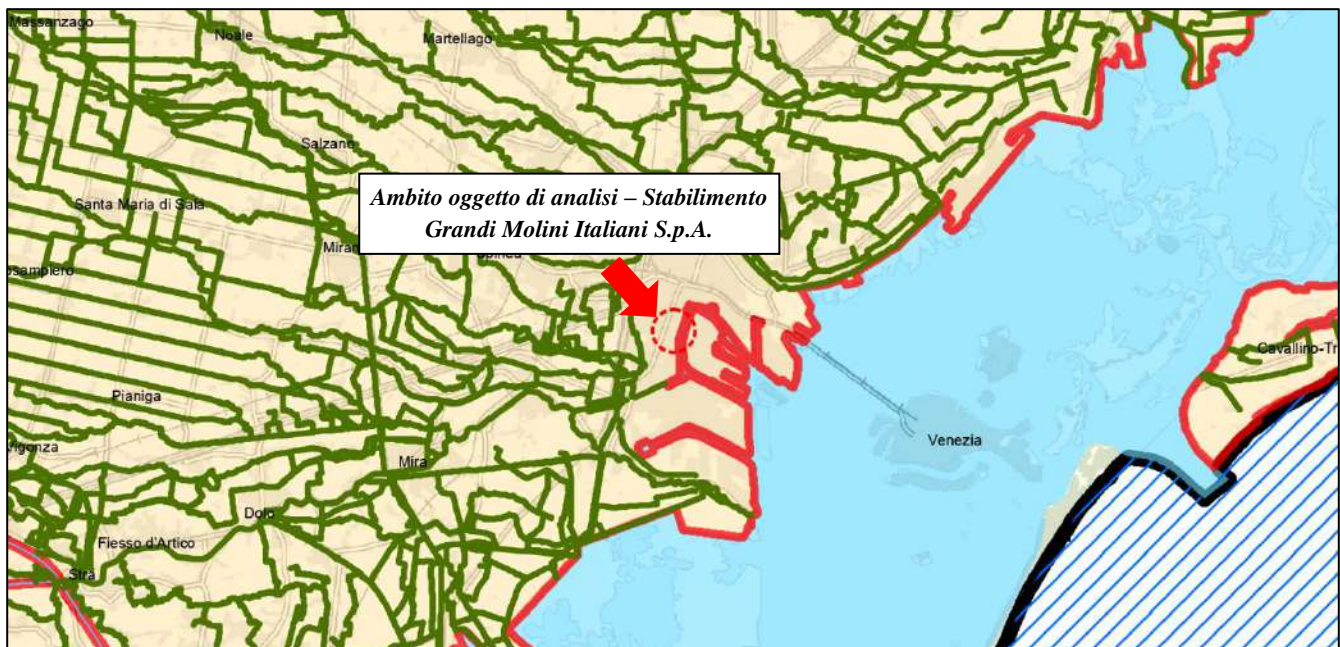
1. Venezia, con 28 comuni;
 2. Treviso, con 22 comuni;
 3. Padova, con 54 comuni;
 4. Vicenza, con 4 comuni;
- per un totale di 108 comuni.

Una parte del territorio di due *comuni* della *Provincia di Padova*, uno della *Provincia di Treviso* e quattro della *Provincia di Vicenza* appartengono al *bacino* denominato *Area di Ricarica delle risorgive*.

La complessità territoriale, idrografica e amministrativa del territorio del *Bacino Scolante nella Laguna di Venezia*, può essere sintetizzata in alcune cifre:

- Superficie Bacino Scolante Convenzionale: ~ 2.068 Km²;
- Superficie Laguna di Venezia: ~ 550 Km²;
- Foci dei corsi d'acqua lungo la gronda lagunare: 27;
- Corpi idrici più significativi (a deflusso naturale): *Dese, Zero, Marzenego - Osellino, Lusore, Muson Vecchio, Tergola*;
- Corpi idrici più significativi (a deflusso controllato): *Naviglio Brenta, Canale di Mirano, Taglio Novissimo*;
- Volume medio annuo scaricato in laguna: ~ 1.000.000.000 m³
- Portata media annua scaricata in laguna: ~ 30 m³/s.

Cartografia Indirizzi di Piano





Piano di Tutela delle Acque

Decreto Legislativo n. 152/2006

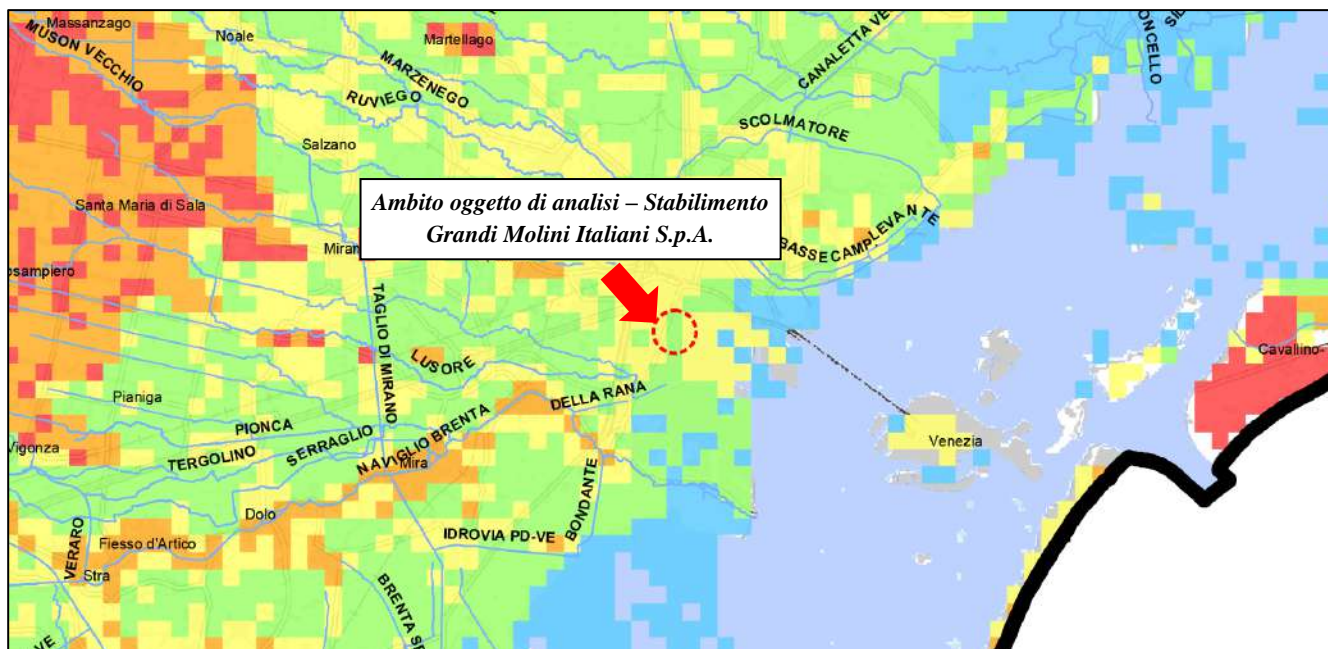
Carta delle aree sensibili



Legenda	
	Confine regionale
	Corsi d'acqua
	Delta del Po
	Bacino scolante nella laguna di Venezia (D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003)
	Bacino scolante nel mare Adriatico
Corpi idrici individuati quali aree sensibili	
	Acque costiere del mare Adriatico
	Corsi d'acqua
	Zone umide ai sensi della Convenzione di Ramsar del 02/02/1971 resa esecutiva con D.P.R. n.448 del 13/03/1976
	Laghi
	Fiume Mincio
	Laguna di Venezia

Figura 5.22: Estratto della Fig. 2.1 – Carta delle aree sensibili, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)

L' Estratto della Fig. 2.1 – Carta delle aree sensibili, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto, evidenzia che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno delle aree del Bacino scolante nella laguna di Venezia (D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003, tematismo areale riempimento pieno di colore giallo ocra trasparente e contorno lineare spesso di colore rosso ad indicare i confini del bacino).





Piano di Tutela delle Acque

Decreto Legislativo n. 152/2006

Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta

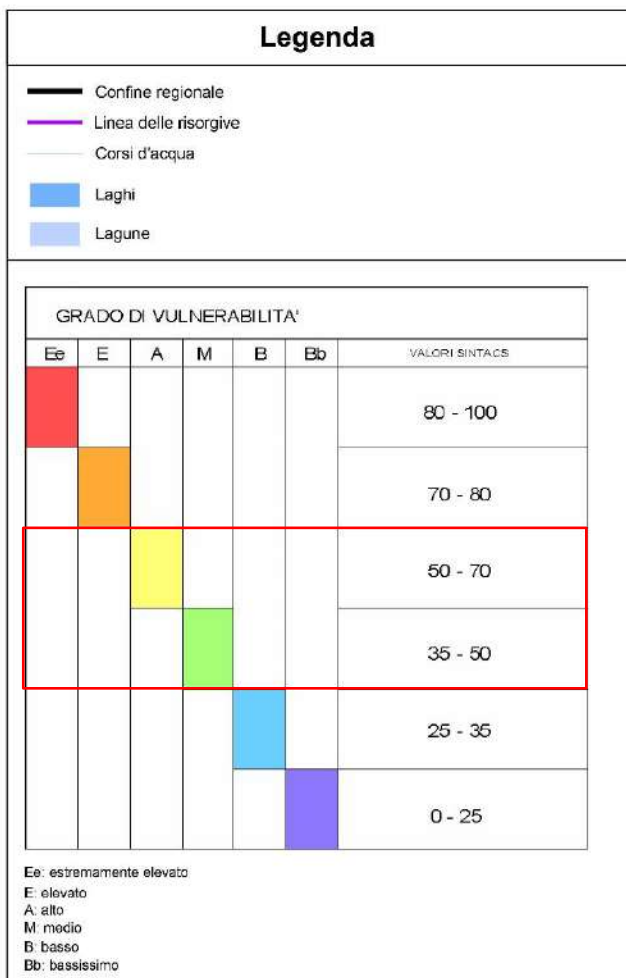
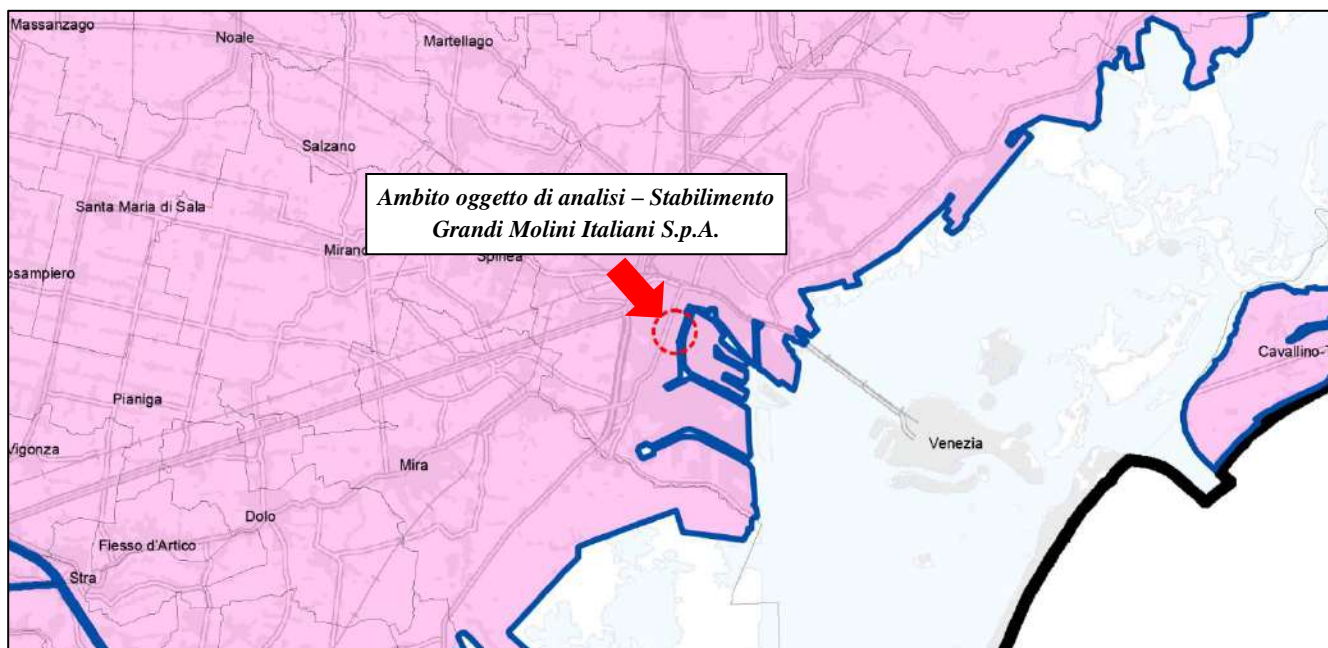


Figura 5.23: Estratto della Fig. 2.2 – Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)

Com'è possibile osservare dall'Estratto della Fig. 2.2 – Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto, l'ambito oggetto di analisi ricade tra le aree con un grado di vulnerabilità A – alto, aventi valori sintacs compresi tra 50 e 70 (tematismo areale a riempimento pieno di colore giallo acceso trasparente) e quelle con grado di vulnerabilità M – medio, aventi valori sintacs compresi tra 35 e 50 (tematismo areale a riempimento pieno di colore verde acceso trasparente).



giunta regionale

Piano di Tutela delle Acque

Decreto Legislativo n. 152/2006

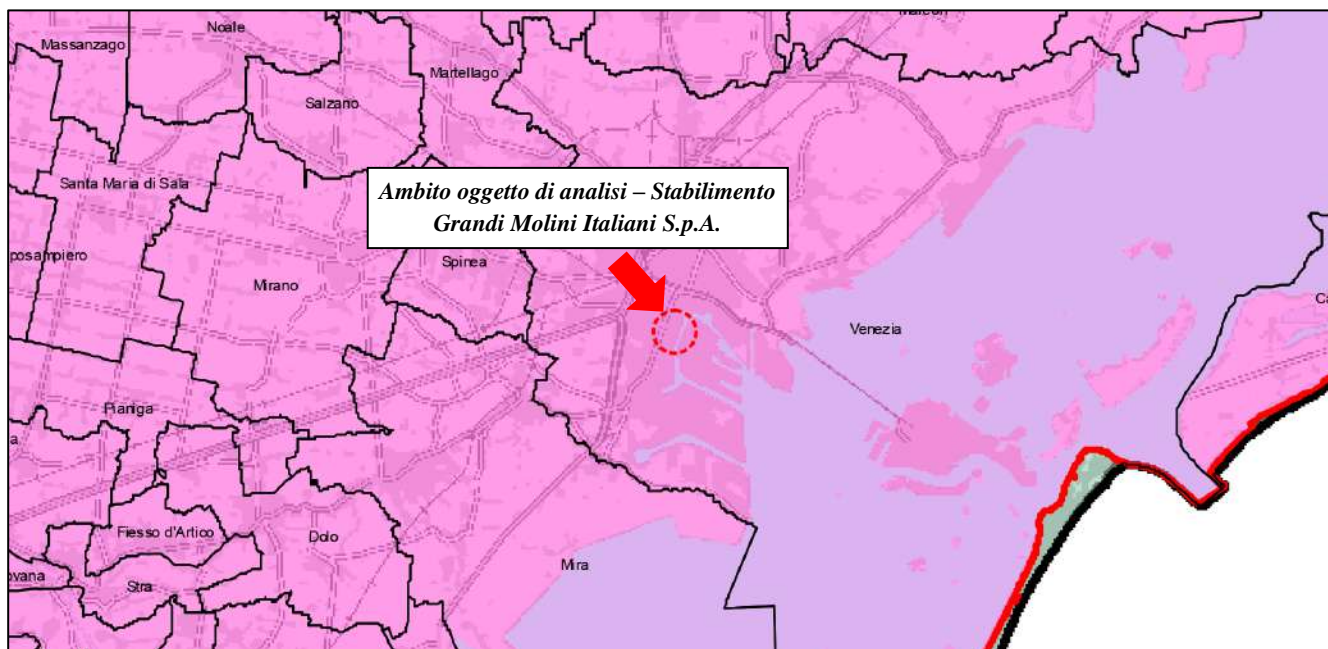
Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola



Legenda	
	Confine regionale
	Confine comunale
Zone vulnerabili	
	Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi (Deliberazione del Consiglio regionale n. 62 del 17 maggio 2006)
	Bacino scolante nella Laguna di Venezia (Deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003)
	Provincia di Rovigo e comune di Cavarzere (D.Lgs. 152/2006)
	Comuni della Lessinia e dei rilievi in destra Adige
	Comuni in provincia di Verona afferenti al bacino del Po

Figura 5.24: Estratto della Fig. 2.3 – Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)

L'Estratto della Fig. 2.3 – Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto, evidenzia che l'ambito oggetto di analisi ricade nelle zone vulnerabili, e più specificatamente all'interno del Bacino scolante nella laguna di Venezia (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 23 del 7 maggio 2003, tematismo areale riempimento pieno di colore magenta trasparente e contorno lineare spesso di colore blu ad indicare i confini del bacino).



Piano di Tutela delle Acque

Decreto Legislativo n. 152/2006

Zone omogenee di protezione dall'inquinamento

Tav. 36	Scale: 1:250.000
Data: settembre 2013	Sistema di riferimento: Gauss Boaga, fuso Ovest
Assessorato alle Politiche dell'Ambiente Segreteria Regionale Ambiente e Territorio Direzione Tutela Ambiente Servizio Tutela Acque	
ARPAV - Agenzia Regionale per la Protezione e Prevenzione Ambientale del Veneto	

Legenda	
	Confine regionale
	Bacino scolante nella Laguna di Venezia
	Confine comunale
	Linea delle risorgive
Zone omogenee di protezione	
	Zona montana e collinare
	Zona della ricarica
	Zona di pianura: zone ad alta densità insediativa
	Zona di pianura: zone a bassa densità insediativa
	Zona di pianura: zona tributaria della Laguna di Venezia
	Zona costiera

Figura 5.25: Estratto della Tav. 36 – Zone omogenee di protezione dall'inquinamento, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)

L'Estratto della Tav. 36 – Zone omogenee di protezione dall'inquinamento del Piano di Tutela delle Acque 2009 della Regione Veneto, evidenzia che l'ambito oggetto di analisi ricade nella Zona omogenea di protezione di pianura: zona tributaria della Laguna di Venezia (tematismo areale a riempimento pieno)

di colore magenta trasparente e contorno lineare spesso di colore nero ad indicare i limiti amministrativi comunali).

5.2.4 Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) 2022 della Regione Veneto

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) della Regione Veneto era stato definitivamente approvato in data 29 aprile 2015 con *Deliberazione del Consiglio regionale del Veneto n.° 30, in attuazione del D. Lgs. n.° 152 del 2006 e successive modifiche e integrazioni e della L.R. n.° 3 del 2000 e successive modifiche e integrazioni.*

Il Piano era composto dalle seguenti parti:

- Elaborato A che riportava, in 24 articoli, la *Normativa di Piano*;
- Elaborato B che, con riferimento ai *Rifiuti Urbani*, conteneva un’analisi dello stato di fatto, un’analisi dei fabbisogni impiantistici, le azioni di piano, il monitoraggio e la fonte dei dati;
- Elaborato C che, con riferimento ai *Rifiuti Speciali*, conteneva un’analisi dello stato di fatto, gli Scenari di gestione, le azioni di piano, il monitoraggio e la fonte dei dati;
- Elaborato D che conteneva i *Programmi e linee guida regionali* con l’indicazione dei *Criteri per la definizione delle aree non idonee*, le *Linee guida per la gestione di particolari categorie di rifiuti*, il *Programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica*, il *Programma regionale di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio*, il *Programma per la riduzione della produzione dei rifiuti*, il *Programma regionale per la decontaminazione, raccolta e smaltimento di apparecchi contenenti policlorobifenili (PCB) soggetti ad inventario ai sensi del D. Lgs. n.° 209 del 1999* e i *Principali poli di produzione di rifiuti speciali*;
- Elaborato E che conteneva il *Piano per la bonifica delle aree inquinate* nel quale erano stati riportati, tra l’altro, gli interventi regionali su siti di interesse pubblico, l’anagrafe regionale dei siti contaminati nonché una valutazione delle priorità di intervento.

