

Via S. Donà n. 312/1 30173 Favaro Veneto - Venezia  
Tel. 041.8627200 041.630169 Fax 041.8622057  
P. IVA 02883020279 C.F. FRNMSM62E19L736Y  
E-mail: staff@2sa.it Internet: www.studiosicurezzaambiente.it

**Committente: Actv S.p.A.**

**Isola Nova del Tronchetto, 32 30135 Venezia**

**Oggetto: PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) PER  
ASSOGETTAZIONE A VALUTAZIONE DI IMPATTO  
AMBIENTALE (allegato V - D. lgs. 16.01.2008 n. 4)**

**PROGETTO DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE  
CANTIERE NAVALE DI PELLESTRINA (EX  
CANTIERE DE POLI)  
PELLESTRINA - VENEZIA, VIA MURAZZI n. 1216**

**Studio Preliminare ambientale**

**Attività: cantiere navale**

**Redatto da: Dott. Giampaolo Picchi**

**Con la collaborazione di  
D.ssa Nunzia Spano e Dott. Per. Ind. Massimo Franchini**

## INDICE

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE .....	4
Introduzione .....	4
Scopi e definizioni .....	4
SOGGETTI COINVOLTI .....	5
PROCEDURA .....	6
Iter procedurale .....	7
LOCALIZZAZIONE .....	8
ORIGINE STORICA DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO ED EVOLUZIONE DELLO STATO .....	11
RASSEGNA DELLA NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	13
Strumenti di pianificazione e gestione del territorio di livello regionale .....	13
Piano territoriale regionale di coordinamento .....	13
PALAV, Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana .....	16
Prescrizioni e vincoli .....	20
STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE .....	21
PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Venezia .....	21
PAT - PIANIFICAZIONE LOCALE - IL SISTEMA DEI VINCOLI .....	23
VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE PER L'ISOLA DI PELLESTRINA .....	24
PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI VENEZIA .....	28
RETE NATURA 2000 - ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) .....	29
SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA (SIC) .....	30
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE E MISURE DI CONSERVAZIONE DEL SITO ZPS IT3250046 "LAGUNA DI VENEZIA .....	32
STATO ATTUALE .....	36
Descrizione generale .....	36
Caratteristiche del Progetto di adeguamento funzionale .....	39
ANALISI DEL PROGETTO DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE .....	41
CONCESSIONE AGLI SCARICHI IN ESSERE .....	44
BACINO GALLEGGIANTE .....	47
ANALISI DELL'INCIDENZA AMBIENTALE .....	48
ATMOSFERA .....	49
Emissioni convogliate .....	49
Emissioni diffuse .....	50
Emissioni in atmosfera impianti esistenti .....	59
Impianti del gruppo A .....	59
Impianto A1 .....	59
Impianto A5 .....	61
Impianto del gruppo E .....	63
Emissioni in atmosfera impianti di progetto .....	64
Impianto A2 .....	64

Impianto A4.....	65
Impianto F.....	66
Impianto G .....	67
Impianto estrazione capannine .....	68
ACQUE SUPERFICIALI, FALDA, LAGUNA .....	69
SUOLO E SOTTOSUOLO .....	69
ECOSISTEMA .....	69
IMPATTO ACUSTICO .....	71
IMPATTO SULLA PUBBLICA SALUTE.....	72
EFFETTI SUL PAESAGGIO.....	73
EFFETTI SUL TRAFFICO ACQUEO NEL CANALE DI PELLESTRINA.....	74
ASPETTI SOCIO ECONOMICI.....	74
CONCLUSIONI.....	75

## **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

### **Introduzione**

La presente verifica di assoggettabilità è redatta in conformità a quanto previsto dall'art. 201 del D. lgs. 152/2006; comprende una descrizione dettagliata del progetto di adeguamento funzionale/piano industriale con le informazioni ed i dati ritenuti necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente circostante attesi in seguito all'attuazione del piano.

Tale studio è volto a esaminare gli effetti percepibili derivanti dalla realizzazione del progetto di adeguamento funzionale e pertanto dell'operatività a regime del Cantiere navale A.C.T.V. S.p.a., di Pellestrina, Via dei Murazzi 1216, ex Cantiere De Poli; la valutazione è allargata alle attività previste nel bacino galleggiante ormeggiato in fase operativa, in un'area lagunare in concessione demaniale, prospiciente la banchina, oltre il canale di Pellestrina.

In particolare, lo scopo del presente studio è di valutare, per quanto possibile, gli effetti prevedibili sulle componenti dei sistemi naturali locali e sul sistema antropico e sociale, con specifico riferimento, in apposita allegata valutazione VINCA, alle aree di tutela Rete natura 2000, SIC e ZPS individuate nell'area.

Il cantiere navale di Pellestrina – ex De Poli non è mai stato fin d'ora soggetto ad alcuna valutazione di impatto ambientale o di screening ambientale, ad eccezione delle valutazioni di VINCA - rete natura 2000 relative al solo progetto già eseguito di dragaggio dell'area di stazionamento/ormeggio operativo del bacino galleggiante e di quella di un progetto di spostamento dell'alveo del canale di Pellestrina, subito diniegata.

### **Scopi e definizioni**

La Verifica di Assoggettabilità alla VIA di un piano o di un programma ha lo scopo di valutare, ove previsto, se i piani e i progetti, ovvero le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull'ambiente circostante, inteso nella più ampia eccezione come l'insieme delle componenti ambientali, antropiche, sociali ed economiche del microambiente isolano e debbano essere sottoposti a successiva fase di valutazione secondo le disposizioni del D. lgs. n. 152/2006, ben considerato il livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.

La Valutazione d'Impatto Ambientale dei progetti (VIA) è il procedimento mediante il quale

si cerca di individuare preventivamente gli effetti sull'ambiente imputabile alla realizzazione di un progetto, secondo le disposizioni di cui al titolo III della seconda parte del D. lgs. 3/04/2006 n. 152, ai fini dell'individuazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'art. 4, commi 3 e 4, lettera b).

Il parere motivato è il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e prescrizioni che conclude la fase di valutazione ambientale, espresso dall'autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni.

Il provvedimento di verifica è il provvedimento obbligatorio e vincolante dell'autorità competente che conclude la verifica di assoggettabilità.

L'impatto ambientale è l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta o indiretta, a breve e a lungo termine, permanente o temporanea, singola o cumulativa, positiva o negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in seguito alla realizzazione sul territorio del progetto nelle diverse fasi della realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti.

Per patrimonio culturale s'intende l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità a quanto disposto dall'art. 2, comma 1, del D. lgs. 22/01/2004 n. 42.

Il progetto preliminare è l'insieme degli elaborati progettuali che devono presentare un livello informativo e di dettaglio equivalente almeno a quanto predisposto dall'art. 93 del decreto n. 163 del 2006 per le opere pubbliche.

## **SOGGETTI COINVOLTI**

I soggetti coinvolti nella procedura di valutazione sono i seguenti:

- Il soggetto proponente il progetto: nel caso specifico A.C.T.V. S.p.a. con sede in Venezia, Isola Nova del Tronchetto 32;
- Autorità procedenti:
  - Città Metropolitana di Venezia - Settore Politiche ambientali
  - Comune di Venezia
  - ARPAV

- Provveditorato alle infrastrutture ed ai trasporti (ex MAV)
- Capitaneria di Porto di Venezia
- SPISAL - ASL n. 3 Venezia
- Comando VVFF Venezia

## PROCEDURA

Lo screening è una procedura preliminare finalizzata a definire se il progetto deve essere assoggettato alla successiva procedura V.I.A. La V.I.A. viene applicata ai singoli progetti ricadenti negli elenchi dell'allegato III al D. lgs. 152/2006 e ss.mm.ii e Legge Regionale n. 4/2016.