1. Conformemente alle disposizioni di cui all’*articolo n. 199 del D. Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni*, gli obiettivi del Piano erano i seguenti:

- a) limitare la produzione di rifiuti nonché la loro pericolosità;
- b) promuovere la sensibilizzazione, la formazione, la conoscenza e la ricerca nel campo dei rifiuti;
- c) garantire il rispetto della gerarchia dei rifiuti favorendo innanzitutto la preparazione per il riutilizzo, il recupero di materia, il riciclaggio e subordinatamente altre forme di recupero, quali

ad esempio il recupero di energia;

- d) rendere residuale il ricorso alla discarica; l'opzione dello smaltimento deve costituire la fase finale del sistema di gestione dei rifiuti, da collocare a valle dei processi di trattamento, ove necessari, finalizzati a ridurre la pericolosità o la quantità dei rifiuti;
- e) definire i criteri di individuazione, da parte delle *Province*, delle *aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti* che tengano conto delle pianificazioni e limitazioni esistenti che interessano il territorio, garantendo la realizzazione degli impianti nelle aree che comportino il minor impatto socio-ambientale; tali criteri sono individuati sulla base delle linee guida indicate nella *L.R. n. 3/2000 s.m.i.*;
- f) definire il fabbisogno gestionale di recupero e smaltimento dei rifiuti, anche al fine di rispettare il principio di prossimità, valorizzando al massimo gli impianti già esistenti.

2. Conformemente alle disposizioni di cui all'*articolo n. 10* della *Legge Regionale n. 3/2000*, gli obiettivi del *Piano* per quanto riguarda i *rifiuti urbani* erano i seguenti:

- a) l'individuazione delle iniziative volte alla riduzione della quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti nonché all'incremento di forme di riutilizzo, di riciclaggio e di recupero degli stessi;
- b) la predisposizione di criteri per l'individuazione, da parte delle *Province*, di aree non idonee per la localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché per l'individuazione dei luoghi e impianti adatti allo smaltimento;
- c) stabilire le condizioni e i criteri tecnici, *ai sensi dell'art. 21 della L.R. 3/2000*, in base ai quali gli impianti di gestione rifiuti, ad eccezione delle discariche, sono localizzati in aree destinate ad insediamenti produttivi;
- d) la definizione di disposizioni volte a realizzare e mantenere l'autosufficienza, a livello regionale, nello smaltimento dei rifiuti urbani non pericolosi e dei rifiuti del loro trattamento, individuando altresì l'insieme degli impianti necessari ad una corretta gestione nel territorio regionale;
- e) stabilire la tipologia ed il complesso degli impianti per la gestione dei rifiuti urbani da realizzare nella *Regione*.
- f) promuovere accordi e contratti di programma con enti pubblici, imprese, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, con riferimento ai contenuti dell'*articolo 206* del *D. Lgs. n. 152/2006* che promuovano, anche l'autosufficienza in materia di riciclo, riuso e di smaltimento dei rifiuti urbani, ingombranti nonché la riduzione della produzione di rifiuti di imballaggio.

3. Conformemente alle disposizioni di cui all'*articolo n. 11* della *Legge Regionale n. 3/2000*, gli

obiettivi del Piano per quanto riguarda i rifiuti speciali erano:

- a) promuovere le iniziative dirette a limitare la produzione della quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti speciali;
- b) stimare la quantità e la qualità dei rifiuti prodotti in relazione ai settori produttivi e ai principali poli di produzione;
- c) dettare criteri per l'individuazione, da parte delle Province, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti speciali;
- d) stabilire le condizioni ed i criteri tecnici, ai sensi dell'art. 21 della L.R. 3/2000, in base ai quali gli impianti per la gestione dei rifiuti speciali, ad eccezione delle discariche, sono localizzati nelle aree destinate ad insediamenti produttivi;
- e) definire, ai sensi dell'articolo 182-bis del D. Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, le misure necessarie ad assicurare lo smaltimento dei rifiuti speciali in luoghi prossimi a quelli di produzione, tenendo altresì conto della presenza di raccordi ferroviari, al fine di favorire la riduzione della movimentazione dei rifiuti speciali, tenuto conto degli impianti di recupero e di smaltimento esistenti.
- f) promuovere accordi e contratti di programma con enti pubblici, imprese, soggetti pubblici o privati ed associazioni di categoria, con riferimento ai contenuti dell'art. 206 del D. Lgs. n. 152/2006, che promuovano, anche, l'autosufficienza in materia di riciclo, riuso e di smaltimento dei rifiuti speciali, ingombranti nonché la riduzione della produzione di rifiuti di imballaggio.

4. La Regione propone la conclusione di accordi e la stipula di convenzioni con i soggetti e secondo le modalità di cui all'articolo 7 "Interventi per la prevenzione e il contrasto in materia ambientale" della legge regionale 28 dicembre 2012, n. 48 "Misure per l'attuazione coordinata delle politiche regionali a favore della prevenzione del crimine organizzato e mafioso, della corruzione nonché per la promozione della cultura della legalità e della cittadinanza responsabile."

Il Piano Regionale Rifiuti urbani del 2004 aveva previsto l'aggregazione dei Bacini in Ambiti Territoriali Ottimali (A.T.O.), dividendo la Regione in 9 A.T.O.

I dati presi a riferimento per l'elaborazione del Piano erano quelli consolidati all'atto della stesura, che arrivavano sino all'annualità 2010.

Secondo quanto riportato dal Piano nella Regione Veneto doveva essere assicurata una raccolta differenziata del 76 % e una produzione procapite di rifiuto urbano di 420 kg/ab./anno entro il 31 dicembre 2020. Il Comitato di Bacino regionale, come previsto dall'articolo 2 della legge regionale 31

dicembre 2012, n. 52, ha coordinato le azioni dei singoli bacini al fine del raggiungimento dell'obiettivo regionale al 2020.

Con D.G.R. n.° 1458 del 25/10/2021 (B.U.R.V. n.° 147 del 05/11/2021) la Giunta regionale ha adottato la proposta di aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 199 del D. Lgs. n.° 152 del 2006 e s.m.i., nella quale si promuove una verifica di coerenza dello strumento di pianificazione vigente in materia di rifiuti, Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.° 30 del 29/04/2015, con gli indirizzi contenuti nel "Nuovo Piano d'Azione per l'economia circolare - Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM/2020/98 final).

Le normative nel frattempo intervenute hanno reso necessario l'aggiornamento della pianificazione regionale allo scopo di verificare l'allineamento degli obiettivi e delle scelte programmatiche con le nuove indicazioni impartite dalle direttive europee, con particolare riferimento alla Direttiva (UE) 2018/851, che modifica la Direttiva quadro sui rifiuti 2008/98/CE e la Direttiva (UE) 2018/850, la quale modifica la Direttiva discariche 1999/31/CE.

Per tale motivo l'attività di aggiornamento intrapresa ha avuto la finalità di valutare l'adeguatezza complessiva dello strumento di programmazione e delle misure proposte, in continuità con le finalità e gli obiettivi originariamente determinati, senza modificare in maniera sostanziale azioni e finalità del Piano vigente, trattandosi sostanzialmente di un adeguamento alle sopravvenute evoluzioni e nuove introduzioni normative sovraordinate.

Con D.G.R. n.° 1458 del 25/10/2021 pertanto si è adottato:

- l'Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (Allegato A);
- il documento contenente gli allegati dell'aggiornamento di Piano (Allegato A1);
- il Rapporto Ambientale Preliminare con valutazione di incidenza ambientale (Allegato B).

L'Aggiornamento del Piano al 2030 intende garantire la continuità con i contenuti e gli obiettivi del Piano approvato nel 2015. Rispetto alle azioni previste al 2020, i report di monitoraggio annualmente trasmessi da ARPAV - Osservatorio Regionale Rifiuti, hanno evidenziato alcune puntuali criticità che dovranno essere affrontate dal nuovo ciclo di pianificazione e sulle quali il Piano aggiornato prevede idonee misure/azioni correttive, per l'appunto sulla scorta dei report di monitoraggio ai sensi di quanto puntualmente previsto dall'art. 18 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il nuovo Piano si sviluppa a partire dagli obiettivi previsti per il 2020, mantenendoli come cardini principali su cui vengono adattati azioni e strumenti finalizzati all'attuazione di quanto non ancora raggiunto e alle recenti previsioni normative comunitarie e nazionali.

Così come riportato nella *D.G.R.V. n.° 726 del 2021 di avvio dell'iter di pianificazione*, l'aggiornamento si è sviluppato nelle seguenti principali *linee strategiche*:

1. miglioramento delle performance nella gestione dei rifiuti in ambito *regionale*, nella piena attuazione della *L.R. 52/2012* e nel rispetto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti, privilegiando iniziative volte al sostegno dell'allungamento di vita dei beni e alla riduzione della produzione di rifiuti, contrastando le diverse forme di abbandono, promuovendo sistemi premiali per i soggetti pubblici e privati più virtuosi;
2. promozione e incentivazione di sistemi puntuali per il pagamento del servizio di raccolta dei rifiuti urbani e definizione di un'unica tariffa per il conferimento finale del rifiuto urbano residuo sul territorio regionale;
3. individuazione delle misure appropriate per la definizione di una rete integrata e adeguata di impianti di recupero e, residualmente, di smaltimento dei rifiuti urbani non differenziati provenienti dalla raccolta domestica, finalizzata a limitare l'esportazione di rifiuti e rendere residuale il ricorso alla discarica anche
4. attraverso ulteriori sistemi disincentivanti;
5. contenimento del ricorso alle materie prime attraverso il sostegno della preparazione per il riutilizzo, l'utilizzo di sottoprodotti e l'incentivazione del recupero di materia tramite l'individuazione di percorsi agevolati per il riconoscimento della cessazione della qualifica di rifiuto (*EoW*) attraverso lo sviluppo di specifici progetti, anche avvalendosi di casi studio per determinate filiere produttive;
6. definizione di una strategia regionale per la gestione dei fanghi di depurazione civile, anche allo scopo di valorizzare il recupero della sostanza organica nel suolo per contrastare i cambiamenti climatici, la diminuzione della sostanza organica nei suoli e la desertificazione;
7. attenzione alla gestione dei *rifiuti da Costruzione e Demolizione (C&D)* e valorizzazione dei prodotti dal recupero degli stessi nel rispetto dei criteri di cessazione di qualifica di rifiuto, *ai sensi dell'art. 184-ter ed in conformità alle Linee Guida SNPA* per tali tipologie di rifiuto e individuazione di percorsi idonei alla gestione dei materiali contenenti amianto;
8. piano per la bonifica delle aree inquinate, con un aggiornamento dell'anagrafe regionale e individuazione delle risorse necessarie e dei criteri di priorità degli interventi;
9. individuazione dei criteri generali e delle procedure tecnico – amministrative per la gestione dei casi di inquinamento diffuso, come definito all'*art. 240, comma 1, lettera r) del D. Lgs. n. 152/2006*, nonché per la *predisposizione dei piani di cui all'art. 239, comma 3 del medesimo*

dispositivo;

10. fabbisogno di trattamento dei rifiuti contenenti *PFAS* con particolare riferimento ai percolati di discarica.

Per quanto riguarda i rifiuti urbani gli *indicatori di monitoraggio al 2019* e le valutazioni sul *trend* di produzione per l'anno 2020 hanno evidenziato da un lato il raggiungimento dell'obiettivo di *percentuale di raccolta differenziata (% R.D.)* stabilito nel *Piano previgente* e dall'altro un continuo miglioramento delle performance di intercettazione e gestione dei rifiuti avviati a recupero.

Con *D.G.R. n. 988 del 09/08/2022 – B.U.R. n. 107 del 02/09/2022* è stato approvato l'*Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) - Allegato A* unitamente ai seguenti *documenti* a supporto:

- il *documento* contenente gli *allegati dell'Aggiornamento di Piano - Allegato A1*;
- il *Rapporto Ambientale Preliminare con valutazione di incidenza ambientale - Allegato B*.

L'*Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali* è così costituito:

- *Elaborato A*, che riporta, in *31 articoli*, la *Normativa di Piano*;
- *Elaborato B*, che, relativamente ai *rifiuti urbani*, contiene la *valutazione dell'attuazione del piano del 2015*, l'*aggiornamento degli obiettivi e azioni di piano* e la *descrizione dei nuovi scenari di piano*;
- *Elaborato C*, che, relativamente ai *rifiuti speciali*, contiene la *valutazione dell'attuazione del piano del 2015*, l'*aggiornamento degli obiettivi e azioni di piano* e i *5 focus di approfondimento predisposti per specifiche criticità e tematiche emergenti sul territorio veneto*;
- *Elaborato D*, che contiene l'*aggiornamento dei criteri per la definizione delle aree non idonee*;
- *Elaborato E*, che contiene l'*aggiornamento del Piano per la bonifica delle aree inquinate* nel quale è stato riportato uno *stato di fatto*, la *valutazione delle priorità di intervento*, aggiornando i *criteri* rispetto la precedente *pianificazione*, e le *azioni di Piano*.

Sono stati riportati tra gli *allegati all'Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali - Allegato A1*, gli aggiornamenti del:

- *programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica (RUB)*;
- *programma regionale per la gestione degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio*;
- *programma per la riduzione della produzione dei rifiuti*;
- *programma per la decontaminazione e smaltimento degli apparecchi soggetti ad inventario secondo l'art. 4 del d. lgs. 209/99*.

I succitati *programmi*, valutati coerenti e attuali rispetto le nuove richieste *normative*, sono stati riportati aggiornando in alcuni casi solamente i *riferimenti normativi*, in altri casi la situazione quantitativa dei rifiuti da gestire, in altri casi ancora focalizzando l'attenzione sulle iniziative strategiche o sulle misure già individuate dalla precedente pianificazione in quanto già incluse tra le *azioni del Piano aggiornato*.

Il percorso di aggiornamento del *Piano* ha previsto le seguenti fasi:

1. adozione della proposta di *aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali* da parte della *Giunta regionale* con *D.G.R. n. 1458 del 25/10/2021 – B.U.R. n. 147 del 05/11/2021*, in ottemperanza a quanto stabilito dall'*art. 199 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.*, nella quale è stata attuata la verifica di coerenza dello *strumento di pianificazione vigente in materia di rifiuti (Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 30 del 29/04/2015)*, agli indirizzi contenuti nel "*Nuovo Piano d'Azione per l'economia circolare - Per un'Europa più pulita e più competitiva*" (*COM/2020/98 final*); l'aggiornamento della *pianificazione regionale* si è inoltre reso necessario per le *normative* nel frattempo intervenute, cosiddetto "*pacchetto economia circolare*", allo scopo di allineare la normativa, gli obiettivi e le scelte programmatiche con le nuove indicazioni impartite dalle *direttive europee*;
2. avvio della *procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S.*, prevista dall'*art. 12 del D. Lgs. n.152/2006 e s.m.i.*, dell'*aggiornamento di Piano*; considerata la rilevanza del documento in esame e la volontà di garantire un percorso partecipato, è stata data la facoltà a chiunque di presentare *osservazioni* alla *proposta di aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali*; al termine della *fase di consultazione*, si sono prese in esame tutte le osservazioni pervenute, anche quelle fuori termine, valutandole, controdeducendole o recependole nel *Piano* stesso laddove ritenute coerenti con gli *obiettivi di piano* e sono stati recepiti tutti i *pareri* espressi da *Soggetti* aventi competenza in *campo ambientale*;
3. espressione da parte della *Commissione regionale V.A.S.* con il *parere motivato n. 125 del 30/05/2022 di non assoggettabilità a V.A.S. dell'Aggiornamento di Piano*, a conclusione del lavoro di revisione del documento a seguito delle *osservazioni e pareri* pervenuti;
4. acquisizione del parere della *Seconda Commissione Consiliare*, in accordo con quanto previsto dal *comma 6 dell'art. 13 della L.R. 3/2000 e s.m.i.* sull'*Aggiornamento di Piano*, revisionato sulla base delle indicazioni di natura prescrittiva contenute nel *parere n. 125/2022 della Commissione regionale V.A.S.*; la *Commissione* nella seduta del *28 luglio 2022* si è espressa favorevolmente con

parere n. 186 e le indicazioni di tale parere sono state recepite nell'Aggiornamento di Piano con D.G.R. n. 988 del 09/08/2022.

In linea generale, per quanto riguarda specificatamente il Comune di Venezia (VE) e la Municipalità n. 6 di Marghera in cui ricade l'ambito oggetto di analisi dal Rapporto Rifiuti Urbani – Edizione 2023, redatto da ARPAV, emerge che la raccolta differenziata, nell'anno di produzione e gestione 2022, si è attestata sul 62,7 %; la produzione pro capite di rifiuto urbano (R.U.) nello stesso anno si è attestata su 614 Kg/abitante, mentre la produzione pro capite di rifiuti urbani residui (R.U.R.) è risultata essere pari a 233 kg/abitante.

Le informazioni riguardanti la produzione di rifiuti dello stabilimento oggetto di analisi sono riportati al paragrafo della precedente trattazione.

5.2.5 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) 2021 – 2027 dell'A.d.b.A.O.

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) è lo strumento fondamentale previsto dalla legge o, meglio, dal D. Lgs. n° 49 del 23 febbraio 2010 in attuazione della direttiva 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali. Esso individua le classi di pericolosità e di rischio che è possibile attribuire alle diverse porzioni di territorio e prevede le possibilità di allagamento delle medesime in tre diversi scenari di probabilità in base al tempo di ritorno considerato (30, 100 e/o 300 anni). Grazie a questo piano, le classi di pericolosità e di rischio che marcano i confini fisici delle diverse realtà amministrative presenti nel distretto delle Alpi orientali, diventano, elementi di riferimento e di certezza per le attività di trasformazione e di uso del territorio.

La Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali ha adottato in data 21 dicembre 2021 il primo aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni ai sensi degli articoli 65 e 66 del D. Lgs. n. 152/2006. La documentazione prodotta dalla Regione e dall'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali per la realizzazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) 2021 – 2027, ha oggi verificato e riassunto i contenuti dei diversi Piani di Assetto Idrogeologici (P.A.I.) precedentemente vigenti nei territori dei bacini idrografici regionali.

Si riportano di seguito gli estratti degli elaborati del piano che riguardano l'ambito oggetto di analisi, ottenuti attraverso l'utilizzo del software GIS e del servizio WMS/WFS del Sistema Informativo per la Gestione ed il Monitoraggio delle informazioni e dei procedimenti Ambientali della Direttiva Alluvioni

(S.I.G.M.A.), messo a disposizione dall’Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.).



Figura 5.26: Estratto della Carta della pericolosità idraulica, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)

Com’è possibile osservare dall’Estratto della Carta della pericolosità idraulica, del P.G.R.A. 2021-2027 redatto dall’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.), l’ambito oggetto di analisi ricade interamente nelle aree P1, ovvero a pericolosità idraulica moderata (tematismo areale a riempimento pieno di colore verde acceso trasparente).



Figura 5.27: Estratto della Carta del rischio idraulico, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)

Com'è possibile osservare dall'*Estratto della Carta del rischio idraulico*, del P.G.R.A. 2021-2027 redatto dall'*Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)*, l'ambito oggetto di analisi ricade interamente nelle aree RI, ovvero a rischio moderato (tematismo areale a riempimento pieno di colore verde trasparente).



Figura 5.28: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di alta probabilità – T.R. 30 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)

Com'è possibile osservare dall'*Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di alta probabilità – T.R. 30 anni*, del P.G.R.A. 2021-2027 redatto dall'*Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)*, nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo scenario di alta probabilità, non si verificherà nessun innalzamento dei tiranti.



Figura 5.29: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di media probabilità – T.R. 100 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)

Com'è possibile vedere dall'*Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di media probabilità – T.R. 100 anni*, del P.G.R.A. 2021-2027 redatto dall'*Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)*, nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo scenario di media probabilità, si verificherà un innalzamento dei tiranti compreso tra 50 e 100 cm (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste trasparente).

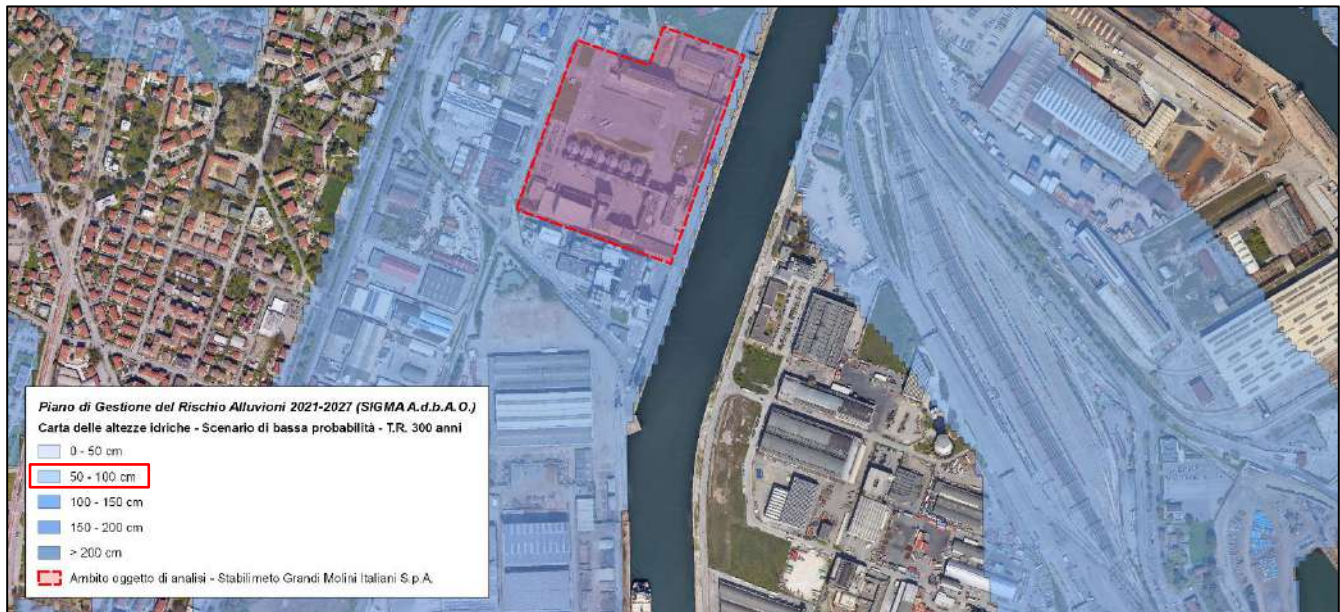


Figura 5.30: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di bassa probabilità – T.R. 300 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)

Com'è possibile vedere dall'*Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di bassa probabilità – T.R. 300 anni*, del P.G.R.A. 2021-2027 redatto dall'*Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)*, nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo scenario di bassa probabilità, un innalzamento dei tiranti compreso tra 50 e 100 cm (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste trasparente).

5.3 Vincoli Ambientali, Paesaggistici e Culturali

5.3.1 Vincolo Paesaggistico

La lettera c), comma I°, dell'art.146 del D. Lgs. 29/10/1999, n.° 490, “ *Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali* “, a norma dell'art.1 della L. 08/10/1997, n° 352, che riordina, tra l'altro, la L. 29/06/1939, n° 1497 e la L. 08/08/1985, n° 431, sottopone alla disciplina di tutela paesaggistica, tra l'altro, il bosco, i fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elenchi

previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11/12/1933, n° 1775, le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna”.

Viene di seguito riportato un estratto ortofotografico realizzato tramite software GIS che mostra la distanza tra l’ambito oggetto di analisi ed i corsi d’acqua interessati, parzialmente interessati o esclusi dal vincolo paesaggistico, così come riportati dal relativo shapefile ottenuto dal Geoportale della Regione Veneto.

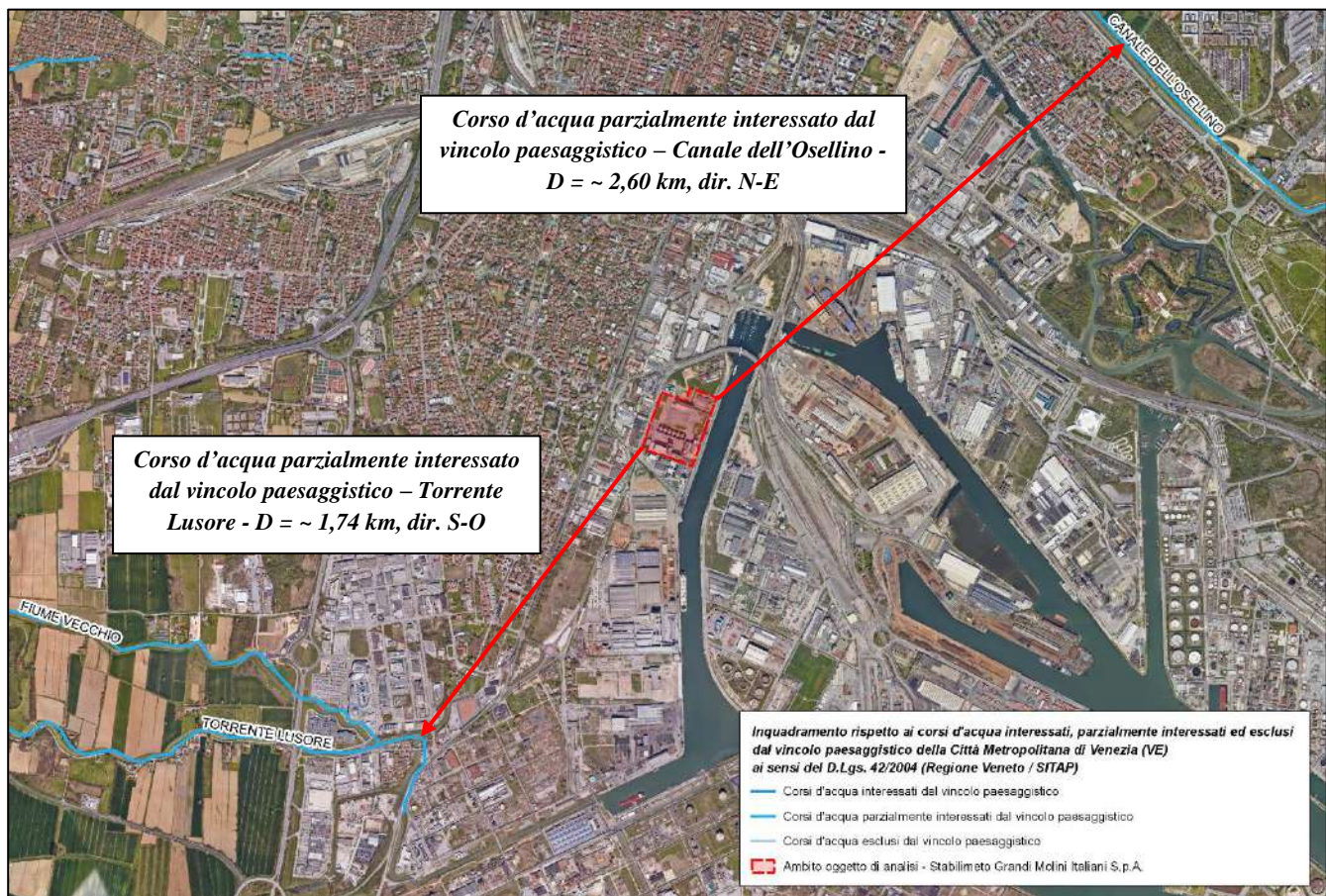


Figura 5.31: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto ai corsi d’acqua interessati, parzialmente interessati ed esclusi dal vincolo paesaggistico della Città Metropolitana di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (Fonte: Geoportale Regione Veneto)

Com’è possibile osservare dall’*Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto ai corsi d’acqua interessati dal vincolo paesaggistico della Città Metropolitana di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004* sopra riportato l’ambito oggetto di analisi non risulta soggetto a vincolo paesaggistico.

L’elaborato mostra semplicemente la presenza, a debita distanza rispetto al sito di studio, di due *corsi d’acqua parzialmente interessati dal vincolo paesaggistico della Città Metropolitana di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004* (tematismo lineare di colore azzurro), corrispondenti, rispettivamente, al *Torrente Lusore*, il quale attraversa il territorio ad una distanza, in linea d’aria, di ~ 1,74 km a sud-ovest, ed al



Figura 5.33: Inquadramento dell'ambito oggetto di analisi, rispetto ai Vincoli in rete per i beni e le attività culturali e per il turismo (Fonte: Portale Vincoli in rete, Ministero della Cultura – Mi.C.)

Dall'Inquadramento dell'ambito di progetto rispetto ai Vincoli in rete per i beni e le attività culturali e per il turismo ottenuto tramite software GIS, grazie al servizio WMS del Ministero della Cultura (Mi.C.), emerge che all'interno dell'ambito oggetto di analisi non è presente alcun bene architettonico / archeologico di interesse culturale dichiarato / in corso / non verificato; a ~ 0,68 km, in linea d'aria, a nord-ovest dell'ambito oggetto di analisi, è presente un bene architettonico di interesse culturale dichiarato corrispondente al Villino anni '30, sito in Piazza del Mercato n. 7.

Né il bene architettonico di interesse culturale dichiarato individuato, né nessun altro bene culturale potrà essere in alcun modo interessato/compromesso dalla realizzazione del progetto per il quale viene presentata istanza.

5.3.3 Vincolo Idrogeologico

La materia è tutelata dal R.D. n° 3267 del 1923 “Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e di terreni montani” (Sezione I, Vincolo per scopi idrogeologici) e dalla L.R. n° 52 del 1978 e successive modificazioni ed integrazioni.

Nella *normativa* non sussiste divieto assoluto all'esecuzione di lavori in aree sottoposte al *vincolo idrogeologico*. L'esecuzione dei lavori, in zona sottoposta al *vincolo idrogeologico*, è subordinata alla necessaria *autorizzazione*, che viene rilasciata quando l'intervento è ritenuto compatibile.

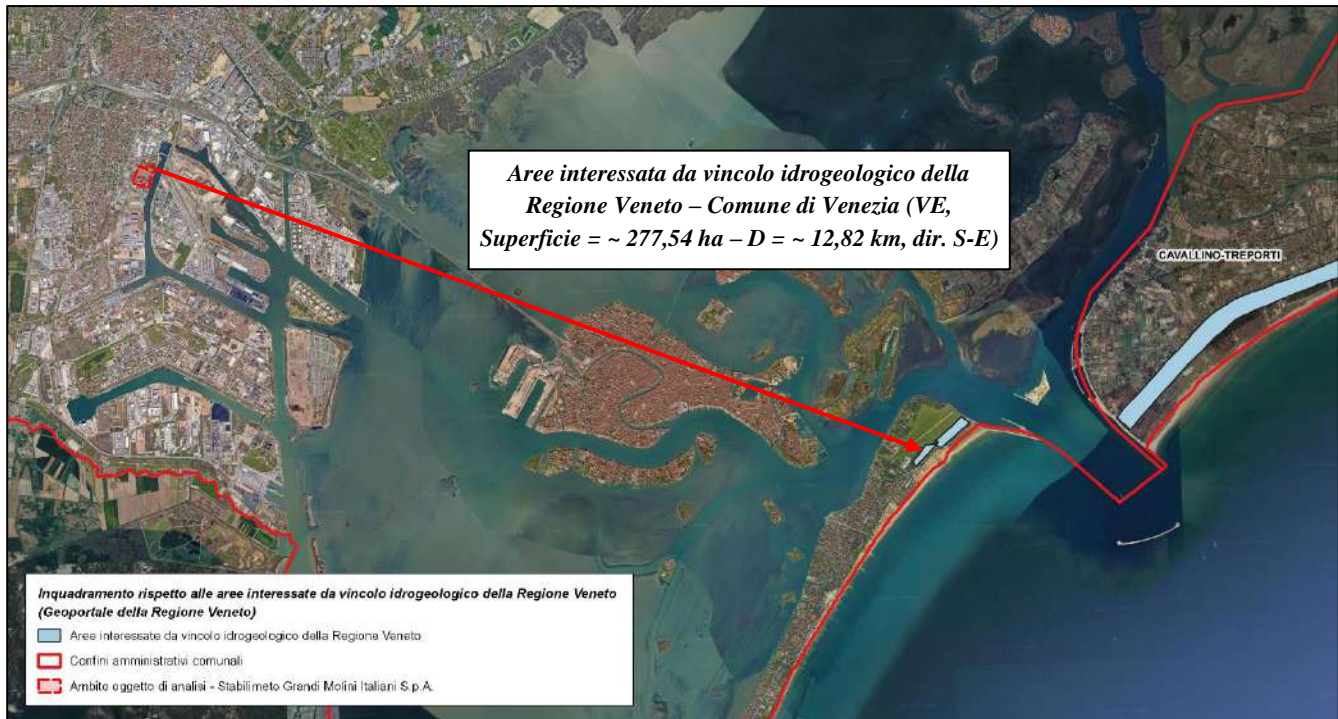


Figura 5.34: Inquadramento dell'ambito oggetto di analisi, rispetto alle aree soggette a vincolo idrogeologico (Fonte: Geoportale Regione Veneto)

Com'è possibile osservare dall'*Inquadramento dell'ambito oggetto di analisi, rispetto alle aree soggette a vincolo idrogeologico* sopra riportato, il sito di studio non risulta soggetta a *vincolo idrogeologico*.

L'elaborato mostra che l'*area interessata da vincolo idrogeologico della Regione Veneto* più vicina (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste chiaro e contorno lineare di colore nero), si colloca nella lunga distanza, in linea d'aria, a ~ 12,82 km a sud-est dell'ambito oggetto di analisi, all'interno del medesimo territorio del *Comune di Venezia (VE)*. Stando ai dati forniti dal *Geoportale della Regione Veneto*, tale area presenta una superficie complessiva di ~ 277,54 ha; a tal proposito, si sottolinea che essa non verrà in alcun modo interessata / intaccata dalla realizzazione del progetto per la quale viene presentata *istanza*.

5.3.4 Aree ambientali tutelate

Relativamente alla *Città Metropolitana di Venezia (VE)*, le *aree ambientali tutelate*, tutte esterne ed a debita distanza dal sito oggetto di studio, sono:

Parchi Regionali:

- ✓ Fiume Sile (Superficie: ~ 4.159 ha);

Riserve Regionali:

- ✓ Bosco Nordio (Superficie: ~ 114 ha);

Siti Rete Natura 2000:

- ✓ Delta del Po (Codice sito: IT3270023; Superficie: ~ 25.012 ha);
- ✓ Delta del Po: tratto terminale e delta veneto (Codice sito: IT3270017; Superficie: ~ 1 ha);
- ✓ Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio (Codice sito: IT3240031; Superficie: ~ 753 ha);
- ✓ Fiume Sile: S. Morto e ansa a S. Michele Vecchio (Codice sito: IT3240019; Superficie: ~ 538 ha);
- ✓ Ambiti Fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore (Codice sito: IT3250012; Superficie: ~ 461 ha);
- ✓ Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano (Codice sito: IT3240029; Superficie: ~ 1.955 ha);
- ✓ Bosco di Carpenedo (Codice sito: IT3250010; Superficie: ~ 13 ha);
- ✓ Bosco di Cessalto (Codice sito: IT3240008; Superficie: ~ 28 ha);
- ✓ Bosco di Lison (Codice sito: IT3250006; Superficie: ~ 6 ha);
- ✓ Bosco Nordio (Codice sito: IT3250032; Superficie: ~ 157 ha);
- ✓ Bosco Zacchi (Codice sito: IT3250022; Superficie: ~ 1 ha);
- ✓ Cave di Gaggio (Codice sito: IT3250016; Superficie: ~ 115 ha);
- ✓ Cave di Noale (Codice sito: IT3250017; Superficie: ~ 43 ha);
- ✓ Dune residue del Bacucco (Codice sito: IT3250034; Superficie: ~ 13 ha);
- ✓ Ex Cave di Martellago (Codice sito: IT3250021; Superficie: ~ 50 ha);
- ✓ Ex Cave di Villetta di Salzano (Codice sito: IT3250008; Superficie: ~ 64 ha);
- ✓ Fiumi Meolo e Vallio (Codice sito: IT3240033; Superficie: ~ 85 ha);
- ✓ Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore (Codice sito: IT3250044; Superficie: ~ 640 ha);
- ✓ Foce del Tagliamento (Codice sito: IT3250040; Superficie: ~ 280 ha);
- ✓ Garzaia della tenuta (Codice sito: IT3250043; Superficie: ~ 24 ha);
- ✓ Laguna del Mort e Pinete di Eraclea (Codice sito: IT3250013; Superficie: ~ 214 ha);
- ✓ Laguna di Caorle - Foce del Tagliamento (Codice sito: IT3250033; Superficie: ~ 4.386 ha);
- ✓ Laguna di Venezia (Codice sito: IT3250046; Superficie: ~ 55.206 ha);
- ✓ Laguna medio-inferiore di Venezia (Codice sito: IT3250030; Superficie: ~ 26.385 ha);

- ✓ *Laguna superiore di Venezia (Codice sito: IT3250031; Superficie: ~ 20.365 ha);*
- ✓ *Lido di Venezia: biotopi litoranei (Codice sito: IT3250023; Superficie: ~ 166 ha);*
- ✓ *Palude le Marice - Cavarzere (Codice sito: IT3250045; Superficie: ~ 46 ha);*
- ✓ *Penisola del Cavallino: biotopi litoranei (Codice sito: IT3250003; Superficie: ~ 315 ha);*
- ✓ *Tegnùe di Chioggia (Codice sito: IT3250047; Superficie: ~ 100 ha);*
- ✓ *Tegnùe di Porto Falconera (Codice sito: IT3250048; Superficie: ~ 100 ha);*
- ✓ *Valle Vecchia - Zumelle - Valli di Bibione (Codice sito: IT3250041; Superficie: ~ 2.089 ha);*
- ✓ *Valli Zignago - Perera - Franchetti - Nova (Codice sito: IT3250042; Superficie: ~ 2.507 ha);*

Altre Aree Protette:

- ✓ *Oasi WWF Valle Averte (Superficie: ~ 200 ha);*
- ✓ *Oasi Cave Gaggio (Superficie: ~ 13 ha);*
- ✓ *Oasi Cà Roman (Superficie: ~ 51 ha);*
- ✓ *Valle Averte (Superficie: n.d.).*

Nessuna delle aree tutelate della Città Metropolitana di Venezia (VE) è a contatto diretto con l'ambito oggetto di studio, né può in alcun modo essere compromessa dalla realizzazione del progetto per il quale viene presentata istanza.

5.3.5 Rete Natura 2000

In attuazione della *Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21/05/1992* – relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche – e della *Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 02/04/1979* – concernente la conservazione degli uccelli selvatici – sono stati individuati e proposti alla *Commissione Europea i Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.)* ed anche le *Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)*. Alla conclusione dell'iter, con *D.M. 03/04/2001*, il Ministro dell'Ambiente ha reso pubblico l'*elenco dei S.I.C. e delle Z.P.S. nel territorio italiano*.

Il 26 novembre 2015 la *Commissione Europea* ha approvato l'ultimo (nono) elenco aggiornato dei S.I.C. per le tre regioni biogeografiche che interessano l'*Italia, alpina, continentale e mediterranea* rispettivamente con le *Decisioni 2015/2370/UE, 2015/2369/UE e 2015/2374/UE*. Tali Decisioni sono state redatte in base alla banca dati trasmessa dall'*Italia ad ottobre 2014*.

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'*Unione Europea* per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'*Unione*, istituita ai sensi della *Direttiva 92/43/CEE "Habitat"* per garantire il mantenimento a lungo termine degli *habitat* naturali e delle specie di *flora e fauna* minacciati o rari a *livello comunitario*.

La Rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla *Direttiva Habitat*, che vengono successivamente designati quali *Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.)*, e comprende anche le *Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)* istituite ai sensi della *Direttiva 2009/147/CE "Uccelli"* concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Nello specifico, si riporta di seguito un'elaborazione estratta tramite *software GIS* dal *Natura 2000 Network Viewer Europeo*, gestito dall'*Agenzia Europea per l'Ambiente (E.E.A.)*.