La procedura si può riassumere nelle seguenti fasi:

- il proponente trasmette all'Autorità Competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti elencati nell'allegato IV, secondo le modalità stabilite dalle Regioni;
- dell'avvenuta trasmissione è dato sintetico avviso, a cura del proponente, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana per i progetti di competenza statale, nel Bollettino Ufficiale della regione (come in questo caso), per i progetti di rispettiva competenza, nonché all'albo pretorio dei Comuni interessati;
- entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso, chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni;
- l'Autorità Competente nei successivi quarantacinque giorni, valuta, sulla base degli elementi di cui all'allegato I e tenuto conto delle osservazioni pervenute, se il progetto possa avere impatti indicativi sull'ambiente. Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi;
- se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e qualora ritenuto necessario, impartisce le necessarie prescrizioni.

In altri termini lo screening è il processo atto a identificare l'entità dell'incidenza dell'attuazione del progetto sull'ambiente circostante, inteso come insiemi di componenti

ambientali, antropiche, sociali e culturali e sulle specie ed habitat protetti ai sensi della rete Natura 2000, (con complementare screening di VINCA) singolarmente o congiuntamente con altri piani o progetti e, nel caso che l'incidenza risulti significativa, dare una valutazione completa ed approfondita dell'impatto ambientale e delle possibili misure di mitigazione e compensazione eventualmente attuabili.

Dall'analisi scaturiscono anche le eventuali misure alternative tali da consentire di raggiungere gli stessi obiettivi prefissi nel progetto evitando le incidenze negative sull'integrità ambientale dell'area.

Lo scopo del presente screening è di eseguire pertanto un'analisi preliminare al fine di individuare i possibili effetti derivanti dalla realizzazione del progetto sull'ambiente circostante e sui siti d'interesse naturalistico tutelati e quantificarne, per quanto possibile, l'incidenza. L'esito di tale valutazione preliminare, necessariamente correlata anche alle implicazioni con gli aspetti antropici e sociali dell'intervento, può indirizzare o meno alla necessità di redigere uno studio di impatto ambientale appropriato.

Il presente studio preliminare ha lo scopo di fornire all'Autorità che deve esprimere il provvedimento di verifica, gli strumenti e le informazioni necessarie per stabilire se il progetto necessita o meno, di valutazione ambientale appropriata. Tali informazioni riguardano il progetto, le caratteristiche e gli esiti ambientali previsionali attesi allargati alle aree potenzialmente coinvolte.

### **Iter procedurale**

La richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA è trasmessa alla Città Metropolitana di Venezia - Settore Politiche ambientali e agli enti implicati su supporto informatico mediante PEC.

Gli obblighi di pubblicazione sono demandati alle autorità Provinciali.

Il provvedimento di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è reso pubblico dall'Autorità procedente/proponente e dall'Autorità competente anche attraverso la pubblicazione sui rispettivi siti web.

La procedura di verifica di assoggettabilità a VIA si può concludere con 2 esiti:

- da assoggettare a VIA,
- da non assoggettare a VIA, con/senza prescrizioni.

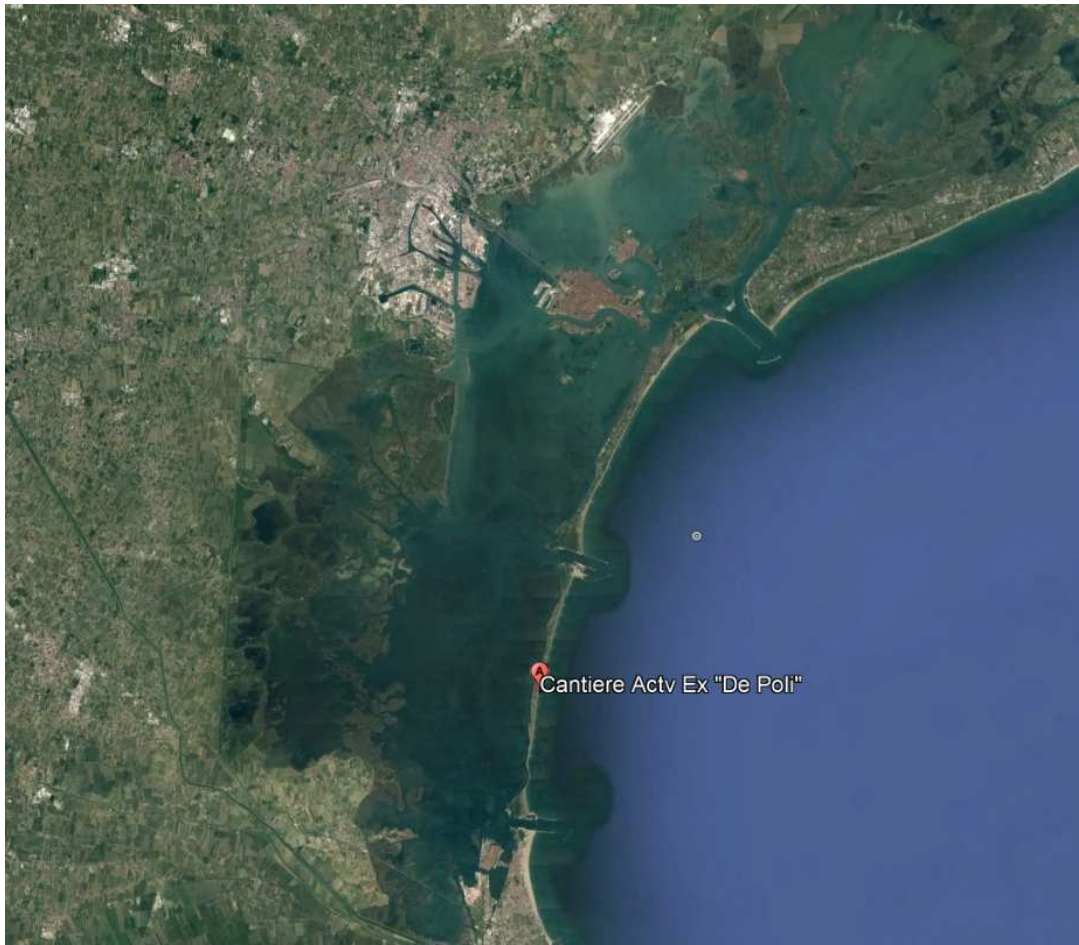
Nel caso di non assoggettabilità a VIA con prescrizioni il proponente è tenuto ad ottemperare le stesse trasmettendone i riscontri ai soggetti preposti alla verifica e al controllo con le modalità e i tempi indicati nella prescrizione.

## **LOCALIZZAZIONE**

L'area d'intervento si trova all'interno del territorio del Comune di Venezia, nella porzione S/E della Laguna di Venezia in località Pellestrina, in posizione pressoché equidistante tra la Bocca di Porto di Malamocco e la Bocca di Porto di Chioggia ed è contermina alla Zona ZPS Laguna di Venezia e SIC Laguna inferiore di Venezia Sud e all'arenile Marino, a Est, separata dalla sola strada comunale e dalla arginatura a mare, cosiddetta Murazzi.

La parte terrestre si sviluppa, su un lotto di circa mq 23.500, cui all'identificativo catastale, C.ne Venezia - Pellestrina, fg. D/6, mapp. 118 -101, ubicato lungo il fronte laguna dell'isola di Pellestrina, ad Ovest della strada comunale e per la parte lagunare, sul bacino galleggiante, natante con omologazione RINA che troverà stazionamento operativo in uno spazio acqueo in concessione demaniale prospiciente la banchina, oltre il canale di Pellestrina, collocato perpendicolarmente allo stesso ovvero, occasionalmente, lungo la banchina del cantiere.







La banchina utilizzata ha dimensioni lineari di m 180 ca.