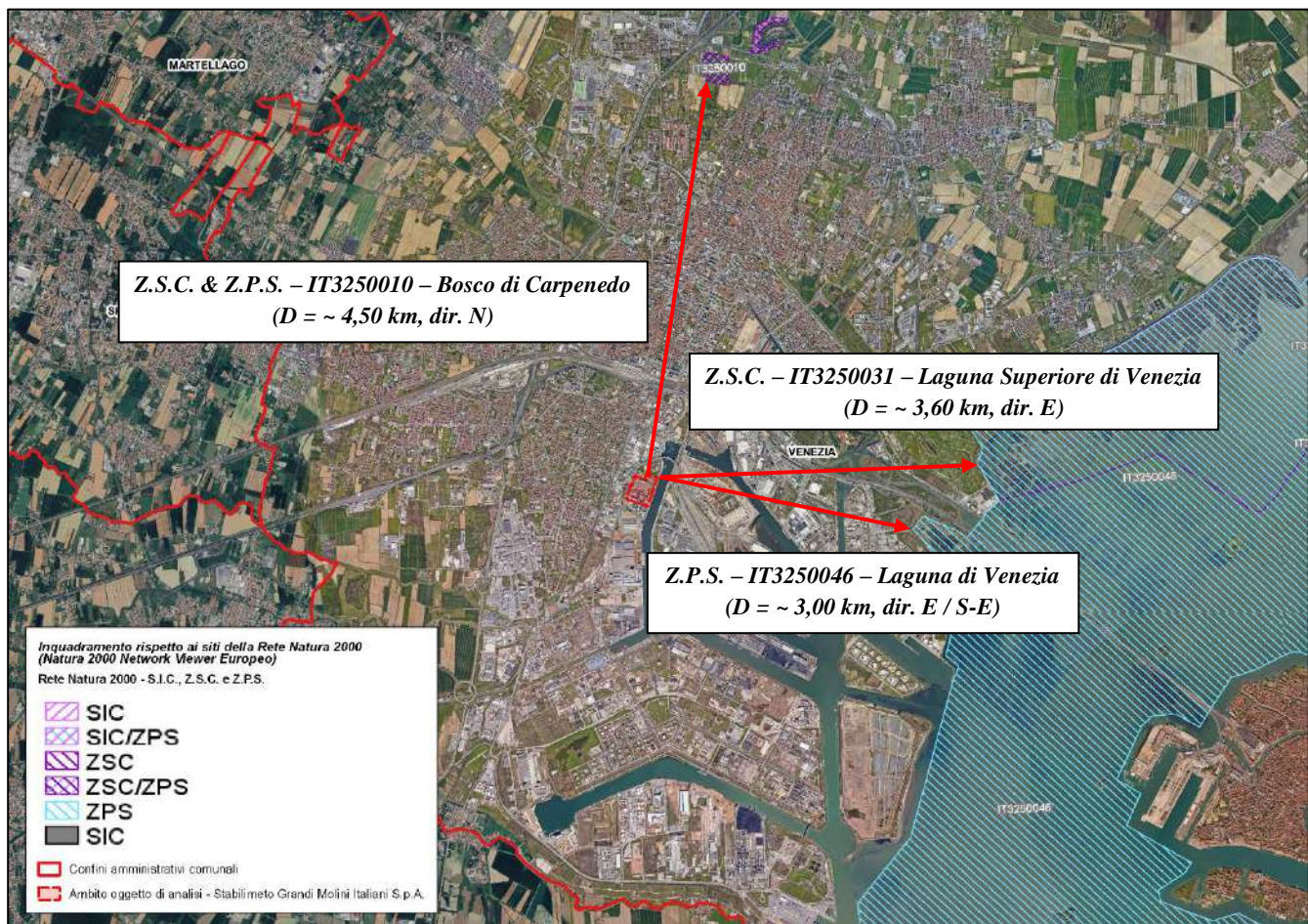


Figura 5.35: Inquadramento dell'ambito oggetto di analisi e localizzazione dello stesso, rispetto ai S.I.C., alle Z.P.S. ed alle Z.S.C. più prossime all'iniziativa (Fonte: Natura 2000 Network Viewer Europeo)

Com'è possibile osservare dall'elaborato sopra riportato, l'ambito oggetto di analisi ricade all'esterno dei confini dei siti afferenti alla Rete Natura 2000 e ad una distanza tale dal sito più prossimo da non intaccarne territorio ed *habitat*. Nel dettaglio, i siti più vicini a quello di studio, in ordine di lontananza crescente, sono:

S.I.C./Z.S.C./Z.P.S.

Distanza dall'area

Z.P.S. – IT3250046 – “Laguna di Venezia” ~ 3,00 km (dir. E / S-E);

Z.S.C. - IT3250031 – “Laguna Superiore di Venezia” ~ 3,60 km (dir. E);

Z.S.C. & Z.P.S. - IT3250010 – “Bosco di Carpenedo” ~ 4,50 km (dir. N);

I suddetti siti, i quali risultano essere quelli più vicini al contesto analizzato, sono comunque esterni e ad una lontananza tale per cui non ci sono, né potranno esserci, interferenze con quanto proposto dall’istanza.

5.4 Verifica della Coerenza

La tabella alle pagine seguenti sintetizza tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati, indicando la relazione con il progetto, i vincoli e le classificazioni verificate, riassumendo così i contenuti dell’analisi precedentemente riportata. Il controllo della coerenza esterna risulta affidato sostanzialmente al confronto attivo con i Piani territoriali e settoriali analizzati.

Dal confronto risulta una sostanziale coerenza tra progetto e gli strumenti sovraordinati, come indicato nel quadro di sintesi di seguito riportato.

<i>Pianificazione Territoriale Sovraordinata</i>	
Strumento Analizzato	Raffronto con l’intervento
<i>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto</i>	
Tavola 01a – Uso del suolo – Terra	L’ambito oggetto di analisi ricade all’interno del tessuto urbanizzato e, per la ricognizione dei paesaggi del Veneto – perimetri, appartiene all’area della Pianura Agropolitana Centrale;
Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua	l’ambito oggetto di analisi ricade all’interno del tessuto urbanizzato e di una zona vulnerabile da nitrati;
Tavola 01c – Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico	l’ambito oggetto di analisi ricade all’interno del tessuto urbanizzato e della superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni;
Tavola 02 - Biodiversità	l’ambito oggetto di analisi ricade all’interno del tessuto urbanizzato, di un’area con diversità dello spazio agrario bassa e, per la ricognizione dei paesaggi del Veneto – perimetri, appartiene all’area della Pianura Agropolitana Centrale;
Tavola 03 – Energia e ambiente	l’ambito oggetto di analisi ricade all’interno del tessuto urbanizzato e di un’area con inquinamento da NOx compreso tra 1.500 e 9.863 t/a, con una media tra luglio 2004 e giugno 2005 di 40 / 50 µg/m ³ ; nelle immediate vicinanze del sito di studio è presente una centrale termoelettrica a fonte rinnovabile autorizzata, corrispondente alla centrale Triera Power, collocata all’interno del mappale n. 473 del foglio di mappa n. 2, e dunque confinante all’area di proprietà della Proponente.
<i>Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE)</i>	

Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	L'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del <i>sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera</i> e del <i>perimetro dell'Ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i> ; nelle immediate vicinanze ad est del sito di studio è presente uno <i>specchio d'acqua del Demanio Marittimo Portuale</i> , corrispondente al <i>Canale Industriale Ovest</i> confinante;
Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità	l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del <i>sito di interesse nazionale Porto Marghera</i> ; nelle immediate vicinanze a sud del sito di studio è segnalata la presenza di uno <i>stabilimento a rischio di incidente rilevante (art. 17 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i> , il quale però corrisponde all' <i>ex stabilimento dell'azienda Bunge Italia S.p.A.</i> , che dal 2011 è stato dismesso e venduto alla <i>Cereal Docks S.p.A.</i> , azienda che però, ad oggi, vi svolge un'attività analoga a quella della <i>Proponente</i> ; nelle immediate vicinanze a est dell'area di studio è presente un <i>sito inquinato</i> , corrispondente al <i>Canale Industriale Ovest</i> confinante;
Elaborato 3 (2/3) – Sistema Ambientale	il sito di analisi è considerato parte del <i>tessuto urbanizzato</i> ; nelle immediate vicinanze a est dell'area di studio è presente un'area facente parte della <i>laguna (art. 25 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i> , corrispondente al <i>Canale Industriale Ovest</i> confinante;
Elaborato 4 (2/3) – Sistema Insediativo - Infrastrutturale	<ul style="list-style-type: none"> – l'ambito oggetto di analisi è classificato, per il <i>sistema insediativo</i>, come ambito <i>produttivo</i>; – lo stabilimento della <i>Proponente</i> ricade interamente, per il <i>sistema produttivo</i>, all'interno del <i>polo produttivo di rilievo metropolitano di Porto Marghera (art. 50 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i>; – il lotto in esame ricade interamente, per il <i>sistema infrastrutturale</i>, all'interno di un <i>polo nautico (art. 54 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i> e del <i>perimetro dell'Ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle N.T.A. del P.T.G.M.)</i>; – il sito di studio è attraversato, in posizione centrale, da un tratto della <i>linea ferroviaria esistente (art. 55 delle N.T.A.)</i>; <p>nelle immediate vicinanze a est dell'ambito oggetto di analisi è presente uno <i>specchio acqueo del Demanio Marittimo Portuale</i>, corrispondente al <i>Canale Industriale Ovest</i> confinante;</p>
Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio	non vengono evidenziati <i>tematismi</i> relativi all'ambito oggetto di analisi.
Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)	
Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	L'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del <i>perimetro dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 7 delle N.T. del P.A.T.)</i> e parzialmente, per la sua porzione di estremità occidentale, all'interno di una <i>fascia di rispetto del gasdotto (art. 7 delle N.T. del P.A.T.)</i> ; nelle immediate vicinanze a est del sito di studio è presente uno <i>specchio acqueo e Demanio Marittimo Portuale (art. 7 delle N.T. del P.A.T.)</i> , corrispondente al <i>Canale Industriale Ovest</i> confinante;
Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti	all'interno dell'ambito oggetto di analisi, sono presenti due manufatti di <i>archeologia industriale tutelati (art. 21 delle N.T. del P.A.T.)</i> ; a tal proposito, si precisa che gli stessi non verranno intaccati dal possibile accoglimento delle richieste dell' <i>istanza</i> ;
Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità	l'ambito oggetto di analisi rientra, per la <i>compatibilità geologica</i> , tra le <i>aree idonee a condizione A (Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto, art. 15 delle N.T. del P.A.T.)</i> ; è inoltre segnalata la presenza, all'interno del sito di studio, e nelle immediate vicinanze a sud dello stesso, di due <i>stabilimenti a rischio rilevante (artt.</i>

	8, 17 delle N.T. del P.A.T.) corrispondenti rispettivamente all'area dell'ex stabilimento Silos Granari del Veneto (S.G.V.) S.r.l. ed a quella dell'ex stabilimento dell'azienda Bunge Italia S.p.A.; entrambi questi stabilimenti però, come in parte già anticipato, sono stato dismessi e venduti, il primo, alla Committenza, che come da richieste dell'istanza intende inglobarlo nella propria attività, con funzione di area per lo stoccaggio del grano, ed il secondo, come già anticipato, alla Cereal Docks S.p.A., azienda che però, ad oggi, vi svolge un'attività analoga a quella della Proponente; pertanto, entrambi i siti citati, non rappresentato più i due stabilimenti a rischio rilevante segnalati dalla cartografia;
Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità	l'ambito oggetto di analisi rientra interamente all'interno dell'A.T.O. n. 6 – Porto Marghera (artt. 23 – 24 – 25 delle N.T. del P.A.T.) e, per il sistema insediativo, delle aree di riqualificazione e/o riconversione (art. 29 delle N.T. del P.A.T.);
Tavola 4b (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica	non vengono evidenziati tematismi relativamente all'ambito oggetto di analisi.
<i> Variante al P.A.T. di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020</i>	
Tavola 5 (Foglio 4) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B)	L'ambito oggetto di analisi viene classificato come parte degli <i>ambiti di urbanizzazione consolidata</i> .
<i> Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente</i>	
Tavola 13.1.a (Foglio 36) – Zonizzazione	L'ambito oggetto di analisi ricade all'interno della Z.T.O. DI.1a – Zona industriale portuale di completamento (art. 25 delle N.T.A. della V.P.R.G. per Porto Marghera).
<i> Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 del Comune di Venezia (VE)</i>	
L'ambito oggetto di analisi ricade in <i>classe acustica VI area esclusivamente industriale</i> ; la porzione di estremità nord-occidentale del sito di studio ricade all'interno della <i>fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale esistente – Tipo A</i> dovuta al passaggio della vicina <i>via dell'Elettricità</i> .	
<i> Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) 2009 del Comune di Venezia (VE)</i>	
Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili	L'ambito oggetto di analisi non vede la presenza né al suo interno, né nelle immediate vicinanze, di nessuna <i>struttura tattica e/o sensibile</i> ; il più vicino <i>nodo sensibile</i> è collocato a nord del sito di studio, in <i>via del Commercio</i> , in corrispondenza del collegamento della stessa con la S.R. 11 “ <i>Padana Superiore</i> ”; tale <i>nodo sensibile</i> individuato dalla <i>pianificazione</i> descritta non potrà essere in alcun modo intaccato, compromesso o interessato dagli effetti del possibile accoglimento delle richieste dell'istanza in oggetto.
<i> Pianificazione Settoriale Sovraordinata</i>	
<i> Strumento Analizzato</i>	<i> Raffronto con l'intervento</i>
<i>Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) 2022 della Regione Veneto</i>	Sono stati esaminati i <i>Piani di settore</i> , sintetizzando quanto inerente alle attività e alla localizzazione dello stabilimento oggetto di analisi; il progetto risulta conforme e non interferente agli obiettivi dei <i>Piani</i> analizzati.

<i>Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) 2020 della Regione Veneto</i>	
<i>Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica della Regione Veneto (P.E.R.F.E.R.) 2017 della Regione Veneto</i>	
<i>Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto</i>	
<i>Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) 2021-2027 dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)</i>	
Carta della pericolosità idraulica	L'ambito oggetto di analisi ricade interamente nelle aree <i>PI</i> , ovvero a <i>pericolosità idraulica moderata</i> ;
Carta del rischio idraulico	l'ambito oggetto di analisi ricade interamente nelle aree <i>RI</i> , ovvero a <i>rischio moderato</i> ;
Carta delle altezze idriche, scenario di alta probabilità – T.R. 30 anni	nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo <i>scenario di alta probabilità</i> , non si verificherà nessun innalzamento dei <i>tiranti</i> ;
Carta delle altezze idriche, scenario di media probabilità – T.R. 100 anni	nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo <i>scenario di media probabilità</i> , si verificherà un innalzamento dei <i>tiranti</i> compreso <i>tra 50 e 100 cm</i> ;
Carta delle altezze idriche, scenario di bassa probabilità – T.R. 300 anni	nell'ambito oggetto di analisi, considerato lo <i>scenario di bassa probabilità</i> , si verificherà un innalzamento dei <i>tiranti</i> compreso <i>tra 50 e 100 cm</i> .
Vincoli Ambientali, Paesaggistici e Culturali	
Vincolo Considerato	Raffronto con l'intervento
<i>Vincolo paesaggistico</i>	L'ambito oggetto di analisi non risulta soggetto a <i>vincolo paesaggistico</i> ; a debita distanza rispetto al sito di studio, sono presenti di due <i>corsi d'acqua parzialmente interessati dal vincolo paesaggistico della Città Metropolitana di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004</i> , corrispondenti, rispettivamente, al <i>Torrente Lusore</i> , il quale attraversa il territorio ad una distanza, in linea d'aria, di ~ 1,74 km a sud-ovest, ed al <i>Canale dell'Osellino</i> , il quale invece scorre ad una distanza, in linea d'aria, di ~ 2,60 km, in direzione nord-est; nessuno dei due <i>corsi d'acqua parzialmente vincolati</i> citati potrà essere in alcun modo interessato/compromesso dalla realizzazione del progetto per il quale viene presentata <i>istanza</i> .
<i>Beni archeologici e culturali</i>	L'ambito oggetto di analisi e d'intervento si trova a debita distanza da tutti i <i>punti di ritrovamento archeologico</i> più vicini; all'interno dell'ambito oggetto di analisi non è presente alcun <i>bene architettonico / archeologico di interesse culturale dichiarato / in corso / non verificato</i> ; a ~ 0,68 km, in linea d'aria, a nord-ovest dell'ambito oggetto di analisi, è presente un <i>bene architettonico di interesse culturale dichiarato</i> corrispondente al <i>Villino anni '30</i> , sito in <i>Piazza del Mercato n. 7</i> ; né il <i>bene architettonico di interesse culturale dichiarato</i> individuato, né nessun altro <i>bene culturale</i> potrà essere in alcun modo interessato/compromesso dalla realizzazione del progetto per il quale viene presentata <i>istanza</i> .
<i>Vincolo Idrogeologico</i>	L'ambito oggetto di analisi non risulta soggetta a <i>vincolo idrogeologico</i> ; l' <i>area interessata da vincolo idrogeologico della Regione Veneto</i> più vicina, si colloca nella lunga distanza, in linea d'aria, a ~ 12,82 km a sud-est del sito di studio,

	all'interno del medesimo territorio del <i>Comune di Venezia (VE)</i> ; stando ai dati forniti dal <i>Geoportale della Regione Veneto</i> , tale area presenta una superficie complessiva di ~ 277,54 ha; a tal proposito, si sottolinea che essa non verrà in alcun modo interessata / intaccata dalla realizzazione del progetto per la quale viene presentata <i>istanza</i> ;
<i>Aree ambientali tutelate</i>	Le <i>aree ambientali tutelate</i> della <i>Città Metropolitana di Venezia (VE)</i> sono tutte esterne all'ambito oggetto di analisi; nessuna delle <i>aree tutelate</i> della <i>Città Metropolitana di Venezia (VE)</i> è a contatto diretto con il sito di studio, né può in alcun modo essere compromessa dalla realizzazione del progetto per il quale viene presentata <i>istanza</i> .
<i>Rete Natura 2000</i>	L'ambito oggetto di analisi ricade all'esterno dei confini dei siti afferenti alla <i>Rete Natura 2000</i> e ad una distanza tale dal sito più prossimo da non intaccarne territorio ed <i>habitat</i> ; nel dettaglio, i siti più vicini a quello di studio, in ordine di lontananza crescente, sono: Z.P.S. – IT3250046 – <i>Laguna di Venezia</i> – D = ~ 3,00 km (dir. E / S-E); Z.S.C. - IT3250031 – <i>Laguna Superiore di Venezia</i> – D = ~ 3,60 km (dir. E); Z.S.C. & Z.P.S. - IT3250010 – <i>Bosco di Carpenedo</i> – D = ~ 4,50 km (dir. N); tali <i>siti</i> , i quali risultano essere quelli più vicini al contesto analizzato, sono comunque esterni e ad una lontananza tale per cui non ci sono, né potranno esserci, interferenze con quanto proposto dall' <i>istanza</i> .

Tabella 5.2: *Quadro di sintesi della verifica della coerenza dell'intervento con la pianificazione territoriale, settoriale e paesaggistica vigente*

5.5 Sensibilità e qualità delle componenti ambientali interessate dal progetto

5.5.1 Aria

Caratterizzazione climatica

Il *clima del Veneto*, pur rientrando nella tipologia *mediterranea*, presenta proprie peculiarità, dovute principalmente al fatto di trovarsi in una posizione di transizione e quindi subire varie influenze: l'azione mitigatrice delle acque mediterranee, l'effetto orografico della catena alpina e la continentalità dell'area centro-europea. In ogni caso mancano alcune delle caratteristiche tipicamente mediterranee quali l'inverno mite e la siccità estiva a causa dei frequenti temporali di tipo termoconvettivo.

Si distinguono:

- le peculiari caratteristiche termiche e pluviometriche della regione alpina con clima montano di tipo centro-europeo;
- il carattere continentale della pianura veneta, con inverni rigidi.

In quest'ultima regione climatica si differenziano due sub-regioni a clima più mite: quella lacustre nei pressi del *Lago di Garda* e quella *litoranea* della fascia *costiera adriatica*.

L'area di interesse ricade nel *litorale adriatico*. La peculiarità di quest'area è determinata dalla vicinanza al mare, la cui influenza e i cui venti umidi e le brezze penetrano abbastanza all'interno del territorio. Le

temperature invernali, pur mitigate dall'azione marina, risultano comunque basse, in particolare per le incursioni della bora fredda e asciutta da NE.

L'alternanza delle brezze nella fascia litoranea è tipica del periodo caldo in situazioni prevalentemente anticicloniche, quando l'assenza di correnti di circolazione generale attiva le circolazioni locali dovute alle discontinuità termiche fra mare e terra. Durante il giorno si sviluppa la brezza di mare che raggiunge la massima intensità nelle ore pomeridiane e soffia generalmente da SE.

La brezza notturna, che generalmente soffia da NE, non è perpendicolare alla costa come normalmente accade, ma ad essa parallela, poiché l'interazione avviene a scala più ampia tra la *catena alpina* e il *Mare Adriatico*.

Precipitazioni

Nella *figura* sottostante (fonte ARPAV- *Temie ambientali – Cambiamenti climatici – Atlante climatico I*) sono riportate le precipitazioni medie cumulate dal 1993 al 2020. Dalla *figura* si evince che il sito in interesse ricade nella fascia da 770 a 890 mm/anno.

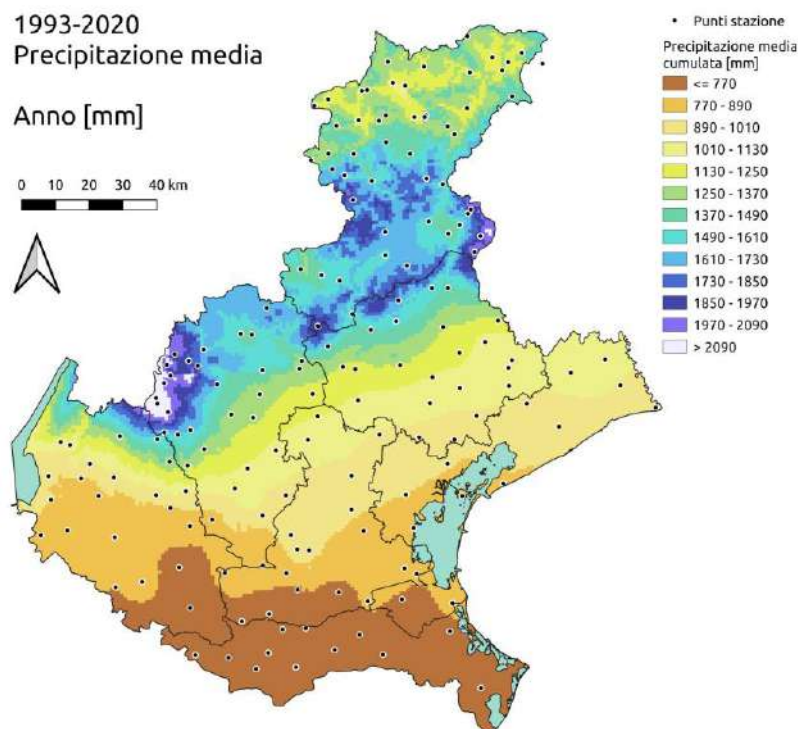


Figura 5.36: precipitazioni medie cumulate dal 1993 al 2020

La stazione più vicina al sito in studio dove sono rilevati i *dati meteorologici*, quali *precipitazioni*, *temperatura* e *venti* è la *stazione di monitoraggio n. 252* nel *Comune di Venezia* dell'*Istituto Canavis*:

- Coordinate Gauss-Boaga fuso Ovest (EPSG:3003);
- Coordinata X - 1760369;
- Coordinata Y - 5036126;
- Quota della stazione - 18 m s.l.m.

Dai bollettini storici, pubblicati sul sito ARPAV per la stazione di monitoraggio n. 252, si riportano le precipitazioni medie degli ultimi tre anni.

Precipitazioni	UdM	2021	2022	2023
Totale del periodo	mm	470,6	584,8	681,8
Giorni piovosi del periodo	Giorni	61	60	69

Tabella 5.3: Media delle precipitazioni degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)

Si considera giorno piovoso quando la precipitazione giornaliera è ≥ 1 mm. Si segnala che con precipitazione nevosa il pluviometro potrebbe non rilevare o sottostimare il fenomeno.

Temperature

Nella figura sottostante (fonte ARPAV- Temi ambientali – Cambiamenti climatici – Atlante climatico I) è riportata la temperatura media rilevata dal 1993 al 2020. Dalla figura si evince che il sito in interesse ha una temperatura media di 14°C.

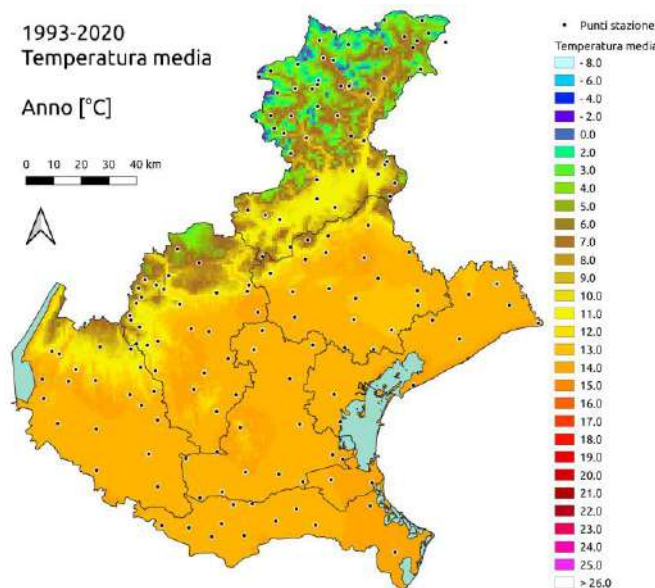


Figura 5.37: Temperatura media rilevata dal 1993 al 2020 (Fonte: ARPAV)

Dai bollettini storici, pubblicati sul sito ARPAV per la *stazione di monitoraggio n. 252*, si riportano le temperature medie degli ultimi tre anni.

Temperatura	UdM	2021	2022	2023
Media del periodo	°C	14,5	16,0	16,1

Tabella 5.4: Temperature medie degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)

Venti

Dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera del 2004 si riporta l'analisi campo di vento stazioni a 10 m, per il territorio veneziano, per il quale sono illustrati i risultati per tre centraline, presso le seguenti località: Portogruaro, Gesia e Valle Averte.

La più prossima al sito di interesse (~ 10 km) è quella posta a Valle Averte.

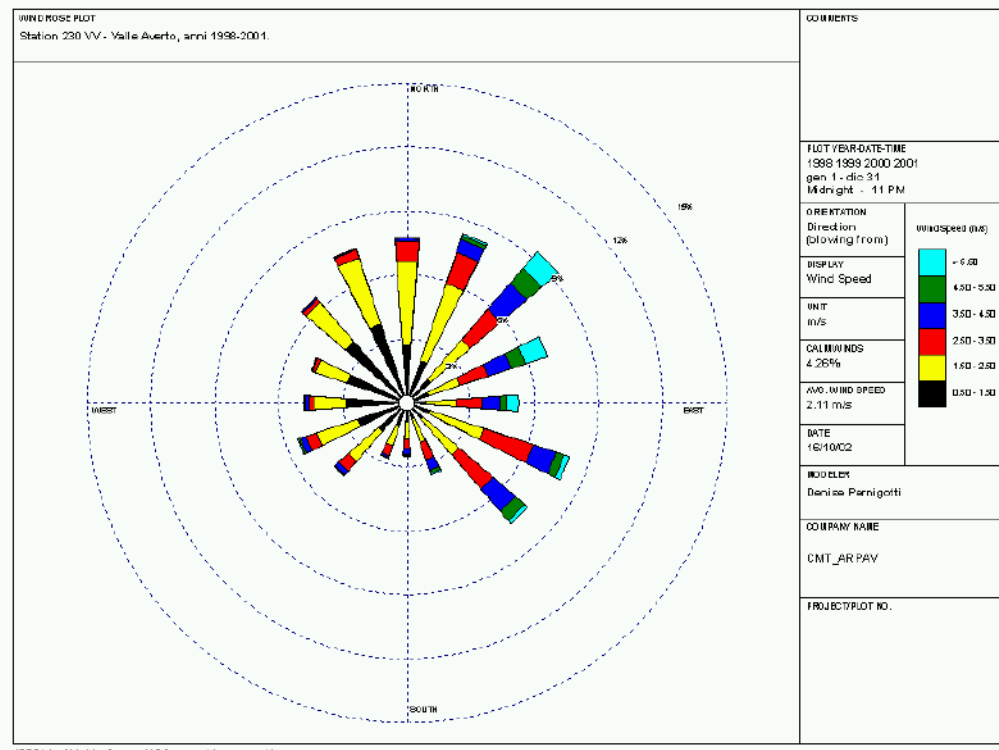


Figura 5.38: Valle Averte, anni 1998-2001, max 15% (Fonte: ARPAV)

E' caratterizzata da prevalenza di venti deboli provenienti dal N-N-O specie in inverno e venti >2 m/s provenienti prevalentemente da E-N-E, tipici del semestre freddo e più intensi in autunno.

Dai bollettini storici, pubblicati sul sito ARPAV per la *stazione di monitoraggio n. 252*, si riportano le velocità del vento degli ultimi tre anni.

Velocità del Vento	UdM	2021	2022	2023
Media del periodo	m/s	1,8	16,0	16,1

Tabella 5.5: Velocità del vento degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)

Sempre per la *stazione di monitoraggio n. 252*, si riportano le misure giornaliere di *Direzione vento prevalente a 10 m (SETTORE)*.

	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic
2021	N	N	N	ESE	NNE	N	N	N	N	N	N	N
2022	N	N	N	NNE	N	ESE	NNE	N	N	N	N	N
2023	N	N	N	N	NNE	N	N	N	N	N	N	N

Tabella 5.6: Direzione prevalente a 10 m del vento degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)

Qualità aria

Per la descrizione della qualità dell'aria, si fa riferimento al *Monitoraggio della qualità dell'aria* eseguito da ARPAV nel *Comune di Venezia, località Malcontenta, gennaio 2023 – febbraio 2024*.

Rispetto al sito in esame la località dove si è eseguito il monitoraggio dista ~ 4 km.

Di seguito si riporta la *tabella* con i valori limite della qualità dell'aria per la protezione della salute umana e della vegetazione, utilizzata per caratterizzare l'area di interesse.

INQUINANTE	NOME LIMITE	INDICATORE STATISTICO	VALORE
SO ₂	Limite per la protezione degli ecosistemi	Media annuale e media invernale	20 ug/m ³
	Soglia di allarme	Superamento per 3h consecutive del valore	500 ug/m ³
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media 1h	350 ug/m ³ [da non superare più di 24 volte per anno civile]
	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media 24h	125 ug/m ³ [da non superare più di 3 volte per anno civile]
NO _x	Limite per la protezione della vegetazione	Media annuale	30 ug/m ³
NO ₂	Soglia di allarme	Superamento per 3h consecutive del valore	400 ug/m ³
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media 1h	200 ug/m ³ [da non superare più di 18 volte per anno civile]
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 ug/m ³

PM10	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media 24h	50 ug/m ³ [da non superare più di 35 volte per anno civile]
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 ug/m ³
PM2.5	Valore obiettivo per la protezione della salute umana	Media annuale	25 ug/m ³
CO	Limite per la protezione della salute umana	Max giornaliero della media mobile su 8h	10 mg/m ³
O3	Soglia di informazione	Superamento del valore orario	180 ug/m ³
	Soglia di allarme	Superamento del valore orario	240 ug/m ³
	Obiettivo a lungo termine [protezione salute umana]	Max giornaliero della media mobile su 8h	120 ug/m ³
	Valore Obiettivo per la protezione della salute umana	Max giornaliero della media mobile su 8h	120 ug/m ³ [da non superare più di 25 giorni all'anno, come media su 3 anni]
	Valore Obiettivo per la protezione della salute umana	AOT40 valori 1h [maggio-luglio]	18000 ug/m ³ x h [come media su 5 anni]
	Obiettivo a lungo termine [protezione della vegetazione]	AOT40 valori 1h [maggio-luglio]	6000 ug/m ³ x h
B(a)P	Valore obiettivo	Media annuale	1.0 ng/m ³
C6H6	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	5.0 ug/m ³
Pb	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	0.5 ug/m ³
Ni	Valore obiettivo	Media annuale	20.0 ng/m ³
As	Valore obiettivo	Media annuale	6.0 ng/m ³
Cd	Valore obiettivo	Media annuale	5.0 ng/m ³

Tabella 5.7: Valori limite della qualità dell'aria per la protezione della salute umana e della vegetazione

La campagna di monitoraggio della qualità dell'aria a *Malcontenta* è stata condotta mediante l'impiego di una stazione rilocabile, presso la *scuola primaria F.lli Bandiera*, dotata di analizzatori in continuo per il campionamento e la misura degli inquinanti chimici individuati dalla *normativa vigente*.

Le conclusioni del monitoraggio sono di seguito riportate:

“Monitoraggio della qualità dell'aria con stazione rilocabile a Malcontenta – via Moranzani (presso scuola F.lli Bandiera)

La qualità dell'aria a Malcontenta è stata valutata in seguito ad una campagna di monitoraggio realizzata con stazione rilocabile posizionata in via Moranzani, 24, nei pressi della scuola primaria F.lli Bandiera. Il monitoraggio è stato effettuato in tre periodi: dal 02/03/2023 all'11/04/2023, dal 24/08/2023 al 04/10/2023 e dal 10/01/2024 al 25/02/2024.

La situazione meteorologica verificatasi durante la campagna è stata analizzata dal Servizio Meteorologico di ARPAV utilizzando i dati della stazione meteorologica ARPAV di Campagna Lupia – Valle Averte.

Durante la campagna di monitoraggio le concentrazioni di monossido di carbonio, biossido di zolfo, e biossido di azoto non hanno mai superato i limiti di legge a mediazione di breve periodo. Questi inquinanti non presentano quindi particolari criticità.

Anche per quanto riguarda il benzene ed i metalli, le medie complessive ponderate dei tre periodi di monitoraggio sono risultate inferiori al rispettivo valore limite annuale per il benzene ed il piombo ed inferiori al rispettivo valore obiettivo per i restanti metalli (D.Lgs. n. 155/10).

Diversamente **la concentrazione di ozono** ha superato la soglia di informazione (il giorno 26 agosto 2023, dalle ore 15:00 alle ore 16:00) e l'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana (in 2 giornate durante la prima campagna e in 7 giornate durante la seconda).

La concentrazione media complessiva ponderata di benzo(a)pirene ($1,4 \text{ ng/m}^3$) è risultata superiore al valore obiettivo di 1 ng/m^3 .

Inoltre, **la concentrazione di polveri PM10** ha superato il valore limite giornaliero per la protezione della salute umana, pari a $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$, da non superare per più di 35 volte per anno civile, per un totale di 27 giorni di superamento su 130 complessivi di misura (21%).

La media complessiva ponderata dei periodi di monitoraggio eseguiti è stata pari a $41 \text{ } \mu\text{g/m}^3$.

L'applicazione della metodologia di calcolo del valore medio annuale di PM10, basata sul confronto con la stazione fissa industriale di riferimento di Malcontenta – via Lago di Garda, stima per il sito di Malcontenta – via Moranzani un valore di $33 \text{ } \mu\text{g/m}^3$, inferiore al valore limite annuale.

La medesima metodologia di calcolo stima inoltre il superamento del valore limite giornaliero per un numero di giorni superiore ai 35 consentiti.

L'adozione da parte di ARPAV dell'indice sintetico di qualità dell'aria, basato sull'andamento delle concentrazioni di PM10, biossido di azoto e ozono, permette di evidenziare che nel 67% delle giornate di monitoraggio eseguite a Malcontenta – via Moranzani la qualità dell'aria è stata giudicata accettabile, nel 14% mediocre, nel 7% pessima, nel 6% scadente e nel 4% buona.”

5.5.2 Acqua

Acque superficiali

Laguna di Venezia

La Laguna di Venezia è localizzata a nord ovest del bacino settentrionale del Mar Adriatico; ha una superficie complessiva di $\sim 550 \text{ km}^2$ ed è compresa fra i fiumi Brenta a sud e Sile a nord. Della superficie lagunare totale, $\sim 1'80\%$ risulta coperto in maniera stabile da acqua, il 10% da barene e il 5% da isole.

Le sue **origini** risalgono approssimativamente a 6.000 anni fa, in concomitanza con l'innalzamento del livello del mare durante il periodo *post-glaciale würmiano*. L'odierna configurazione è il risultato di un complesso di eventi naturali, che ne hanno determinato la formazione, e del succedersi di interventi antropici che hanno modificato fortemente l'evoluzione naturale. Tra questi i più importanti riguardano la deviazione del corso dei tributari sfocianti in laguna, condotta tra il 1300 e il 1700.



Figura 5.39: Laguna di Venezia (fonte sito MOSE)

I confini lagunari verso terra sono marcati da opere umane il cui riferimento principale è la “conterminazione lagunare”. Tale opera è costituita da 129 cippi che segnano il confine tra la laguna e la terraferma. Verso il mare la laguna di Venezia è delimitata da un cordone litoraneo costituito, da sud a nord, dai seguenti lidi: *Sottomarina, Pellestrina, Lido di Venezia e Cavallino*, separati tra loro dalle tre *bocche di porto* di *Chioggia, Malamocco e Lido*.

Del territorio dell’ecosistema lagunare fa parte il bacino scolante ed in cui si contano 29 punti di immissione d’acqua dolce nella *Laguna*, con deflusso naturale o meccanicamente gestito tramite *idrovore*.

La *Laguna* presenta una struttura morfologica articolata, costituita da una rete fitta di canali che, partendo dalle *bocche di porto*, diminuisce gradatamente in sezione; la rete di canali convoglia la corrente della marea fino alle parti più interne, con maggiore velocità nelle zone più prossime alle *bocche*, dove le correnti sono più intense, mentre le aree più interne della laguna sono caratterizzate da un modesto idrodinamismo e da un ridotto ricambio idrico. La profondità media della colonna d’acqua è di ~ 1 m; conseguentemente il rapporto superficie/volume risulta essere particolarmente elevato.

Bacino Scolante Laguna di Venezia (Fonte ARPAV)

Il *Bacino Scolante* rappresenta il territorio la cui rete idrica superficiale scarica - in condizioni di deflusso ordinario - nella *Laguna di Venezia*.

La superficie del *Bacino Scolante* si compone di due aree:

1. i territori dei *bacini idrografici tributari dei corsi d'acqua superficiali sfocianti nella Laguna di Venezia*;
2. i territori che interessano i corpi idrici scolanti nella *Laguna di Venezia* tramite le acque di risorgiva, individuati come *Area di Ricarica*.

Il territorio del *Bacino Scolante* (la cui perimetrazione è stata approvata con *D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003*) conta una superficie complessiva di ~ 2.038 km² - corrispondente alla somma delle superfici dei suoi diversi bacini idrografici - ed è, quindi, pari a quasi 1/9 della *regione Veneto*.

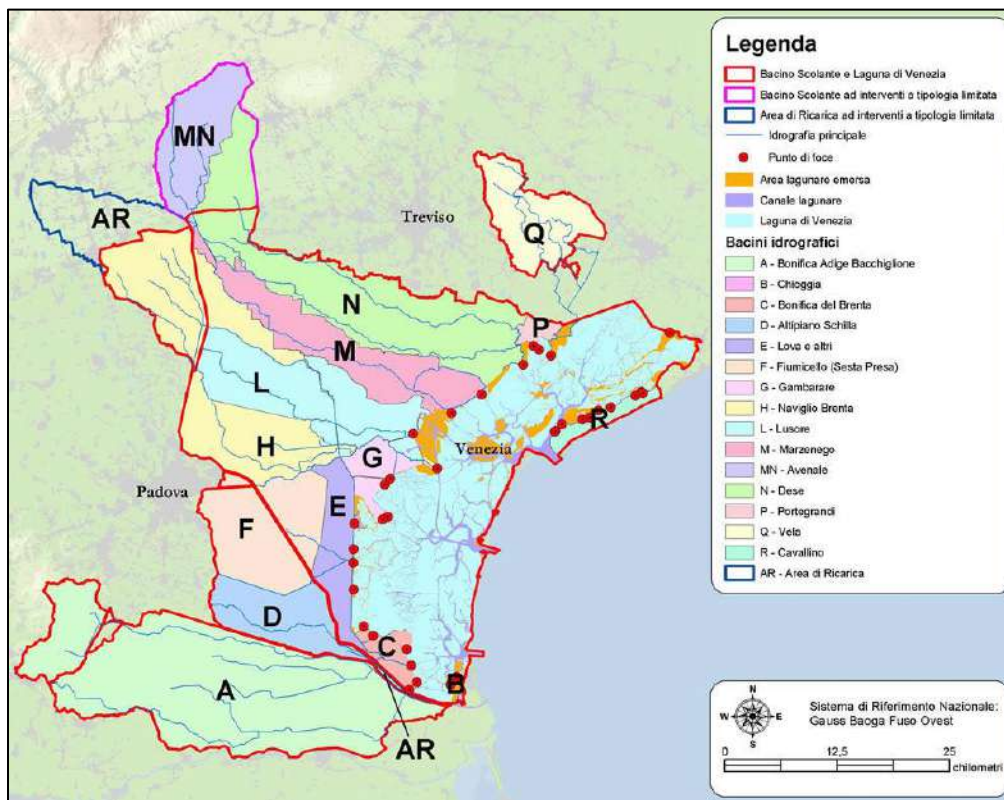


Figura 5.40: Bacino Scolante Laguna di Venezia

Il sito di interesse appartiene alla *macroisola portuale* nell'area industriale di *Porto Marghera a Venezia (VE)*. La *macroisola* confina a nord est con il *Canale Industriale Nord*, ad ovest e a sud ovest con il *Canale Industriale Ovest*, a est con la *Laguna Veneta*.