L'insediamento è contermina a Nord e Sud a due nuclei residenziali costituiti prevalentemente da case singole unifamiliari, prevalentemente destinate ad abitazioni residenziali ed in parte destinate alla locazione turistica estiva, dei quali, quello ubicato a Sud, è classificato, nelle vigenti normative urbanistiche, come nucleo storico residenziale di Pellestrina

## **ORIGINE STORICA DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO ED EVOLUZIONE DELLO STATO**

L'attività cantieristica navale De Poli è iniziata nell'isola nel 1902.

Il cantiere, inizialmente situato nel centro dell'abitato di Pellestrina, in località Sant'Antonio, fu trasferito nell'attuale insediamento per decreto del Comune di Pellestrina (allora esistente) al fine di lasciar spazio alla costruzione dell'ospedale isolano.

Inizialmente venivano realizzate e riparate imbarcazioni in legno; dagli anni '50 il Cantiere fu convertito alla realizzazione di natanti in ferro. Con introduzione delle attività di carpenteria metallica navale.

Con l'espansione dell'attività produttiva ed il know how acquisito in oltre mezzo secolo (dagli anni 1950 al 2008) si è passati dalle piccole imbarcazioni lagunari quali bettoline, pescherecci, motoscafi etc. alla costruzione di fast ferry e chimichiere della lunghezza fino a ml.140 per una stazza di oltre 17.000 ton.



Cantiere De Poli primi anni 2000

Il Cantiere è stato rilevato nel febbraio del 2011 da ACTV S.p.A., per utilizzarlo quale base principale per la manutenzione della propria flotta aziendale. La flotta di ACTV S.p.a. è composta da n. 7 navi traghetto con scafi fino a m 70 di lunghezza, n. 7 motonavi, n. 4 battelli foranei classe 30, n. 19 battelli foranei classe 330 e 400, n. 52 motoscafi, n. 62

moto battelli, n. 6 motoscafi ausiliari, n. 2 motocisterne adibite al rifornimento dei mezzi aziendali, n. 2 motobattelli a propulsione ibrida; l'adeguamento funzionale e autorizzatorio del cantiere di Pellestrina consentirà di alleggerire considerevolmente il carico di lavoro su gli altri cantieri navali A.C.T.V. dell'Arsenale e del Tronchetto e di limitare gli interventi da affidare a terzi, anche se alcune lavorazioni, prioritariamente la sabbiatura degli scafi potrà continuare ad essere affidata a ditte terze operanti in altri insediamenti; a regime si possono prevedere circa n. 30 interventi di manutenzione a terra e circa 4/5 interventi a bordo del bacino di carenaggio, non sono previsti interventi di costruzione ex novo di natanti.

Il cantiere ACTV ha una concessione Lagunare rilasciata dal Magistrato alle Acque di Venezia (concessione n. 7942) per l'occupazione e l'uso di due specchi acquei, del demanio marittimo, uno situato su basso fondale per una superficie complessiva di mq 5.338, l'altro posto di fronte al cantiere in per una superficie complessiva di mq 5.482,60 oltre una porzione di terreno demaniale lungo la banchina avente una superficie di mq 3.188,00.

L'accesso al cantiere avviene mediante n. 3 cancelli carrai e n. 2 pedonali dalla Strada dei Murazzi, mentre il fronte lagunare, prospiciente il Canale di Pellestrina, si sviluppa per circa m 180. L'area occupa complessivamente una superficie di circa 23.500,00 mq., ed è in parte occupata da edifici e strutture e in parte destinata a piazzali di manovra, aree di stoccaggio materiali e aree di lavorazione. Tutti Gli edifici e le strutture (carro ponte e tese mobili) presenti nell'area sono funzionali alle attività del cantiere; gli edifici si distinguono in edifici direzionali ed edifici destinati alla produzione e servizi. In tutta l'area del cantiere non sono presenti alberi e aree a verde ad eccezione di un piccolo fazzoletto di prato di circa mq 30 ubicato davanti alla palazzina della direzione lato strada. Il cantiere impiega attualmente circa 70 addetti, l'attuazione del piano industriale di adeguamento funzionale del cantiere potrà incrementare il n. di addetti fino alle 90/100 unità. L'indotto del cantiere è considerevole con impieghi stabili per il servizio di mensa ed impegni variabili per servizi vari e affido di lavorazioni specifiche a ditte terze. Va rilevato che i natanti in dotazione all'Azienda pubblica di navigazione hanno dimensioni alquanto minori se comparati alle navi chimichiere da 17.000 ton. costruite negli ultimi anni della gestione De Poli, aventi una murata di oltre m. 20,00 fuori acqua per quanto concerne lo scafo e di m. 40,00 per la cabina di comando; tali navi erano costruite al di sopra dello scalo principale,

completamente fuori terra e pertanto visibili da decine di chilometri di distanza, con pesante impatto paesaggistico.



Chimichiera in costruzione Cantieri De poli primi anni 2000

Il ciclo produttivo dell'Azienda di trasporto pubblico si differenzia in modo radicale dalla precedente gestione del Cantiere Navale: i natanti sono considerevolmente inferiori per stazza e dimensioni, l'operatività di cantiere è limitata ad interventi di manutenzione dei natanti della flotta con interventi di carena, dipintura, riparazioni, manutenzione apparato motore ed apparato di distribuzione.

## **RASSEGNA DELLA NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

### **Strumenti di pianificazione e gestione del territorio di livello regionale**

#### ***Piano territoriale regionale di coordinamento***

La Regione Veneto è dotata di un Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato con DGR 7090 del 23/12/86 ed approvato con DGR 250 del 13/12/91.

Il Piano definisce gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio e individua le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (P.T.R.C.) del Veneto, approvato il 18

novembre 1992, è articolato in quattro grandi sottosistemi:

- il “sistema dell’ambiente”, che costituisce il quadro della tutela del territorio regionale;
- il “sistema insediativo”, nel quale sono trattate gli aspetti attinenti all’armatura urbana ed i servizi, agli standards urbanistici, etc.;
- il “sistema produttivo», nel quale sono definite le modalità per la regolazione degli insediamenti produttivi, per la riorganizzazione di quelli esistenti;
- il “sistema delle relazioni”, nel quale trovano coerenza i programmi di livello nazionale e regionale relativi al trasporto ed alle comunicazioni.

Il P.T.R.C. assume valenza paesaggistica in quanto:

- individua il sistema delle risorse naturalistiche ambientali;
- formula, direttive, prescrizioni e vincoli per la tutela del paesaggio e dell’ambiente immediatamente prevalenti o che dovranno essere specificati in sede di pianificazione successiva;
- stabilisce gli ambiti unitari con rilevanti caratteri ambientali e paesistici di interesse regionale che devono essere pianificati a livello di Piano d’Area o di settore;
- regola le iniziative di pianificazione paesistica che possono essere adottate dalle Province e dai Comuni.

Il Piano contiene 10 elaborati cartografici che riportano le politiche da adottare nelle diverse parti del territorio regionale.

**La Tavola 2 “Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale “del P.T.R.C. vigente individua per l’ambito d’intervento un’area di tutela paesaggistica vincolata ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431. Tali aree sono normate dall’art. 19 delle N.T.A. Tutte le aree così individuate costituiscono zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico.** “La Regione nel redigere i Piani di Area e/o Piani di Settore, le Province e i Comuni nel predisporre i Piani territoriali e urbanistici di rispettiva competenza che interessino i sopracitati “ambiti di valore naturalistico, ambientale e paesaggistico”, orientano la propria azione verso obiettivi di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse.

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riformulazione dello strumento generale relativo all’assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal

Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni.

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

Ai sensi dell'art. 24, c.1 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS) di cui alla legge regionale 29 novembre 2001, n.35 "Nuove norme sulla programmazione", 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 PTRC rappresenta il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, stante quanto disposto dalla Legge Regionale 10 agosto 2006 n. 18, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici", già attribuita dalla Legge Regionale 11 marzo 1986 n. 9 e successivamente confermata dalla Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11.

Tale attribuzione fa sì che nell'ambito del PTRC siano assunti i contenuti e ottemperati gli adempimenti di pianificazione paesaggistica previsti dall'articolo 135 del Decreto Legislativo 42/04 e successive modifiche e integrazioni.

Il Documento Preliminare contiene gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio, nonché le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio (art.3 c.5 della L.R. 11/04).

La tavola relativa all'"Uso del suolo" raccoglie le azioni di piano volte a gestire il processo di urbanizzazione, attraverso specifiche misure per gli spazi aperti e la "matrice agricola" del territorio e del sistema insediativo. Si prevedono specifiche tutele per gli ambiti collinari e montani e per le aree pianiziali di pregio. Si prevedono misure di salvaguardia dei "varchi" liberi da edificazione lungo le coste marine e lacuali e nelle aree aperte periurbane. Si individuano le aree con problemi di frammentazione paesaggistica a dominanza insediativa ed agricola, da assoggettare a specifiche azioni di piano.

**Per l'isola di Pellestrina si identifica come azione di piano, "il mettere a sistema la portualità" e questo trova una logica nella definizione delle due bocche di porto come caselli dell'"Autostrada del Mare".**

**L'isola di Pellestrina si trova lungo il tracciato della portualità veneta che ha come**

### **centri Chioggia e Venezia.**

La tavola relativa a “sviluppo economico ricettivo turistico rurale” raccoglie elementi e contesti da valorizzare e tutelare, al fine di sviluppare armonicamente i diversi turismi ridefinendo il legame tra ospitalità e l’armatura culturale e ambientale del territorio. **Da tale cartografia appare come il territorio di Pellestrina faccia piena parte del “Sistema Turistico Locale Venezia”.**

La città di Venezia e le sue isole sono riconosciute in prossimità di esso risulta inoltre presente il sito patrimonio dell’Unesco rappresentato dalla città di Venezia che si configura pure come un “nucleo per le attività produttive lente”. Sempre l’area prossima alla bocca di porto di Chioggia si configura come “ambito per l’attività diportistica”.

La tavola relativa alla “Crescita sociale culturale” raccoglie possibili scenari di piano per disegnare il Terzo Veneto che si riconosce così attraverso progetti d’ampia rilevanza e riflesso, capaci di mettere in figura un nuovo stile di vita e politiche imprenditoriali.

**Il territorio di Venezia e delle sue isole viene identificato come patrimonio dell’umanità.** L’area inoltre presenta come ulteriore obiettivo l’azione di piano “incentivare la rete della mobilità slow” essendo l’area lagunare identificata come sistema principale di navigazione interna.

### ***PALAV, Piano di Area della Laguna e dell’Area Veneziana***

Con Del. Consiglio Regionale n.70 /95 è stato approvato il Piano d’Area (strumento di specificazione del PTRC, per ambiti determinati) relativo ai comuni di Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mirano, Mogliano V.to, Musile di Piave, Quarto d’Altino, Salzano, Spinea, Venezia.

Il **PALAV** nelle norme di attuazione definisce i contenuti del piano ed i sistemi di riferimento così come di seguito riportato.

“I contenuti del piano di area sono articolati nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le Norme di cui all’articolo 1 lett. c):

- 1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo;**
2. Sistema ambientale della terraferma;
3. Sistema dei beni storico culturali;



4. Unità del paesaggio agrario;
5. Sistema insediativo e produttivo
6. Sistema relazionale;
7. Sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 "Romea" e la S.S. 14 "Triestina".

#### **1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo.**

- a) Conterminazione e cippi lagunari. Comprendono la definizione e la perimetrazione lagunare come individuate dal D.M. LL.PP. del 9 febbraio 1990 e i cippi del 1791.
- b) Laguna viva. Comprende la parte della Laguna che rimane sempre coperta d'acqua anche nelle minime maree, ad esclusione dei canali di grande navigazione.
- c) Barene e velme. Comprendono le zone della Laguna soggette a periodica sommersione a seguito delle maree.
- d) Zone a canneto. Comprendono le zone caratterizzate da questa biocenosi, legata alla presenza di acqua dolce in Laguna.
- e) Valli da pesca. Comprendono le valli da pesca destinate all'esercizio dell'acquacoltura e costituite da specchi acquei, zone barenose, peschiere e ghebbi, delimitati da argini, interrotti da strutture particolari che consentono il ricambio delle acque (chiaviche), la "montata" e la cattura del pesce (lavorieri).
- f) Peschiere di terra. Comprendono le aree adibite tradizionalmente ad attività ittiche ed orticole, correlate.
- g) Motte e dossi. Comprendono aree rispettivamente insulari e peninsulari di antica formazione caratterizzate dall'accumulo artificiale di inerti o dalla presenza di materiali alluvionali.
- h) Casse di colmata A, B, D, E. Comprendono aree lagunari delimitate ed originate dal deposito artificiale dei fanghi derivanti dall'escavo del canale Malamocco - Marghera.
- i) Isole della Laguna. Comprendono le isole minori presenti all'interno della Laguna.
- j) l. Pinete litoranee. Comprendono residue pinete di antica o più recente origine poste lungo il litorale, nonché boschi di latifoglie decidue o semipersistenti.
- k) m. Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili e arenili. Comprendono le aree del litorale caratterizzate dalla presenza di ambienti dunali e retrodunali, nonché gli arenili

- l) n. Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale della Laguna del Morto e del Medio corso del Piave. Comprende le aree di elevato interesse paesistico-naturalistico in corrispondenza della foce e del medio corso del Piave.
- m) o. Area di tutela paesaggistica della foce dell'Adige. Comprende le aree di elevato interesse paesistico-naturalistico alla foce dell'Adige.

## 2. Sistema ambientale della terraferma.

- a. Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico. Comprendono gli ambiti dei corsi d'acqua di risorgiva: Dese, Marzenego, Sile, Zero.
- b. Ambiti fluviali da riqualificare. Comprendono tratti del Lusore-Tron, del Dese e del Marzenego-Osellino.
- c. Rete storica di adduzione delle acque, detta delle Seriole. Comprende le vie d'acqua create od utilizzate dalla Repubblica di Venezia per favorire l'approvvigionamento d'acqua potabile.
- d. Cave senili. Comprendono i siti interessati da vecchie cave di argilla dismesse, in cui si è creato spontaneamente un ambiente naturalisticamente significativo.
- e. **Aree di interesse paesistico-ambientale. Comprendono estese fasce di territorio, disposte lungo i corsi d'acqua e il perimetro della Laguna, di particolare interesse paesistico ambientale comprese le aree di recente bonifica di affaccio lagunare soggette ad un regime di irrigazione a drenaggio artificiale, un tempo zone umide, di transizione, a canneto e/o vallive.**
- f. Boschi planiziali, termofili e artificiali, residui boschivi e aree di riqualificazione ambientale attraverso riforestazione. Comprendono i relitti delle estese foreste planiziali che un tempo ricoprivano tutta la Pianura Padana, i resti della fascia boschiva litoranea composta da fitocenosi termofile e porzioni di terreno caratterizzate da tratti di bosco di nuovo impianto. I residui boschivi comprendono tratti di territorio perilagunare che conservano tracce delle preesistenti situazioni boschive planiziarie.
- g. Ambiti di riqualificazione ambientale. Comprendono aree a corona della zona industriale di Marghera.
- h. Parco naturale regionale del fiume Sile. Comprende le aree individuate dalla legge regionale 28 gennaio 1991, n.8.