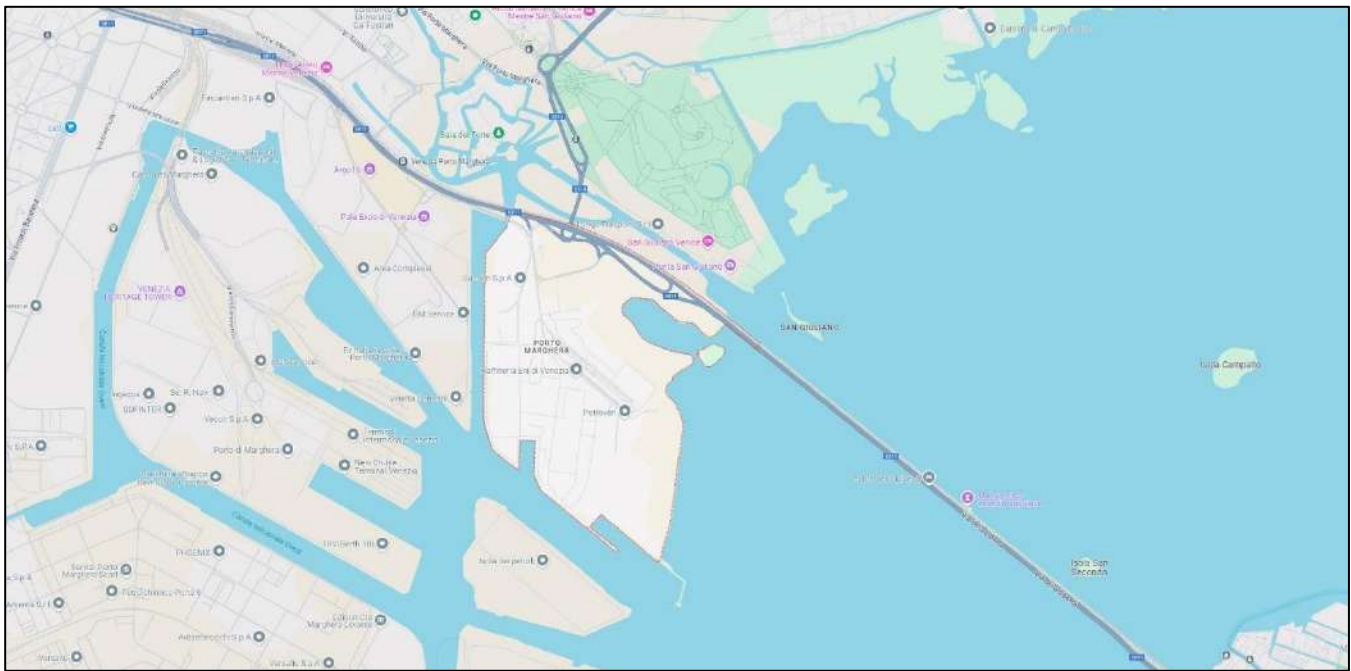


Figura 5.41: Porto Marghera – Canale Industriale Ovest

A partire dal 1917 la Società Porto Industriale realizzò la grande zona industriale di Porto Marghera, bonificando i terreni lagunari e costruendo ferrovie, canali artificiali navigabili e strade.

Dal P.R.G. del 1908 (fonte: sito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Porti di Venezia e Chioggia), risulta evidente l’artificialità dei Canali Industriali.

La vecchia zona industriale di Porto Marghera (denominata prima zona industriale), trae origine dal Piano Regolatore 30.10.1925 e dalla convenzione 18.8.1926, con la quale l’esecuzione delle opere veniva affidata in concessione alla Società Anonima del Porto Industriale di Venezia.

Nel 1946, anno in cui si risolse il rapporto istituitosi tra Stato, Comune e Società concessionaria, l’utilizzazione delle aree della prima zona era completa, su una estensione di ~ 550 ettari, distinta nei settori: petrolifero, industriale e commerciale.

Qualità acque superficiali

La “tipizzazione” è un processo funzionale alla definizione delle condizioni di riferimento tipospecifiche per la classificazione dello stato ecologico dei corpi idrici. I criteri per la tipizzazione, indicati dal D.M. 131/2008, considerano la morfologia (Laguna / Delta), l’escursione di marea, la dimensione dei corpi idrici e la salinità. Nel caso della Laguna di Venezia, al fine di permettere una zonizzazione più accurata, è stato considerato anche il grado di confinamento determinato dalla presenza di estesi e continui corpi barenali. In base alle elaborazioni la Laguna di Venezia può essere suddivisa in 4 tipi:

- laguna costiera, microtidale, di grandi dimensioni, polialina confinata;
- laguna costiera, microtidale, di grandi dimensioni, polialina non confinata;
- laguna costiera, microtidale, di grandi dimensioni, eurialina confinata;
- laguna costiera, microtidale, di grandi dimensioni, eurialina non confinata.

Sulla base dei “tipi” sono stati successivamente individuati i “corpi idrici”, quali elementi distinti e significativi che costituiscono l’unità fisica di riferimento per la classificazione dello *stato ecologico* e dello *stato chimico*.

I *corpi idrici* sono stati definiti sia in relazione alle pressioni che su essi insistono, sia in base alle informazioni disponibili sullo stato chimico ed ecologico, oltre che sugli aspetti idro-morfologici.

Il sito in esame è prospiciente al corpo idrico denominato “Marghera”, tipo “Poialino non confinato”, codice *PNCI*, con un’estensione di 28 km².

Lo stato ecologico viene definito attraverso la valutazione degli *Elementi di Qualità Biologica* (per le acque di transizione: fitoplancton, macroinvertebrati bentonici, macroalghe e angiosperme, fauna ittica) selezionando quelli più sensibili alle pressioni presenti e agli elementi chimico-fisici e morfologici a supporto, secondo i criteri indicati dal *D.M. 260/2010*.

Lo *stato ecologico*, in particolare, è definito in relazione al grado di scostamento rispetto alle condizioni di un *corpo idrico* con caratteristiche biologiche, idromorfologiche e fisico-chimiche non compromesse da impatti antropici (condizioni di riferimento). A seconda dell’entità dello scostamento dalle condizioni ottimali viene assegnato uno stato di qualità che può essere elevato, buono, sufficiente, scarso oppure cattivo (*Fonte: ARPAV*)

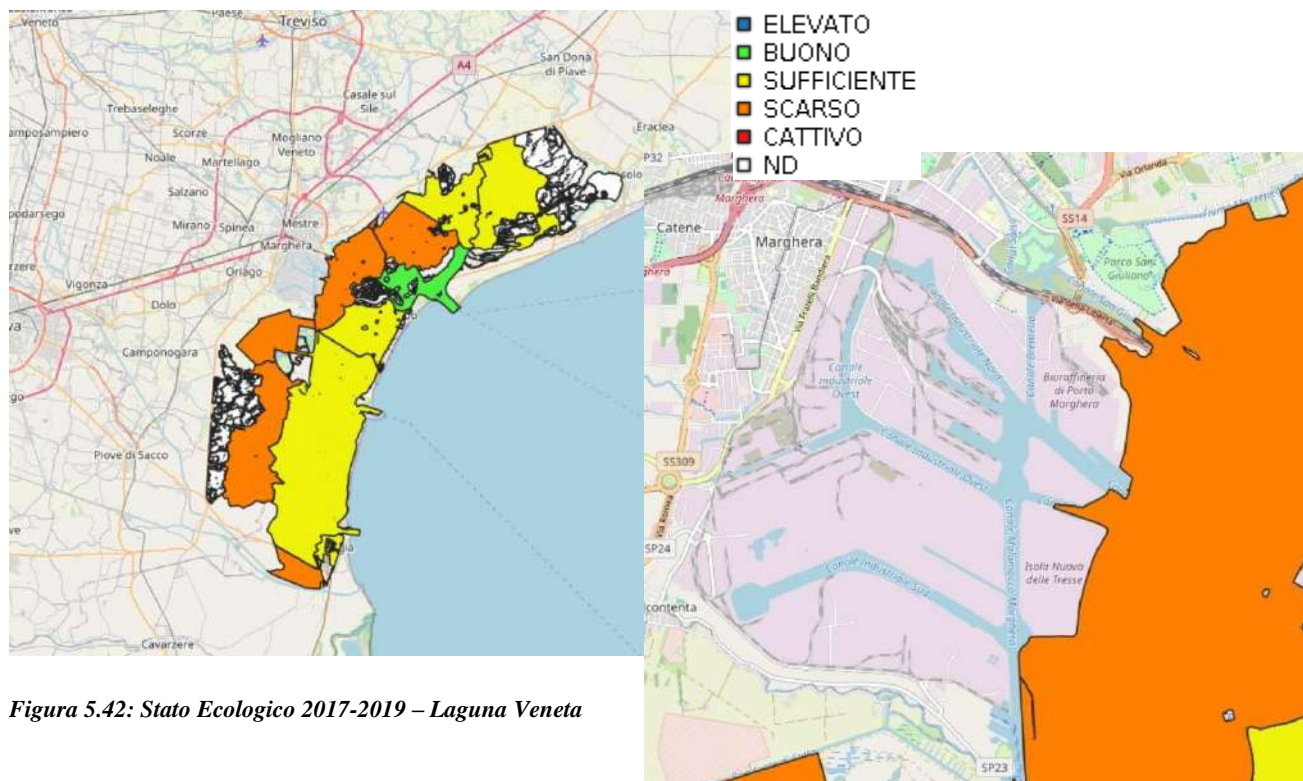


Figura 5.42: Stato Ecologico 2017-2019 – Laguna Veneta

Figura 5.43: Stato Ecologico 2017-2019 corpo idrico “Marghera”

Lo Stato Ecologico 2017-2019 del Corpo idrico “Marghera” è “scarso”.

Nel dettaglio i seguenti dati:

EQB_BENTH	SUFFICIENTE
BENTH_RQE	0.64
EQB_MACRO	SCARSO
MACRO_RQE	0.33
EQB_FITO	BUONO
FITO_RQE	0.66
EQB_PESCI	BUONO
PESCI_RQE	0.8
EQ_CHIFIS	SUFFICIENTE
INQ_SPECIF	BUONO
ST_ECOLOG	SCARSO

Tabella 5.8: Dati relativi allo Stato Ecologico del corpo idrico “Marghera”

Acque sotterranee

In Veneto, nell'ambito della redazione del *primo piano di gestione del distretto Alpi Orientali*, sono stati individuati 33 corpi idrici sotterranei.

Per la definizione dei *corpi idrici sotterranei di pianura* è stato utilizzato un criterio idrogeologico che ha portato prima alla identificazione di due grandi *bacini sotterranei* divisi dalla *dorsale Lessini-Berici-Euganei*, poi nella zonizzazione da monte a valle in: *alta, media e bassa pianura*.

Il sito di interesse si trova nella *Bassa Pianura Veneta*, che è caratterizzata da un sistema di acquiferi confinati sovrapposti, alla cui sommità esiste localmente un acquifero libero. Considerando che i corpi idrici sotterranei devono essere unità con uno stato chimico e uno quantitativo ben definiti, la falda superficiale è stata distinta rispetto alle falde confinate che sono state raggruppate in un unico corpo idrico. Il sistema di falde superficiali locali è stato ulteriormente suddiviso in 4 corpi idrici sulla base dei sistemi deposizionali dei fiumi *Adige, Brenta, Piave e Tagliamento*.

Il corpo idrico di riferimento è il numero 30 – *BPSB “Bassa Pianura Settore Brenta”*, e il *BPV “Acquiferi Confinati Bassa Pianura”*.

Qualità Acque sotterranee

Dal *rapporto ARPAV “Qualità Acque Sotterranee 2023”* si indicano i risultati del *monitoraggio regionale delle acque sotterranee del Veneto* svolto nel 2023.

Nel 2023 il monitoraggio quantitativo ha interessato 212 punti, quello qualitativo 293, il 66% dei quali non presentano alcun superamento degli standard numerici individuati dal *D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.* e sono stati classificati con qualità buona, il restante 34% mostra almeno una non conformità e sono stati classificati con qualità scadente.

Il maggior numero di sforamenti è dovuto alla presenza di inquinanti inorganici (80 superamenti) e di arsenico (29 superamenti), prevalentemente di origine naturale. Per le sostanze di sicura origine antropica le contaminazioni riscontrate più frequentemente e diffusamente sono quelle dovute ai pesticidi (35). Gli altri superamenti degli standard di qualità sono causati da nitrati (6), composti organoalogenati (8) e composti perfluorurati (4). Osservando la distribuzione dei superamenti nel territorio regionale si nota una netta distinzione tra le tipologie di inquinanti presenti a monte ed a valle del limite superiore della fascia delle risorgive: nell'acquifero indifferenziato di alta pianura la scarsa qualità è dovuta soprattutto a pesticidi, nitrati e composti organoalogenati; negli acquiferi differenziati di media e bassa pianura a sostanze inorganiche e metalli.

Nel Comune di Venezia, nel 2023, sono stati monitorati i punti indicati in tabella seguente, che è un estratto della tabella 8 “Elenco dei punti monitorati” (fonte: “Qualità Acque Sotterranee 2023” ARPAV):

Prov	Comune	Cod.	tipo	Prof.	Q	P	GWB
VE	Venezia	17	C	298,63	•	•	BPV
VE	Venezia	25	C	225	•	•	BPV
VE	Venezia	299	C	280	•	•	BPV
VE	Venezia	3	C	199	•	•	BPV
VE	Venezia	33	L	3,5		•	BPSB
VE	Venezia	39	L	14		•	ND
VE	Venezia	40	L	2,55		•	BPSB

Dove: cod, codice identificativo del punto di monitoraggio; tipo, tipologia di punto: C=falda confinata, L=falda libera; SC=falda semiconfinata; S=sorgente; prof, profondità del pozzo in metri; Q, punto di misura per parametri chimici e fisici; P, punto di misura piezometrica; GWB, sigla del corpo idrico sotterraneo.

Tabella 5.9: Estratto Tabella 8 “Elenco punti monitorati”

Prov	Comune	Cod.	Q	NO ₃	Pest	VOC	Me	Ino	Ar	CIB	Pfas	Sostanze
VE	Venezia	17	S	◦			◦	•				ione ammonio
VE	Venezia	25	S	◦			•	•				ione ammonio, arsenico
VE	Venezia	299	S	◦			◦	•				ione ammonio
VE	Venezia	3	S	◦			◦	•				ione ammonio

Dove: Legenda: ◦ = ricercate, ma entro standard di qualità (SQ)/VS; • = superamento SQ/VS; Q = qualità; NO₃=nitrati; pest = pesticidi; VOC= composti organici volatili; Me = metalli; Ino= inquinanti inorganici; Ar=composti organici aromatici; CIB= clorobenzeni; Pfas=composti perfluorurati, sostanze = nome/sigla delle sostanze con superamento SQ/VS.

Tabella 5.10: Estratto Tabella 11 “Qualità chimica”

5.5.3 Suolo e sottosuolo

L'area del sito in esame si inserisce nel contesto della medio-bassa pianura veneta la cui sequenza stratigrafica è rappresentata dall'alternarsi di litotipi sabbiosi a granulometria variabile e litotipi argilloso-limosi. In tale contesto stratigrafico trova posto un sistema multifalde costituito da un acquifero superiore freatico e un acquifero inferiore a falde confinate. La sequenza stratigrafica tipo vede la presenza di sedimenti continentali pleistocenici costituiti da sabbie, limi e argille, delimitati, al tetto, da argilla sovraconsolidata, giallo bruna, nota come "caranto" che rappresenta un livello guida ad indicare la

transizione alla serie sovrastante, prevalentemente lagunare, dell'Olocene. Quest'ultima è costituita da argille, prevalenti, con vegetali e torbe, e da sabbie e torbe. L'origine dei terreni che costituiscono il territorio della Laguna di Venezia è data dalle deposizioni alluvionali dei fiumi Bacchiglione, Brenta, Sile, Piave e dalla combinazione di due fenomeni:

- da un lato l'interramento dovuto alle deposizioni fluviali e agli apporti sabbiosi dal mare attraverso le bocche lagunari;
- dall'altro l'azione di erosione causata dalle correnti di marea.

L'estromissione e l'allontanamento dei fiumi dalla laguna operata dall'uomo, ha favorito il fenomeno di erosione, inoltre lo sviluppo nel secolo scorso dell'area industriale di Porto Marghera, attraverso la bonifica per colmata dell'area perilagunare utilizzando materiali di riporto, ha completamente mascherato i caratteri di superficie del preesistente ambiente naturale. Nella successiva figura è riportato il modello geologico dell'area di Porto Marghera tratto dal "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera".

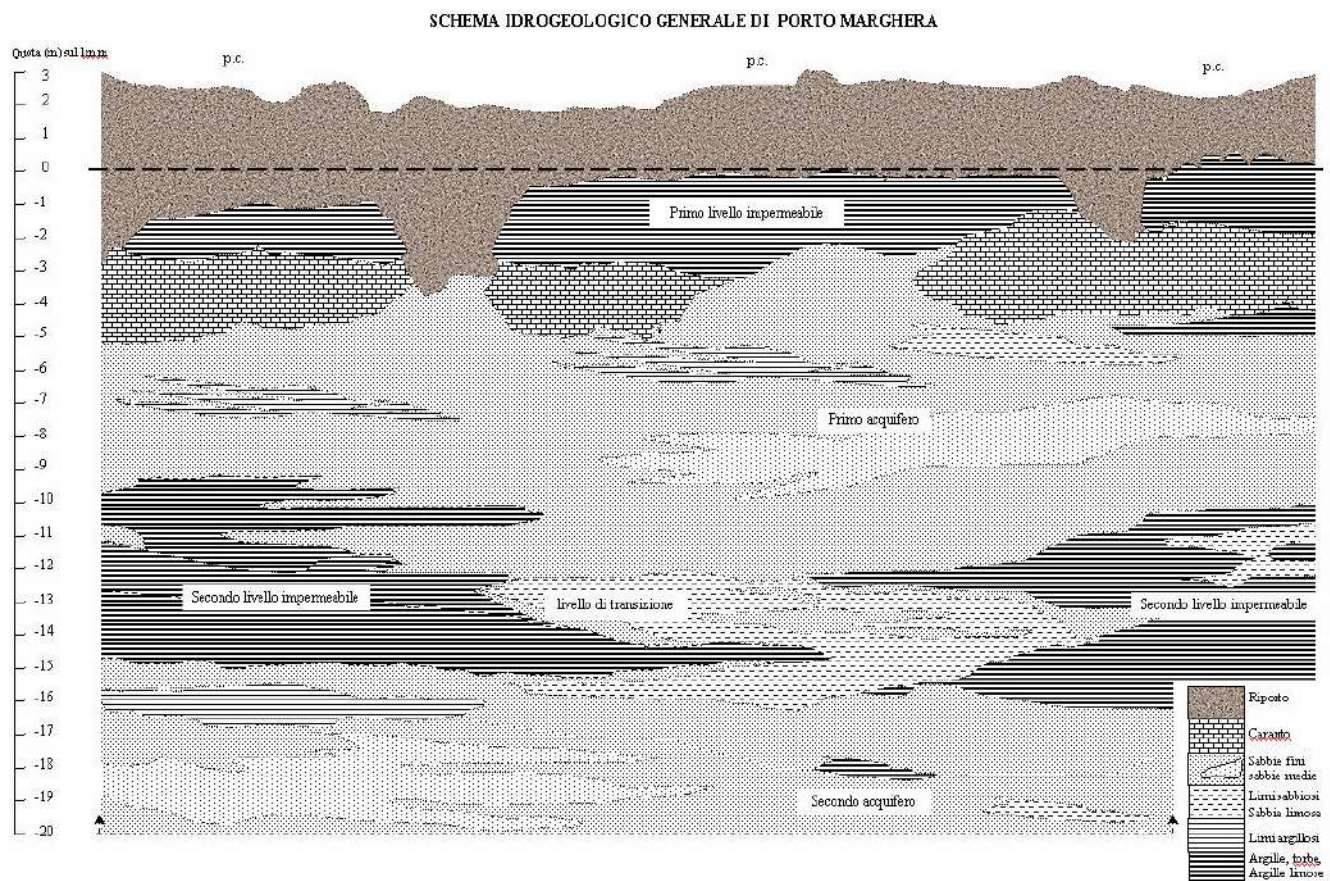


Figura 5.44: Modello geologico e idrogeologico tratto dal Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera

SIN – Porto Marghera

L'area industriale di Porto Marghera è stata individuata come *Sito di Bonifica di Interesse Nazionale* con la L.426/1998 "Nuovi interventi in campo ambientale" che, per la prima volta in Italia, riconosce alcune aree industriali ad alto rischio ambientale per le quali lo Stato si è impegnato per interventi di messa in sicurezza e bonifica.