- i. Reti idrauliche-storiche del Brenta e del Sile - Piave. Comprendono i complessi dei corsi d'acqua realizzati nel tempo per controllare il regolare deflusso delle acque dei due sistemi fluviali.
- b) l. Arginature storiche. Comprendono le arginature di corsi d'acqua deviati che rappresentano attualmente segni dominanti del territorio (antico Argine del Brenta e argine S. Marco costituito da materiali di risulta tardo-medievali e rinascimentali provenienti dalle antiche fabbriche di Venezia).
- c) m. Percorsi perilagunari. Comprendono percorsi di diretto affaccio lagunare carrabili o ciclopedonabili, esistenti o da realizzare lungo le aree di diretto affaccio lagunare.**
- d) n. Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità. Comprendono corsi d'acqua che, per la loro natura sono idonei ad essere attrezzati per la percorribilità fluviale.
- e) o. Alberate. Comprendono i corridoi alberati, di rilevanza ambientale, lungo la viabilità.
- f) p. Coni visuali. Comprendono coni visuali puntuali per la percezione dei elementi di valore storico-ambientale significativi (ville, parchi, alberate, corti rurali, ecc.) e coni visuali aperti per la percezione del paesaggio aperto nella sua globalità.
- g) q. Aree a rischio idraulico. Comprendono aree soggette a violazione del franco bonifica per prefissati tempi di ritorno.”

Nel titolo II relativo al sistema ambientale lagunare e litoraneo definisce all'art. 5 le seguenti direttive per la Laguna viva:

“Gli enti locali e le autorità competenti, attraverso gli opportuni strumenti, concorrono a programmare ed effettuare interventi volti alla conservazione, alla tutela, alla rivitalizzazione e alla valorizzazione dell'ambiente lagunare, inteso come patrimonio naturalistico, archeologico e storico ambientale.

**In particolare prevedono l'eliminazione del processo di degrado del bacino lagunare, mediante la predisposizione di misure per:**

- **la protezione e la valorizzazione dell'ambiente naturale, con particolare riguardo all'equilibrio idraulico ed idrogeologico ed all'unità fisica ed ecologica della Laguna;**
- l'innalzamento delle quote dei fondali determinatesi per erosione presso le bocche di porte e nei canali di navigazione;

- la mitigazione dei livelli di marea attraverso interventi che rispettino gli equilibri idrogeologici, ecologici ed ambientali;
- **il controllo e la mitigazione del moto ondoso;**
- la regolamentazione del traffico lungo i percorsi acquei.

**Le autorità competenti disciplinano la navigazione a motore e provvedono alla redazione di appositi piani di circolazione e del traffico, anche prevedendo un'adeguata localizzazione di spazi acquei per la sosta di natanti.**

Le Province disciplinano l'organizzazione funzionale delle strutture connesse all'attività di pesca, itticultura e mitilicoltura; gli interventi previsti devono essere realizzati con forme e materiali tradizionali ecocompatibili e non devono, comunque, provocare alterazioni della morfologia dei canali e lagunare, né causare impedimenti alla circolazione delle acque e al transito delle imbarcazioni.

Il comune di Chioggia, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, prevede la riqualificazione ambientale della Laguna del Lusenzo e delle aree che la circondano, con particolare riguardo al ruolo di "piazza d'acqua" a collegamento dei centri urbani di Chioggia e Sottomarina. In tale ambito interviene con apposito piano, finalizzato alla creazione di un'area a servizio della città, nonché alla riqualificazione delle quinte edilizie e degli slarghi di terra prospicienti.

### ***Prescrizioni e vincoli***

Sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale delle discariche esistenti.

Sono consentite operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della Laguna e di percorribilità, anche mediante l'estrazione di fanghi, i quali potranno essere utilizzati, compatibilmente con le loro caratteristiche qualitative, secondo quanto disposto dalla legislazione vigente, anche ai fini del ripristino dei sistemi lagunari erosi, e comunque secondo quanto stabilito all'articolo 61 delle presenti norme; sono altresì consentiti interventi connessi a ricerche e studi di natura archeologica autorizzati.

**Altri interventi previsti in Laguna sono soggetti alla predisposizione preventiva di uno studio che dimostri, anche mediante soluzioni alternative, la compatibilità dell'intervento con i valori ecologico-ambientali presenti.**

Non è consentita la realizzazione di nuove infrastrutture tecnologiche aeree.

La navigazione a motore nei tratti fuori canale è consentita esclusivamente per scopi di vigilanza, soccorso, manutenzione delle infrastrutture esistenti, tutela e ricerca o di pesca professionale.

È vietato il danneggiamento, la raccolta e l'asportazione della flora spontanea, fatta salva la raccolta delle macro alghe limitatamente alle specie invasive e degli elementi che mettono in pericolo l'equilibrio ambientale.

È vietata la pesca a strascico e con turbo soffianti, nonché l'introduzione di nuove specie animali e vegetali non autoctone che comportino alterazione degli equilibri ecologici presenti. Sono consentiti la manutenzione degli impianti di itticoltura e mitilicoltura presenti, con forme e materiali tradizionali ecocompatibili; per gli impianti di itticoltura e prescritto il ripristino dei luoghi da effettuarsi da parte del concessionario.”

Per le aree oggetto di intervento, relativamente all'impianto vincolistico del PALAV l'art. 5 delle norme sottolinea la necessità della predisposizione preventiva di uno studio che dimostri la compatibilità dell'intervento con i valori ecologico-ambientali.

## **STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE**

### **PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Venezia**

Il PTCP, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010, è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Tali obiettivi dovranno risultare coerenti con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e tener conto delle prevalenti peculiarità e potenzialità, nonché delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali dell'area provinciale.

Il PTCP 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, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali”.

Di seguito si indicano i principali obiettivi proposti dal piano (Essi dovranno, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, trovare spazio nelle politiche

territoriali e nelle conseguenti strategie ed interventi, costitutivi del PTCP):

1. Valorizzare e riqualificare il sistema insediativo limitando il processo di diffusione;
2. Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare;
- 3. Garantire una mobilità efficiente e un sistema infrastrutturale adeguato;**
4. Promuovere la difesa degli spazi agricoli;
5. Attivare politiche per un territorio sicuro;
6. Proseguire nella costruzione e valorizzazione delle reti ecologiche;
- 7. Tutelare il sistema lagunare;**
- 8. Valorizzare il sistema turistico e avviare una gestione integrata del sistema costiero;**
9. Promuovere il sistema economico provinciale attraverso i distretti produttivi e la riqualificazione di Porto Marghera.

Il PTCP è costituito da una serie di elaborati grafici che rappresentano e riassumono gli ambiti sopraccitati.

Di seguito si riporta rassegna delle Tavole di progetto n. 1 “Pianificazione e Vincoli”, n. 3 “Sistema Ambientale”, n. 4 “Sistema Insediativo Infrastrutturale”, n. 5 “Paesaggio”.

**Nella tavola 1 del PTCP si osserva come l’area d’intervento sia localizzata, per quanto riguarda le lavorazioni effettuate nel bacino galleggiante nella conterminazione grafica della ZPS – Laguna di Venezia e SIC – Laguna medio inferiore di Venezia e per quanto riguarda le attività a terra, nella zona finitima limite esterno al limite esterno di tali conterminazioni.**

**La tavola 2 “Carta delle fragilità” non evidenzia particolari criticità per l’area in esame.**

**La Tavola V “Sistema degli itinerari ambientali storico-culturali e turistici” individua un itinerario perilagunare principale che interessa tutto il litorale dell’isola di Pellestrina.**

## **PAT - PIANIFICAZIONE LOCALE - IL SISTEMA DEI VINCOLI**

Le quattro tavole di progetto sono:

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. E' per sua natura una carta soggetta a successive modifiche ed 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 PAT 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 socio-economico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell'architettura e delle testimonianze storiche. Data la complessità dei contenuti la Tav. 4 si articola in tre elaborati:

Elaborato 4a - Carta delle Trasformabilità

Elaborato 4b - Carta delle Trasformabilità: Valori e Tutele

Elaborato 4c - Ambiti Territoriali Omogenei (ATO)

La Tavola 1.9 relativa al sistema dei vincoli e della pianificazione territoriale individua per l'area in esame un vincolo paesaggistico ai sensi del D. lgs. 42/2004 oltre la presenza finitima della conterminazione di un'area SIC e ZPS. Inoltre l'area è inserita all'interno di un ambito dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica di livello regionale.

La carta dell'invarianza indica per il contesto di interesse, la conservazione degli itinerari litoranei, del corridoio ecologico secondario rappresentato dai filari di specie eliofile

collocate lungo i murazzi e la conservazione del nucleo storico residenziale collocato a Sud dell'insediamento.

La "Carta della Trasformabilità" individua per l'area in esame un ambito di urbanizzazione consolidata normato dall'art. 26 delle NTA al piano, il quale prevede la trasformazione con intervento diretto e il completamento della zona secondo indici di densità determinati dal P.I.. Per le aree di urbanizzazione consolidata il previgente P.R.G. e i conseguenti strumenti attuativi approvati si ritengono coerenti con il P.A.T. e con gli obiettivi che questo intende perseguire e possono quindi assumere valore di P.I. contestualmente all'approvazione del P.AT. Il punto è nella fattispecie non influente in quanto il progetto non prevede interventi di ampliamento e nuova edificazione.

La "Carta della fragilità" individua le aree circostante come aree lagunari sommerse, comprese barene, velme e canali per la parte lagunare e come aree litoranee e isole emerse per la parte di terra e arenile.

La "Carta della Trasformabilità" del territorio di Pellestrina in sintesi riconferma le azioni strategiche del sistema insediativo per le aree di urbanizzazione consolidata e pianifica la creazione di un tracciato ciclopedonale in prossimità dell'area d'intervento (ciclovía Torino/Venezia).

## **VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE PER L'ISOLA DI PELLESTRINA**

Il Comune di Venezia ha approvato con DGR 3078 del 05.07.94 la Variante al Prg per l'isola di Pellestrina. In seguito il piano ha avuto alcune modifiche non riguardanti comunque l'area in esame.

**La tavola B2 della variante riportata di seguito, estratta dalla cartografia scaricabile dal Sistema Informativo Territoriale del Comune di Venezia, evidenzia come l'area dei Cantieri De Poli sia classificata come ZTO Da. Tali zone sono normate dagli artt. 44 - 45 - 77 delle norme.**

**L'art. 44 definisce le possibilità di trasformazione delle zone Da nelle quali è prevista la trasformazione diretta mediante permesso di costruire o DIA; inoltre sono prescritte le distanze dal margine lagunare e dai percorsi ciclabili in progetto e le modalità di piantumazione per la formazione di schermature vegetali.**

**L'art. 45 invece detta i parametri dimensionali per la trasformazione in tali zone omogenee e le destinazioni d'uso ammesse.**



L'art. 77, infine, fornisce particolari disposizioni edilizie, di promozione della ecocompatibilità e di salvaguardia del sottosuolo secondo principi di coerenza per tipologia e impianto morfologico.

Vedi: VPRG Isola di Pellestrina - Tavola B2

Art. 44 - Zone territoriali omogenee di tipo "D" ed attività produttive isolate in sede impropria.

**44.1 Le zone territoriali omogenee di tipo D sono le parti di territorio destinate ad attività di carattere industriale, artigianale e ricettiva, e si suddividono in:**

- **zone produttive esistenti e/o di completamento, identificate con la lettera a;**
- zone produttive di nuovo impianto, identificate con la lettera b;
- aree produttive di ristrutturazione urbanistica, identificate con le lettere RU.
- aree produttive soggette a progetto unitario di comparto, identificate con le lettere D/P.U.
- zone produttive assoggettate ad intervento pubblico di nuovo impianto (PIP).

44.2 Nelle zone di tipo Da di completamento l'attuazione è di norma diretta tramite autorizzazione e/o permesso di costruire o denuncia di inizio attività.

**I perimetri Est e Ovest dei lotti nelle zone D dovranno essere schermati con barriere vegetali o siepi mantenendo una fascia di rispetto di m 10 dal ciglio della strada del Murazzo e m 5 dal limite della strada ciclo-pedonale della laguna quando questa segue il bordo lagunare e m 10 quando quest'ultima si incunea tra lotti produttivi e non. Tali fasce tampone devono essere sistemate con vegetazione igrofila lungo la strada del mare e con vegetazione alofila lungo la strada di laguna.** I parcheggi dovranno essere con superficie permeabile per ciò che concerne gli autoveicoli leggeri, con materiali opportuni quando interessa la sosta di mezzi pesanti, oppure impermeabilizzati ma con sgrondo delle acque ai margini dei lotti su bassure appositamente realizzate con vegetazione. Nella definizione del verde da cedere per servizi, le quantità prescritte possono essere individuate nelle fasce di rispetto sopra citate che comunque vanno realizzate anche se eccedono le medesime quantità prescritte. Vanno limitate le superfici occluse favorendo interventi con sistemi percolanti. Inoltre vanno assicurati le connettività degli ambienti igrofili al fine di consentire la salvaguardia ed il completamento dei biotopi lineari la connettività e la funzionalità dell'ambiente

abiotico.

Art. 45 - Sottozona Da - Attrezzature produttive.

45.1 Gli interventi edilizi negli ambiti definiti Da sono soggetti alle seguenti prescrizioni:

- a) destinazioni d'uso ammesse: quelle di cui alle lettere B, C, D1 con esclusione dei pubblici esercizi e del settore alimentare, D2, dell'art.8 delle N.T.G.A., nonché le destinazioni di cui alle lett. E3, E4, E5 ed E6, alle condizioni di cui al successivo art. 45.2; sono inoltre ammessi alloggi di servizio, di Sp non superiore a 100 mq., nella misura di uno per ogni unità produttiva.
- b) per gli edifici esistenti sono ammessi tutti i tipi di intervento definiti all'art.7 delle N.T.G.A.;
- c) per gli interventi di nuova costruzione, ampliamento e sopralzo valgono i seguenti indici:
- Uf: 0,6 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alla lett. B dell'art.8 delle N.T.G.A.
  - Uf: 0,5 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alle lett. C dell'art.8 delle N.T.G.A.;
  - H max: 4,5 ml salvo specifiche esigenze tecniche determinate da impianti tecnologici necessari all'esercizio dell'uso previsto;
  - Ds: 5,0 ml
  - Dc: 0,0 o 5,0 ml
  - Df: 0,0 o 10,0 ml
- d) Per gli interventi di nuova edificazione, ampliamento o sopralzo e cambio di destinazione d'uso dovranno essere reperiti i seguenti standard pubblico di uso pubblico:
- d.1) per le destinazioni di cui alle lettere B dell'art. 8 delle N.T.G.A.:
- 5% della Sf a parcheggio;
  - 5% della Sf a verde con alberature lungo il perimetro verso strade.
- d.2) per le destinazioni di cui alle lettere C, D1 con esclusione dei pubblici esercizi e del settore alimentare, D2, nonché le destinazioni di cui alle lett. E3, E4, E5 ed E6, dell'art. 8 delle N.T.G.A., ad esclusione delle parti destinate a magazzino/deposito per le quali valgono le disposizioni del precedente punto d.1:
- 0,40 mq/mq della Sp a parcheggio
  - 0,40 mq/mq della Sp a verde
  - dovrà essere garantita la dotazione di parcheggi privati nella misura di 1 mq. ogni 10

mc. nel caso di nuova edificazione, ampliamento o ricostruzione e di 1 mq. ogni 20 mc.  
Nel caso di interventi sull'esistente, diversi dalla manutenzione ordinaria e straordinaria.

Art. 77 - Particolari disposizioni edilizie, di promozione della ecocompatibilità e di salvaguardia del sottosuolo.

77.1 Gli interventi di nuova edificazione nelle ZTO di tipo B, C, D, F devono essere coerenti per tipologia e impianto morfologico, fatto salvo quanto previsto da disposizioni normative delle presenti norme, con le caratteristiche tipologiche e morfologiche peculiari dell'isola.