L'interesse nazionale viene definito in relazione al rilievo dell'impatto sull'ambiente connesso all'estensione dell'area interessata, alla quantità e alla pericolosità degli inquinanti presenti.

Dal sito del *Ministero*:

▪ **Sintesi della Storia produttiva del Sin**

Nel SIN sono presenti attività di: Raffineria, Chimica Integrata (*Macroisole Vecchio e Nuovo Petrolchimico*), Acciaierie.

▪ **Principali problematiche ambientali**

In numerosi casi è stata rilevata la presenza di diverse famiglie di contaminanti, tra le quali le più diffuse sono le seguenti:

- **Suolo:** Metalli, Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA);
- **Acque di falda:** Metalli, IPA, Composti organo-clorurati.
- **Perimetrazione del SIN e programmazione negoziata**

Con D.M. 23 febbraio 2000, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale n. 52 del 3 marzo 2000*, è stata individuata la perimetrazione del SIN ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della Legge 426/98. Con D.M. n. 144 del 24 aprile 2013, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 2013*, il SIN è stato oggetto di ridefinizione del perimetro. Inoltre, è stato emanato, in data 22 dicembre 2016, il decreto di rettifica n. 386, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017*, contenente una precisazione sulla riperimetrazione del SIN a seguito della delibera della Conferenza di Servizi decisoria del 30 maggio 2016.

Il perimetro del SIN, definito negli anni Dieci, misura ~ 1900 ettari, circoscrive il SIN alle sole aree industriali, mentre sono state escluse le aree agricole, residenziali, verdi e commerciali così come le zone lagunari e i *Canali Portuali* (incluse con la prima definizione del perimetro).

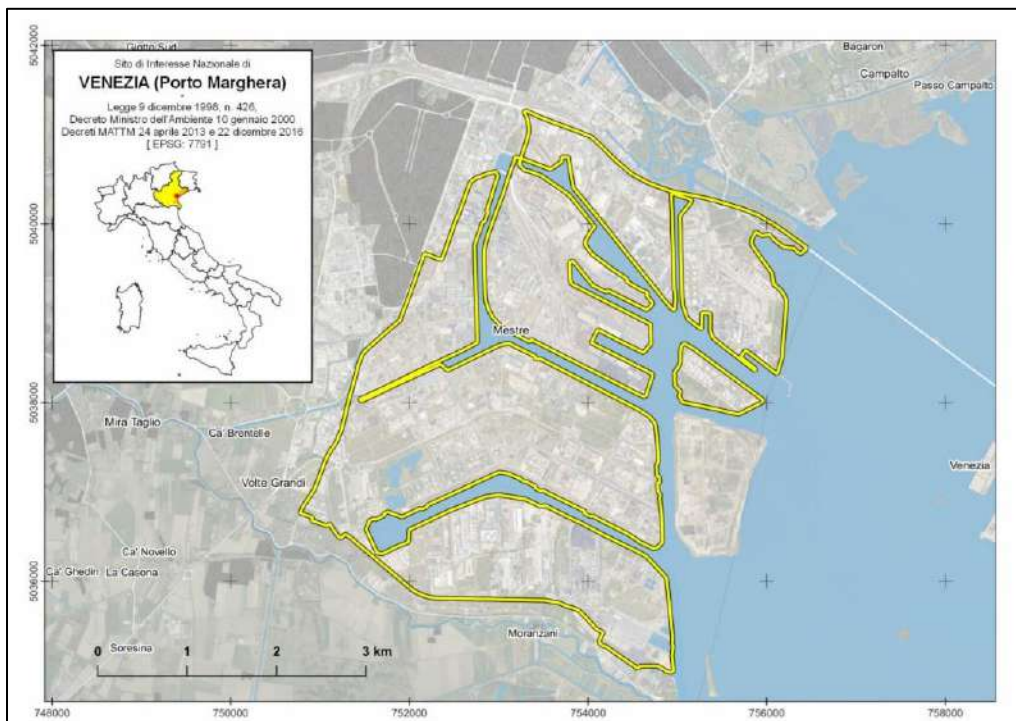


Figura 5.45: Perimetrazione del SIN (2016)

Di seguito la figura illustra lo stato di avanzamento delle attività nel SIN, aggiornato al 30 giugno 2019.

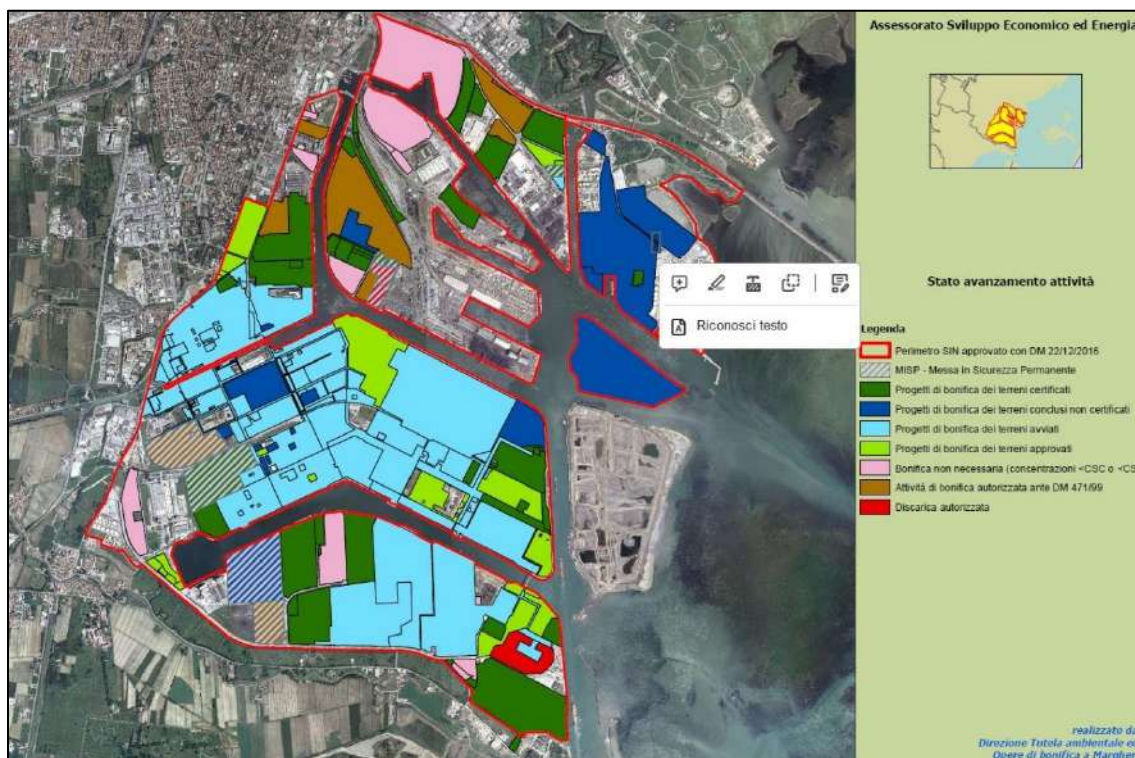


Figura 5.46: Stato di avanzamento delle attività nel SIN di Porto Marghera, aggiornato al 30 giugno 2019

Tra gli ultimi impegni assunti dal *Ministero* ai fini della bonifica dell'area del *SIN*, si annovera la sottoscrizione:

- in data 10 aprile 2020, dell'Accordo di Programma “per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di Venezia – Porto Marghera” tra il *Ministero dell'Ambiente*, la *Regione del Veneto* e l'*Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale*;
- in data 4 agosto 2020, dell'Accordo di Programma “Per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di ‘Venezia – Porto Marghera’ di competenza del *Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche*”, tra *MATTM* e *Provveditorato alle OO.PP. del Triveneto*.

5.5.4 Biodiversità

Il contesto ecologico che si colloca a contorno del complesso industriale in esame è l'ambiente lagunare *Veneto*, caratterizzato da elementi di peculiarità naturalistica di grande rilievo ed oggetto di numerose iniziative e provvedimenti di salvaguardia e tutela, tra cui l'inserimento di ampie aree lagunari tra i *Siti* afferenti alla *rete di Natura 2000* (*Z.P.S. - Zona Protezione Speciale* e *S.I.C. - Sito Interesse Comunitario*).

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

- *Z.P.S. - IT3250046 - “Laguna di Venezia” - Distanza ~ 3 km;*
- *S.I.C. - IT3250031 - “Laguna superiore di Venezia” - Distanza ~ 3,60 km;*
- *S.I.C. - IT3250010 - “Bosco di Carpenedo” - Distanza ~ 4,50 km;*
- *S.I.C. - IT3250030 - “Laguna medio inferiore di Venezia” - Distanza ~ 5,5 km;*

La distanza riportata è quella che, con buona approssimazione, intercorre fra il sito in esame e il perimetro dei *siti della Rete Natura 2000* individuati.

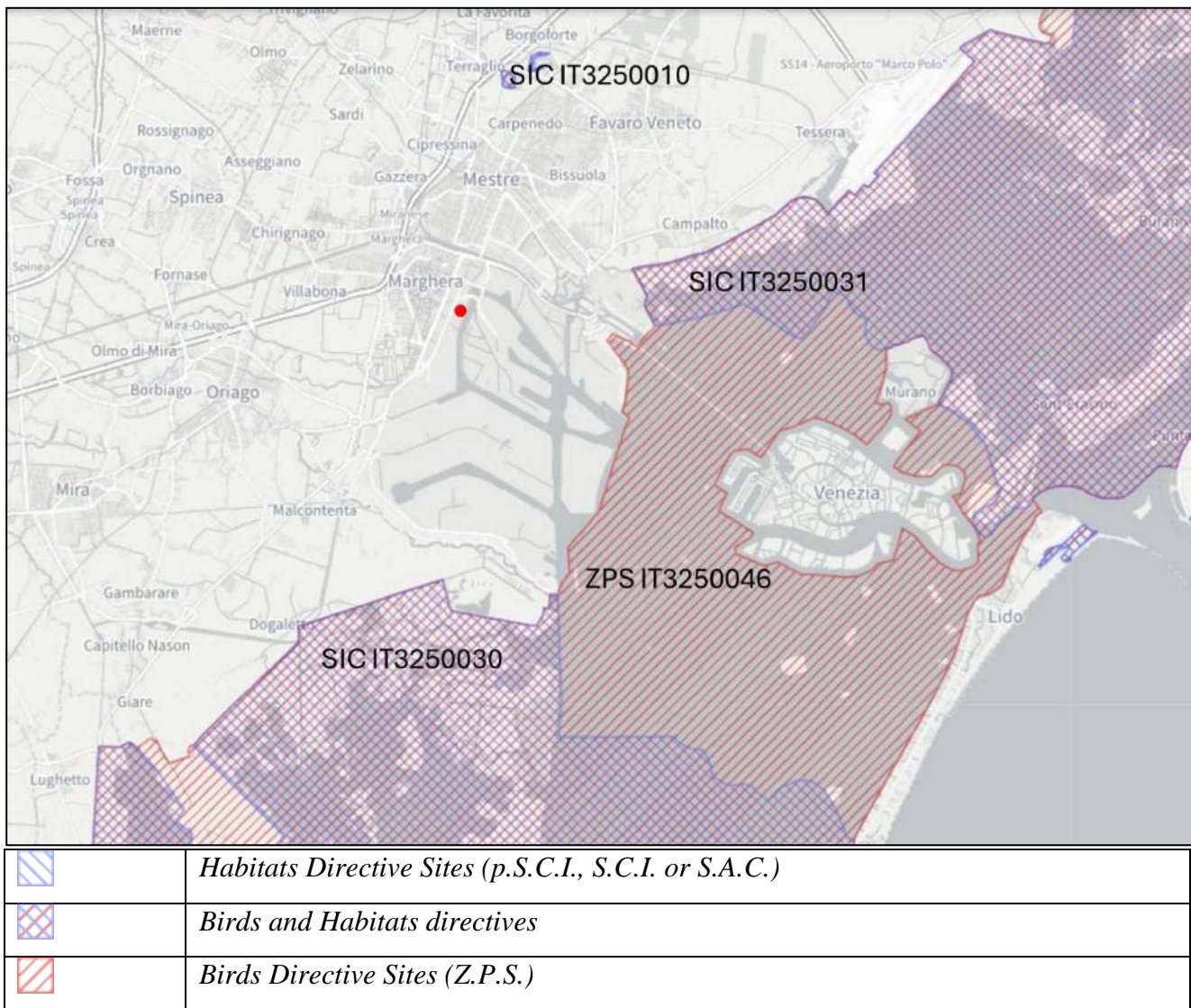


Figura 5.47: Siti SIC, individuati dalla Rete Natura 2000

Z.P.S. - IT3250046 – “Laguna di Venezia”

La *Laguna di Venezia* è la Z.P.S. - IT3250046, per un'estensione complessiva di 55.206 ettari, ed è caratterizzata dalla presenza di un complesso sistema di specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento del pesce e di molluschi. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e *sintipi alofili*, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. Sono presenti zone parzialmente modificate ad uso industriale (casse di colmata), la cui bonifica risale agli anni *Sessanta*, ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e aspetti boscati con pioppi e salici.

I principali tipi di *habitat* menzionati nell'*Allegato I della Direttiva 92/43/CEE* e presenti nel sito sono:

- 1140 Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea;
- 1150 * Lagune costiere;
- 1210 Vegetazione annua delle linee di deposito marine
- 1310 Vegetazione pioniera a *Salicornia* e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose.
- 1320 Prati di *Spartina (Spatinion maritimae)*;
- 1410 Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*);
- 1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*);
- 3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del tipo *Magnopotamion* o *Hydrocharition*.

*Il segno * indica i tipi di habitat prioritari*

Zona di eccezionale importanza per lo svernamento e la migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare ardeidi, anatidi, limicoli. Importante sito di nidificazione per numerose specie di uccelli tra i quali si segnalano sternidi e caradriformi. Presenza di tipi e sintipi endemici, nonché di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale.

S.I.C. - IT3250031 - "Laguna superiore di Venezia"

Il sito S.I.C. - IT3250031 ha un'estensione complessiva di 20.365 ettari ed è caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali con ampie porzioni utilizzate prevalentemente per l'allevamento del pesce.

Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico.

I principali tipi di habitat menzionati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE e presenti nel sito sono:

- 1140 Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea;
- 1150 * Lagune costiere;
- 1310 Vegetazione pioniera a *Salicornia* e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose.
- 1320 Prati di *Spartina (Spatinion maritimae)*;
- 1410 Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*);
- 1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*).

*Il segno * indica i tipi di habitat prioritari*

È un'importante area per lo svernamento e la migrazione di uccelli acquatici, in particolare limicoli. Area di nidificazione per alcuni *caradiformi* tra cui *Cavaliere d'Italia* e *Pettegola*. Presenza di tipi e sintipi endemici e di entità floristiche di notevole interesse a livello nazionale e/o regionale.

S.I.C. - IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”

Il sito S.I.C. - IT3250010 ha un'estensione complessiva di 13 ettari ed è un frammento di bosco planiziale a prevalenza di *Quercus robur*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor* (*Carpino-Quercetum roboris*, *Carpinion illyricum*). Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti, fortemente antropizzate. I principali tipi di *habitat* menzionati nell'*Allegato I della Direttiva 92/43/CEE* e presenti nel sito sono:

- 6410 *Praterie con Molinia su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (Molinion caeruleae)*;
- 91L0 *Querceti di rovere illirici (Erythronio-Carpinion)*.

S.I.C. - IT3250030 - “Laguna medio inferiore di Venezia”

Il sito S.I.C. - IT3250030 ha un'estensione complessiva di 26.384 ettari ed è caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali e paludi, con ampie aree utilizzate per attività di vallicoltura nella porzione occidentale (valli da pesca) e di molluschicoltura in quella orientale (mitilicoltura lungo i canali lagunari a maggior profondità e *venericoltura* nelle aree a minor battente idrico).

Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da barene che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore *Nord Adriatico*.

I principali tipi di *habitat* menzionati nell'*Allegato I della Direttiva 92/43/CEE* e presenti nel sito sono:

- 1140 *Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea*;
- 1150 * *Lagune costiere*;
- 1310 *Vegetazione pioniera a Salicornia e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose*.
- 1320 *Prati di Spartina (Spatinion maritimae)*;
- 1410 *Pascoli inondatai mediterranei (Juncetalia maritimi)*;
- 1420 *Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornetea fruticosi)*.

*Il segno * indica i tipi di habitat prioritari*

Relativamente alla qualità e importanza del sito si segnala la presenza di tipi e sintipi endemici e di specie vegetali rare e/o minacciate sia a livello regionale che nazionale.

Zona di eccezionale importanza per svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide.

Importante sito di nidificazione per numerose specie di uccelli.

5.5.5 Paesaggio

L'area in studio fa parte dell'*Ambito di Paesaggio n. 27 "Pianura Agropolitana Centrale"* dell'*"Atlante Ricognitivo del Paesaggio"*, che è parte integrante del nuovo *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto*.

L'*ambito n. 27* è un ambito di bassa pianura antica, si sviluppa su una superficie di 756,62 km² e comprende l'*area metropolitana centrale*, costituita dal sistema insediativo e dai territori di connessione afferenti alle *Città di Padova e Mestre*, fino all'*hinterland trevigiano*, inclusa tra la fascia delle risorgive e l'ambito della centuriazione a nord e l'area della *riviera del Brenta* a sud.

Caratteri del Paesaggio - Geomorfologia

L'ambito fa parte del sistema della bassa pianura antica calcarea, a valle della linea delle risorgive con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane a depositi fini; in particolare appartiene al sistema deposizionale del *Brenta pleistocenico* (tutta la parte a nord del *Naviglio*) e alla pianura olocenica del *Brenta* con apporti del *Bacchiglione* (tutta l'area padovana). L'ambito è caratterizzato dalla forte presenza di argille con corridoi determinati da dossi del Brenta (dove si concentrano maggiormente le sabbie) e del *Bacchiglione*. La geomorfologia è influenzata dalla storia dell'idrografia di questo territorio. Morfologicamente l'area si può inserire in un contesto di bassa pianura alluvionale interessata da corsi d'acqua che si sviluppano, per lo più, con un andamento meandriforme.

La divagazione delle aste fluviali dei principali corsi d'acqua presenti nella zona, hanno sovrapposto nel tempo e nella sequenza stratigrafica, ambienti caratterizzati da differente energia di trasporto e deposizione dei sedimenti.

Integrative della struttura geomorfologica del territorio sono tutte le opere antropiche costruite dalla Repubblica di Venezia per il controllo dell'idrografia e per impedire l'interramento della laguna, come per esempio il *canale Limenella*, che attualmente segna il confine occidentale del *territorio comunale di Padova*, e il *Taglio Novissimo di Brenta*; ma anche realizzate in tempi più recenti come l'imbonimento della *zona industriale di Porto Marghera* e il tratto realizzato dell'idrovia *Venezia – Padova*.

L'ambito è caratterizzato dalla forte presenza antropica e pertanto gli elementi vegetazionali sono di tipo sinantropico-ruderale, ovvero associati alla presenza dell'uomo.

L'area, dal punto di vista fitogeografico, appartiene al *Sistema Planiziale Padano* della *Regione Medioeuropea*, la cui vegetazione tipica è quella del *Quercus-Carpinetum*, ormai rara, presente in relitti con *Ulmus minor* e *Acer campestre*.

Caratteri del Paesaggio – Insedimenti e Infrastrutture

Il sistema insediativo – infrastrutturale dell’area centrale risente fortemente della presenza dei nuclei urbani di *Padova* e *Mestre*, territorialmente connessi attraverso il corridoio plurimodale che interessa l’area della *Riviera del Brenta*. Da *Padova* e *Mestre* si sono nel tempo sviluppate dinamiche di occupazione del suolo lungo i principali assi viari che si dipartono a raggiera dai centri urbani (la Strada del Santo, l’asse *Padova–Vicenza*, la *Piovese*, la *Riviera del Brenta*, il *Terraglio*, la *Castellana*, la *Miranese*, ecc.). (...)

L’area mestrina è caratterizzata anche dalla **presenza del Polo di Porto Marghera**, dove, nell’ultimo decennio, in particolare nel nucleo del *Parco scientifico e tecnologico Vega*, sono andate consolidandosi una serie di iniziative e di attività collegate alla conoscenza e alla ricerca (...)