Per le nuove costruzioni la tipologia delle coperture dovrà essere a falde con pendenza tra il 30 e il 35 %.

77.2 Gli interventi di ristrutturazione e di nuova edificazione che saranno realizzati secondo gli "Indirizzi bioclimatico e di bioedilizia" che il Comune di Venezia si impegna a redigere e approvare entro otto mesi dalla data di adozione del presente piano, saranno oggetto di forme di incentivazione secondo le prescrizioni definite dal medesimo atto di "Indirizzi".

In considerazione della particolare fragilità del sottosuolo, della presenza di lenti di acqua dolce a profondità estremamente ridotte sono vietati interventi per l'utilizzo del sottosuolo, fino alla quota di falda, per costruzioni in genere.

Le recinzioni ammesse nelle ZTO B, C, F possono essere in rete metallica e in ferro battuto su cordonata in cls. di altezza massima cm. 20 o alternativamente con muratura piena fino a m. 1.50 e rete metallica, ferro battuto fino all' altezza massima di m. 1.80. **Nelle zone D le recinzioni possono elevarsi fino alla quota di m 2.00 anche in muratura piena.** In prossimità di incroci tra viabilità carrabile pubblica, le recinzioni devono essere del tipo con cordolo in cls. di cm. 20 e rete metallica o in ferro battuto per una profondità di m. 5.00.

Per le opere di difesa dalle acque alte lagunari è definita la quota di m 1.30 sul medio mare come soglia per i margini di difesa.

Per gli interventi non ancora attuati, lato laguna, si prescrive per le manutenzioni o le ricostruzioni dei marginamenti, la conservazione di parti strutturali di origine storica accertata, oltre che dai materiali anche dalla permanenza delle caratteristiche costruttive originarie. Gli eventuali interventi di rifacimento dei margini che interessano opere di

interesse comunale, per le quali si prevede la realizzazione di un progetto integrato, possono comportare lievi scostamenti dal sedime attuale e ciò non costituisce variante urbanistica, qualora tale scostamento si renda necessario per la corretta fattibilità dell'opera stessa. Comunque sono fatte salve tutte le procedure atte a garantire la salvaguardia dei beni culturali e monumentali e la tutela dei beni ambientali e dei valori naturalistici e paesaggistici.

**Nelle zone produttive le recinzioni metalliche devono essere accompagnate da mitigazione naturale con vegetazione arborea o arbustiva.**

I marginamenti e argini che interessano direttamente o indirettamente ambienti acquei interni compresi e non compresi in aree SIC devono essere realizzati secondo il carattere di elemento di transizione (ecotono) permettendo dunque la permeabilità, la connettività con i sistemi acquei maggiori.

I precedenti richiami alle NTA della Variante urbanistica vigente sono riportati esclusivamente per completezza d'analisi, non essendo nella fattispecie previsto alcun intervento edilizio di ampliamento o di nuova costruzione che imponga le prescrizioni ivi indicate (ad esclusione di interventi minori per spostamento di strutture esistenti, installazione di canne fumarie e installazione di barriere antirumore che potranno essere legittimate da SCIA previa autorizzazione paesaggistica)

## **PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI VENEZIA**

La Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26.10.1995 e la L.R. 21 del 10 maggio 1999 prevedono che i Comuni adottino, ai fini della determinazione dei limiti massimi di rumore esterno, una classificazione del proprio territorio in zone.

L'approvazione del Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale costituisce un adempimento, al fine della definizione dei valori limite applicabili alle diverse zone del proprio territorio, di fondamentale importanza per la tutela della popolazione dall'esposizione al rumore.

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/2005.

In base alla cartografia di Piano, **l'area di cantiere ricade in classe V - Aree prevalentemente industriali - per quanto riguarda la porzione a terra e in classe II**

**per quanto riguarda la porzione in acqua adiacente la banchina e la fossa di stazionamento del bacino galleggiante ( come l'alveo del canale di Pellestrina), pur se ricadenti nella conterminazione delle aree rete natura 2000, ZPS e SIC.**

Perimetralmente alle zone classe V e II, sono presenti una zona III corrispondente agli insediamenti residenziali collocati a Nord e Sud del cantiere, una zona IV corrispondente al sedime stradale di Via dei Murazzi, e due zone I, corrispondenti all'arenile sul lato mare e alla conterminazione dell'area ZPS Laguna medio inferiore, sul lato laguna, con esclusione della fossa di stazionamento del bacino galleggiante che mantiene la stessa classe del canale

Rientrano nelle aree in classe II le porzioni di territorio interessate prevalentemente da traffico veicolare locale (nella fattispecie nautico), con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali e assenza di attività artigianali.

## **RETE NATURA 2000 - ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS)**

L'Unione Europea ha adottato già 29 anni fa la Direttiva Uccelli 79/409/CEE (recepita dall'Italia con L. 157/92), concernente la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo degli stati membri. Essa si prefigge la protezione, la gestione e la regolazione di tali specie e ne disciplina lo sfruttamento; le sue prescrizioni si applicano non solo agli uccelli, ma pure alle uova, ai nidi e agli habitat. In particolare, per alcune specie di uccelli (All. 1 della Direttiva), sono previste misure speciali di conservazione per quanto riguarda l'habitat, per garantire la sopravvivenza e la riproduzione di dette specie nella loro area di distribuzione. Gli stati membri classificano in particolare come Zone di Protezione Speciale (ZPS) i territori più idonei alla conservazione di tali specie, tenuto conto delle necessità di protezione di queste ultime. Sono suggerite altre misure di conservazione, quali il mantenimento e la sistemazione degli habitat situati all'interno o finitimi alle zone di protezione, il ripristino dei biotopi distrutti e la creazione di nuovi; tali zone devono essere preservate da possibili cause d'inquinamento e fattori che possano provocare deterioramento degli habitat in essi presenti. La Direttiva Uccelli ha un importante significato storico per essere stata la prima norma europea per la protezione della natura.

La sua attuazione in Italia è stata problematica e nel Veneto, solo nel 2003 (DGRV n. 449

del 21 febbraio 2003 in BUR n. 34 del 1° aprile 2003) si è giunti ad una designazione delle ZPS in quantità ed estensione adeguate rispetto gli obiettivi di conservazione della Direttiva Uccelli. La Laguna di Venezia, la zona umida costiera più importante d'Italia, non poteva non essere riconosciuta per il suo fondamentale ruolo nei confronti dell'avifauna, e come tale sul suo territorio sono state designate cinque distinte ZPS. In termini di superficie il 54% circa della Laguna di Venezia è tutelato dalla Direttiva Uccelli. La laguna è interessata anche da un'altra categoria di aree protette dall'Unione Europea, i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) che discendono dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE e che estendono la tutela della natura a tutte le sue componenti: assetto fisico, vegetazione e fauna. Le due tipologie, ZPS e SIC, si integrano nella rete Natura 2000, la principale strategia dell'Unione Europea per il raggiungimento degli obiettivi di conservazione della diversità biologica su scala continentale.

Dal punto di vista amministrativo i siti "Natura 2000" (SIC e ZPS) sono oggetto di un particolare regime di tutela. Le norme vigenti prescrivono che ogni intervento (piano urbanistico-territoriale, progetto edilizio ecc.) sia preliminarmente valutato per verificare se esso determina degrading degli habitat o perturbazioni delle specie animali e vegetali. In caso di incidenze negative l'intervento deve essere modificato secondo soluzioni progettuali alternative, o dovranno essere previste misure di mitigazione e compensazione degli impatti. Inoltre le pubbliche amministrazioni competenti dovranno predisporre specifici piani di gestione, al fine di garantire uno status di conservazione soddisfacente degli ecosistemi protetti. Le aree ZPS della Laguna di Venezia sono state designate per il ruolo ecologico che svolgono nei confronti del ciclo biologico di numerose specie di uccelli, rappresentate in molti casi da un gran numero di individui.