Il restante territorio è stato fortemente caratterizzato da dinamiche insediative che hanno portato al consolidarsi della cosiddetta “*città diffusa*”.

Caratteri del Paesaggio – Valori naturalistico-ambientali e storico culturali

La forte presenza antropica nell’area metropolitana centrale ha lasciato, nel tempo, sempre meno spazio a realtà naturalistico-ambientali, con conseguente banalizzazione del paesaggio e mancanza di *habitat* diversificati. Tuttavia, permangono nel territorio, anche se piuttosto frammentate, alcune zone di interesse ambientale, come il sistema di parchi e giardini storici, alcuni lembi di coltivazioni agricole tradizionali, alcuni lacerti di bosco planiziale e alcune cave senili oggi rinaturalizzate. A queste si aggiungono ambienti con vegetazioni erbose, arboree, arbustive ed igrofile legate ai vari corsi d’acqua presenti sul territorio, che si pongono come elementi di connessione tra le aree di interesse naturalistico-ambientale.

Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica

26. *Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi.*

26b. *Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell’approvvigionamento e della distribuzione dell’energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.*

26e. *Promuovere interventi di riordino e riqualificazione delle zone industriali e artigianali in senso multifunzionale, con particolare attenzione al commercio al dettaglio, ai servizi alle imprese ed ai lavoratori, alla continuità d’uso degli spazi anche al di fuori degli orari di lavoro.*

26g. *Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree industriali, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale delle risorse.*

Si riportano qui dei cenni tratti da una pubblicazione di “*Venezia Documenta*” del Comune di Venezia, in particolare la n. 6 del giugno 2013 su *Porto Marghera*: i valori del paesaggio industriale.

La pubblicazione illustra come il paesaggio urbano e della produzione sia divenuto parte integrante del concetto di “*patrimonio culturale*”; e come *Porto Marghera* rappresenti un paesaggio industriale che merita particolare attenzione partendo dalle architetture che lo contraddistinguono.

La storia del *Novecento* industriale nel territorio veneziano influenza i processi di crescita economica e urbana.

La vicenda di quest'area ha rappresentato la storia del Novecento industriale nel territorio veneziano, influenzandone i processi di crescita economica e urbana. La “modernità” espressa dagli insediamenti produttivi e residenziali di Porto Marghera ha cambiato radicalmente il volto e l'identità del paesaggio sia della città insulare che di quello di terraferma. La portata sovralocale del progetto di porto industriale avviato nella laguna veneta all'inizio del ventesimo secolo ha accentuato qui, più che in altri luoghi, le caratteristiche tipiche del paesaggio industriale quale “paesaggio della discontinuità”.

Come scrive Massimo Preite: “[...] la sua comparsa rappresenta un momento di rottura rispetto alla storia precedente e segna un nuovo inizio nelle vicende dello spazio antropico”. E ancora: “Il paesaggio industriale è spesso un ‘paesaggio conflittuale’ che porta alla disgregazione degli equilibri precedenti nella misura in cui risorse naturali e assetti antropici della fase preindustriale sono stati stravolti e brutalmente asserviti alla razionalità produttiva della nuova attività industriale”.

La sua vicenda di proporzione non solo locale, ma tassello fondamentale nella storia industriale a scala nazionale, imporrebbe che anche in questa fase si seguissero delle linee di programmazione politico economiche “superiori”, in grado di definire un quadro strategico per il futuro.

5.6 Capacità di Carico dell'Ambiente Naturale

La capacità di carico dell'ambiente naturale in cui è inserito il progetto è analizzata con riferimento alle zone identificate al p.to c) dell'allegato V, parte II del D.Lgs. 152/2006 (Zone umide, riparie, foci di fiumi; Zone costiere; Zone montuose e forestali; Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale; Zone protette speciali ai sensi delle direttive 2009/147/Ce e 92/43/Cee (S.I.C. e Z.P.S.); Zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla normativa dell'Unione europea sono già stati superati; Zone a forte densità demografica; Zone di importanza storica, culturale o archeologica) per le quali non si identificano interazioni significative).

6 TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

6.1 Aria

Per quel che riguarda le polveri emesse dai camini dell'installazione si precisa che a fronte di un centinaio di *camini* autorizzati, considerando i *camini* afferenti alle lavorazioni e agli stoccaggi, la proprietà chiede l'implementazione di altri sedici *camini*. Tali emissioni saranno a servizio dei magazzini, già presenti, di cui si chiede l'utilizzo. Inoltre, i futuri *camini* avranno portata simile a quella dei camini esistenti e saranno principalmente legati allo scarico navi. A tale proposito va evidenziato che il numero di navi che scaricano si è drasticamente ridotto negli ultimi anni, pertanto, tali camini verranno utilizzati solo al bisogno e non avranno emissioni continue e/o considerevoli.

Anche se il parametro delle polveri, nello specifico il PM_{10} , è un parametro critico per l'area, vista l'entità dell'aumento descritto, si considera trascurabile l'impatto sull'*atmosfera*.

Per quel che riguarda l'*impatto odorigeno*, si ritiene che i processi produttivi, le materie prime utilizzate, i prodotti finiti e le sostanze generate, non inducano la propagazione di odori, pertanto si ritiene l'impatto nullo.

6.2 Acqua

Per quel che riguarda gli scarichi, nulla cambia rispetto all'assetto attuale. Si ricorda che l'attività non è titolare di uno scarico industriale e che la gestione delle acque di pioggia non cambia, configurandosi quindi in uno scarico di acque depurate di prima pioggia in fognatura e uno scarico di *acque di seconda pioggia* in Laguna.

Le acque sotterranee non sono coinvolte nel progetto.

Si considera un impatto nullo sulla *componente acque*.

6.3 Territorio

Il Progetto non prevede la costruzione o l'ampliamento di strutture edilizie, ma l'utilizzo di due strutture già esistenti. L'area che verrà aggiunta alla parte storica non subirà modifiche di tipologia di utilizzo, essendo già appartenente alla zona industriale, e di permeabilità.

L'area dello stabilimento rientra nel perimetro del *Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera*.

La *Società* ha provveduto ad eseguire la caratterizzazione dei terreni e dei suoli, alla messa in sicurezza di emergenza laddove necessario ed a svolgere l'analisi di rischio sito specifica (attualmente oggetto di

aggiornamento in base all'evoluzione normativa). Continuano le interlocuzioni con le *Autorità competenti (in primis il Ministero dell'Ambiente)*.

6.4 Consumi di acqua

Per quel che riguarda l'approvvigionamento da acquedotto, nulla cambia rispetto al consumo attuale e al massimo presunto. Infatti, come scritto in precedenza, la capacità produttiva rimane invariata.

Si considera un impatto nullo sulla componente *acque*.

6.5 Consumi di energia elettrica

Il consumo di energia elettrica nel 2023 è stato di 33.184 MWh.

Non sono previsti consumi sensibilmente maggiori di energia elettrica rispetto agli attuali.

6.6 Rumore

In *Allegato B24* è stata riportata la *Valutazione Previsionale di Impatto Acustico* redatta nel 2021, per assolvere alle prescrizioni dell'*AIA vigente*. La *Valutazione* ha visto il rispetto dei *limiti di zona*.

Nell'*elaborato* sono indicate le sorgenti emmissive dell'installazione, individuate nelle seguenti:

- i fabbricati nei quali avviene l'attività produttiva;
- i piazzali utilizzati per le attività di manovra dei camion per lo scarico dei cereali e il carico dei prodotti finiti (solo in periodo *diurno*);
- il carico / scarico delle navi, che avviene con frequenza sostanzialmente mensile; lungo *la via Banchina dell'Azoto*;
- le attività di scarico dei vagoni ferroviari sempre lungo il lato est dell'area in esame.

All'interno di questo elenco, non si configurano nuovi impianti di stoccaggio, pertanto l'impatto del Progetto sulla *componente rumore* è da considerarsi nullo.

6.7 Traffico veicolare

Il Progetto non riguarda la capacità dell'installazione che rimane quella autorizzata, quindi, non si configura nessun aumento di traffico, né veicolare, né ferroviario o navale. L'impatto deve considerarsi nullo.

6.8 Paesaggio

Il Progetto non prevede modifiche di tipo strutturale e si ritiene che il progetto non possa in alcun modo incidere sulla matrice paesaggio.

Si può concludere che l'impatto del progetto previsto è nullo.

6.9 Flora fauna ed ecosistemi

L'area di studio rientra nelle *aree destinate ad attività industriali e spazi annessi* come illustrato dalla *Carta della copertura del suolo* realizzata dalla *Regione Veneto* e datata 2020 che di seguito si riporta. Verso est, confina con la *Laguna*.



Legenda

Banca dati della Carta della Copertura del Suolo aggiornamento 2020

- 1.1.2.2 - Strutture residenziali isolate
- 1.1.3.3 - Ville Venete
- 1.2.1.1 - Aree industriali e spazi annessi
- 1.2.1.2 - Aree commerciali e spazi annessi
- 1.2.1.3 - Servizi pubblici, militari e privati
- 1.2.1.4 - Infrastrutture per l'approvvigionamento idrico, difese costiere e fluviali
- 1.2.1.5 - Infrastrutture tecnologiche di pubblica utilità
- 1.2.1.6 - Luoghi di culto (non cimiteri)
- 1.2.1.7 - Cimiteri non vegetati
- 1.2.1.8 - Strutture socio sanitarie (ospedali e case di cura)
- 1.2.1.9 - Scuole
- 1.2.1.11 - Complessi agro-industriali
- 1.2.1.12 - Insediamenti zootecnici

Legenda

Banca dati della Carta della Copertura del Suolo aggiornamento 2020

- 1.2.2.4 - Aree ferroviarie con terreni associati
- 1.2.2.5 - Altre linee ferroviarie
- 1.2.2.6 - Aree adibite al parcheggio
- 1.2.2.7 - Reti ed aree per la distribuzione idrica
- 1.2.2.8 - Grandi impianti di concentrazione e smistamento merci (interporti e simili)
- 1.2.3.1 - Aree portuali commerciali
- 1.2.3.2 - Aree portuali per diporto
- 1.2.3.3 - Aree portuali per la pesca
- 1.2.4.1 - Aeroporti civili commerciali
- 1.2.4.2 - Aeroporti per uso sportivo e da diporto
- 1.2.4.3 - Aeroporti militari
- 1.3.1.1 - Aree estrattive saline
- 1.3.1.2 - Aree estrattive native

Legenda

Banca dati della Carta della Copertura del Suolo aggiornamento 2020

- 4.4.4.4 - Siti industriali e artigianali su scorie, rifiuti, rifiuti di origine generazionale
- 1.3.2.2 - Depositi di rottami a cielo aperto, cimiteri di autoveicoli
- 1.3.3.1 - Cantieri e spazi in costruzione e scavi
- 1.3.3.2 - Suioli rimaneggiati e artefatti
- 1.3.4.1 - Aree abbandonate
- 1.3.4.2 - Aree in trasformazione
- 1.4.1.1 - Parchi urbani
- 1.4.1.2 - Cimiteri vegetati
- 1.4.1.3 - Aree incolte nell'urbano
- 1.4.1.4 - Aree verdi private
- 1.4.1.5 - Aree verdi associate alla viabilità
- 1.4.2.1 - Campi, strutture turistiche ricettive o bungalow o simili
- 1.4.2.2 - Aree sportive (calcio, atletica, tennis, ecc.)

Figura 6.1: Carta della copertura del suolo 2020 – Regione Veneto

Come più volte esposto, il progetto non prevede modifiche rilevanti, tranne l'utilizzo di due strutture già esistenti per lo stoccaggio del grano e della crusca.

7 MITIGAZIONI

Dall'analisi condotta non emerge la necessità di mettere in atto ulteriori opere a mitigazione oltre a quelle esistenti.

8 CONCLUSIONI

Le analisi effettuate nell'ambito del presente studio consentono di evidenziare che gli effetti dei potenziali impatti ambientali diretti ed indiretti sono nel complesso poco significativi.

9 INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 3.1: Estratto planimetria B22 – Stoccaggi attuali.....</i>	<i>28</i>
<i>Figura 3.2: Estratto planimetria C11 – Stoccaggi di progetto.....</i>	<i>29</i>
<i>Figura 3.3: individuazione delle aree di progetto (il cerchio rosso identifica l'area di pertinenza del progetto Grandi Molini Italia S.p.A. e il cerchio giallo identifica l'area di proprietà della vicina ditta Carbones Italia S.r.l.).....</i>	<i>31</i>
<i>Figura 3.4: Stralcio tavola reti acque meteoriche (Allegato “RETE ACQUE METEORICHE”).....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 4.1: Inquadramento territoriale provinciale dell'ambito oggetto di analisi.....</i>	<i>37</i>
<i>Figura 4.2: Inquadramento territoriale comunale dell'ambito oggetto di analisi.....</i>	<i>37</i>
<i>Figura 4.3: Inquadramento territoriale locale dell'ambito oggetto di analisi</i>	<i>40</i>
<i>Figura 4.4: Ortofoto dello stato attuale dell'ambito oggetto di analisi.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura 5.1: Estratto della Tavola 01a – Uso del suolo – Terra, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto.....</i>	<i>42</i>
<i>Figura 5.2: Estratto della Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto.....</i>	<i>43</i>
<i>Figura 5.3: Estratto della Tavola 01c – Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 5.4: Estratto della Tavola 02 – Biodiversità, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto</i>	<i>45</i>
<i>Figura 5.5: Estratto della Tavola 03 – Energia e Ambiente, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto</i>	<i>46</i>
<i>Figura 5.6: Estratto dell'Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE).....</i>	<i>48</i>
<i>Figura 5.7: Estratto dell'Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE).....</i>	<i>51</i>
<i>Figura 5.8: Estratto dell'Elaborato 3 (2/3) – Sistema Ambientale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE).....</i>	<i>52</i>
<i>Figura 5.9: Estratto dell'Elaborato 4 (2/3) – Sistema Insediativo - Infrastrutturale, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE).....</i>	<i>53</i>
<i>Figura 5.10: Estratto dell'Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio, del Piano Territoriale Generale Metropolitan (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE).....</i>	<i>60</i>
<i>Figura 5.11: Estratto della Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE).....</i>	<i>63</i>
<i>Figura 5.12: Estratto della Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE).....</i>	<i>65</i>
<i>Figura 5.13: Estratto della Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE).....</i>	<i>67</i>
<i>Figura 5.14: Estratto della Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE).....</i>	<i>69</i>

<i>Figura 5.15: Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)</i>	<i>76</i>
<i>Figura 5.16: Estratto della Tavola 5 (Foglio 4) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), della Variante al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE).....</i>	<i>77</i>
<i>Figura 5.17: Estratto della Tavola 13.1.a (Foglio 36) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente.....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 5.18: Estratto del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale</i>	<i>83</i>
<i>Figura 5.19: Estratto della Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili, del Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia (VE) 2009</i>	<i>87</i>
<i>Figura 5.20: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto alla Zonizzazione Regionale (Fonte: Allegato B della D.G.R.V. n. 1855 del 2020).....</i>	<i>92</i>
<i>Figura 5.21: Estratto della Fig. 2.1 – Carta dei Sottobacini Idrografici, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)</i>	<i>99</i>
<i>Figura 5.22: Estratto della Fig. 2.1 – Carta delle aree sensibili, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)</i>	<i>101</i>
<i>Figura 5.23: Estratto della Fig. 2.2 – Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV)</i>	<i>102</i>
<i>Figura 5.24: Estratto della Fig. 2.3 – Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV).....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 5.25: Estratto della Tav. 36 – Zone omogenee di protezione dall’inquinamento, del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto (Fonte: ARPAV).....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 5.26: Estratto della Carta della pericolosità idraulica, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)</i>	<i>113</i>
<i>Figura 5.27: Estratto della Carta del rischio idraulico, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.).....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 5.28: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di alta probabilità – T.R. 30 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)</i>	<i>114</i>
<i>Figura 5.29: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di media probabilità – T.R. 100 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)</i>	<i>114</i>
<i>Figura 5.30: Estratto della Carta delle altezze idriche, scenario di bassa probabilità – T.R. 300 anni, P.G.R.A. 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali (A.d.b.A.O.)</i>	<i>115</i>
<i>Figura 5.31: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto ai corsi d’acqua interessati, parzialmente interessati ed esclusi dal vincolo paesaggistico della Città Metropolitana di Venezia ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (Fonte: Geoportale Regione Veneto).....</i>	<i>116</i>
<i>Figura 5.32: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, dal punto di vista archeologico (Fonte: Regione Veneto – Carta Archeologica del Veneto Vol. IV, Foglio 51 – Venezia, Quadrante II NO., nn. 281 - 301) ...</i>	<i>117</i>

<i>Figura 5.33: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto ai Vincoli in rete per i beni e le attività culturali e per il turismo (Fonte: Portale Vincoli in rete, Ministero della Cultura – Mi.C.)</i>	118
<i>Figura 5.34: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi, rispetto alle aree soggette a vincolo idrogeologico (Fonte: Geoportale Regione Veneto)</i>	119
<i>Figura 5.35: Inquadramento dell’ambito oggetto di analisi e localizzazione dello stesso, rispetto ai S.I.C., alle Z.P.S. ed alle Z.S.C. più prossime all’iniziativa (Fonte: Natura 2000 Network Viewer Europeo)</i>	122
<i>Figura 5.36: precipitazioni medie cumulate dal 1993 al 2020</i>	128
<i>Figura 5.37: Temperatura media rilevata dal 1993 al 2020 (Fonte: ARPAV)</i>	129
<i>Figura 5.38: Valle Averte, anni 1998-2001, max 15% (Fonte: ARPAV)</i>	130
<i>Figura 5.39: Laguna di Venezia (fonte sito MOSE)</i>	134
<i>Figura 5.40: Bacino Scolante Laguna di Venezia</i>	135
<i>Figura 5.41: Porto Marghera – Canale Industriale Ovest</i>	136
<i>Figura 5.42: Stato Ecologico 2017-2019 – Laguna Veneta</i>	138
<i>Figura 5.43: Stato Ecologico 2017-2019 corpo idrico “Marghera”</i>	138
<i>Figura 5.44: Modello geologico e idrogeologico tratto dal Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera</i>	141
<i>Figura 5.45: Perimetrazione del SIN (2016)</i>	143
<i>Figura 5.46: Stato di avanzamento delle attività nel SIN di Porto Marghera, aggiornato al 30 giugno 2019</i>	143
<i>Figura 5.47: Siti SIC, individuati dalla Rete Natura 2000</i>	145
<i>Figura 6.1: Carta della copertura del suolo 2020 – Regione Veneto</i>	153

10 INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 2.1: Informazioni generali</i>	8
<i>Tabella 2.2: Macroaree dello stabilimento</i>	10
<i>Tabella 2.3: Consumi di energia elettrica rapportati al grano macinato</i>	20
<i>Tabella 2.4: Camini presenti nello stabilimento</i>	22
<i>Tabella 2.5: Camini delle batterie di silos</i>	23
<i>Tabella 2.6: Impianti e attività aventi un potenziale impatto odorigeno</i>	24
<i>Tabella 2.7: Classi di sostanze odorogene</i>	25
<i>Tabella 2.8: Valori limite di immissione ed emissione diurna/notturna per la classe VI – aree esclusivamente industriali</i>	26
<i>Tabella 4.1: Comuni confinanti con il Comune di Venezia (VE)</i>	38
<i>Tabella 4.2: Distanza dagli altri comuni capoluogo del Veneto del Comune di Venezia (VE)</i>	38
<i>Tabella 5.1: Valori limite e di qualità delle classi acustiche riportata dall’art. 2.1 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) del Comune di Venezia (VE)</i>	85
<i>Tabella 5.2: Quadro di sintesi della verifica della coerenza dell’intervento con la pianificazione territoriale, settoriale e paesaggistica vigente</i>	127
<i>Tabella 5.3: Media delle precipitazioni degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)</i>	129
<i>Tabella 5.4: Temperature medie degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)</i>	130
<i>Tabella 5.5: Velocità del vento degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)</i>	131
<i>Tabella 5.6: Direzione prevalente a 10 m del vento degli ultimi tre anni per la stazione di monitoraggio n. 252 (Fonte: ARPAV)</i>	131
<i>Tabella 5.7: Valori limite della qualità dell’aria per la protezione della salute umana e della vegetazione</i>	132
<i>Tabella 5.8: Dati relativi allo Stato Ecologico del corpo idrico “Marghera”</i>	138
<i>Tabella 5.9: Estratto Tabella 8 “Elenco punti monitorati”</i>	140
<i>Tabella 5.10: Estratto Tabella 11 “Qualità chimica”</i>	140