### **SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA (SIC)**

A partire dagli anni '80 il concetto di biodiversità e le problematiche relative alla sua progressiva riduzione a causa delle attività umane sono diventati oggetto di numerose convenzioni internazionali. Nel 1992, con la sottoscrizione della Convenzione di Rio sulla Biodiversità, tutti gli stati membri della Comunità Europea hanno riconosciuto come priorità da perseguire la conservazione in situ degli ecosistemi e degli habitat naturali, ponendosi come obiettivo quello di "anticipare, prevenire e attaccare alla fonte le cause di

significativa riduzione o perdita della diversità biologica in considerazione del suo valore intrinseco e dei suoi valori ecologici, genetici, sociali, economici, scientifici, educativi, culturali, ricreativi ed estetici". Tale visione è tradotta sul piano legislativo nelle due Direttive comunitarie Habitat 92/43/CEE e Uccelli 79/409/CEE; la prima è relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche; la seconda si riferisce alla conservazione degli uccelli selvatici. Questi strumenti legislativi supportano la strategia comunitaria in materia di conservazione della natura e della biodiversità, che si sviluppa attraverso il superamento del tradizionale approccio conservazionistico rivolto alle singole specie minacciate, ora integrato da azioni volte alla tutela di tutta la diversità biologica. Sulla scorta di tali considerazioni, la Direttiva Habitat (art. 3) prevede la costituzione di una rete ecologica europea denominata Natura 2000, che rappresenta un sistema coordinato e coerente (una "rete" appunto) di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione. Ogni singolo stato membro contribuisce alla costituzione della rete ecologica "Natura 2000" in funzione della presenza e della rappresentatività sul proprio territorio di particolari habitat e specie di interesse comunitario, individuando aree ove se ne riscontra la significativa presenza. Queste aree sono denominate Siti di Importanza Comunitaria (SIC). Inoltre, in modo coerente, sono parte integrante della rete "Natura 2000" anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) designate ai sensi della Direttiva Uccelli.

La Direttiva Habitat concentra la sua attenzione su habitat e specie particolarmente minacciati o comunque peculiari della biodiversità continentale europea. Gli habitat sono classificati in base al tipo di copertura vegetale, naturale o semi-naturale. La vegetazione, descritta secondo il metodo fitosociologico, assume quindi il ruolo di criterio discriminante degli habitat comunitari, poiché meglio della componente faunistica è in grado di rappresentare le variabili ecologiche di un dato ambiente (clima, suolo, ecc.). Il lungo elenco di habitat contenuti nella Direttiva, denominati in base al tipo di vegetazione, costituisce una rappresentazione completa e dettagliata della grande variabilità vegetazionale, climatica e pedologica presente nel continente europeo.

Il recepimento della Direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 modificato ed integrato dal D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120. La Direttiva Habitat introduce due strumenti di gestione dei siti: la valutazione di incidenza e i piani di gestione; il primo ha carattere preventivo, il secondo ha finalità di tutela attiva.

Nell'ambito della Laguna di Venezia sono state individuate quattro aree SIC, che comprendono ambienti di laguna e di litorale. Fra queste il SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" - **l'area di ormeggio operativo del bacino galleggiante e gli spazi di ormeggio lungo la banchina rientrano nella conterminazione del sito** - comprende tutti gli habitat caratteristici del sistema lagunare veneziano, alcuni di questi endemici delle lagune alto-adriatiche: gli estuari fluviali soggetti a marea con vegetazione a canneto (*Phragmites australis*), le barene con la tipica vegetazione alofila (*Salicornia veneta*, *Limonium bellidifolium*, *Spartina maritima* ecc.), le velme e le paludi, fino ai fondali lagunari con vegetazione a fanerogame marine (*Cymodocea nodosa*, *Zostera marina*, *Zostera noltii*). Sono comprese anche le valli da pesca, superfici lagunari racchiuse da argini e perciò precluse all'espansione di marea, utilizzate a scopo venatorio e di itticultura.

I SIC della laguna costituiscono una zona di eccezionale importanza per lo svernamento, la migrazione e la nidificazione di uccelli acquatici, in particolare limicoli. Altro sito d'importanza comunitaria prossimo all'area d'intervento è il SIC IT3250023 "Lidi di Venezia: biotopi litoranei" racchiude parte dei pochi frammenti sopravvissuti del cordone dunale che un tempo caratterizzava pressoché senza soluzione di continuità i litorali sabbiosi della Laguna di Venezia. Benché drasticamente ridotti e frammentati a causa dello sfruttamento turistico-balneare degli arenili, questi ambienti rivestono tuttora una notevole importanza naturalistica. È possibile individuare ambiti in cui si sviluppa la tipica serie vegetazionale dei litorali sabbiosi, dalla battigia fino alle dune stabilizzate, separate dalle dune di più recente formazione da bassure umide, dove si attuano forme di tutela attiva, come nelle oasi WWF di Alberoni e LIPU di Ca' Roman, è possibile osservare una discreta attività di nidificazione da parte di due specie limicole caratteristiche di questi ambienti, il Fratino e il Fraticello, che nidificano direttamente sulla spiaggia nuda antistante la prima fascia di dune.

## **OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE E MISURE DI CONSERVAZIONE DEL SITO ZPS IT3250046 "LAGUNA DI VENEZIA"**

Gli obiettivi di conservazione del sito sono:

- Tutela dell'avifauna nidificante, migratrice e svernante legata agli ambienti di laguna e perilagunari;



- Tutela di *Aphanius fasciatus*, *Alosa fallax*;
- Tutela di *Rana latastei*, *Triturus carnifex*, *Emys orbicularis*;
- Mitigazione degli impatti della fauna contro le infrastrutture;
- Conservazione delle lagune;
- Conservazione degli habitat prioritari 1150 “Lagune costiere”, 1510 “Steppe salate mediterranee (Limonietalia)”;
- Conservazione degli habitat 1140 “Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea”, 1210 “Vegetazione annua delle linee di deposito marine”, 1310 “Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose”,
- 1320 “Prati di *Spartina*” (*Spartinion maritimae*), 1410 “Pascoli inondati mediterranei” (*Juncetalia maritimi*), 1420 “Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici” (*Sarcocornetea fruticosi*), 3150 “Laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*”;
- Tutela di *Salicornia veneta*;
- Realizzazione di attività di pesca e di itticoltura compatibili con gli obiettivi di conservazione del sito;
- Realizzazione piano di controllo dei natanti per una loro maggiore compatibilità con gli obiettivi di conservazione del sito;
- Miglioramento della qualità delle acque.

Il Piano di Gestione persegue l’obiettivo generale della Direttiva Habitat “di contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli stati membri al quale si applica il trattato” attraverso delle azioni articolate secondo tre temi:

#### 1. Conservazione ed accrescimento della biodiversità

- Attivare le misure di conservazione del sito
- Salvaguardare la continuità eco sistemica
- Favorire la multifunzionalità dell’agricoltura e della pesca
- Aumentare la consapevolezza sulla biodiversità delle popolazioni residenti in aree tutelate
- Favorire le condizioni per lo sviluppo di comunità biostabilizzanti
- Creazione di nuovi substrati idonei allo sviluppo di habitat comunitari

- Aumento di habitat per fanerogame marine
  - Valorizzare dal punto di vista faunistico ed ambientale le aree marginali della Laguna (e le casse di colmata)
2. Riduzione degli impatti
- Riduzione delle pressioni antropiche
  - Riduzione degli effetti delle forzanti naturali
3. Gestione ecosostenibile del territorio.
- Valorizzazione delle tradizioni socioculturali
  - Sviluppo economico sostenibile
  - Controllo delle specie di fauna selvatica invasive ed alloctone.

Per quanto riguarda la “Conservazione ed accrescimento della biodiversità”, ed in particolare la “salvaguardia della continuità ecosistemica”, nel Piano si afferma che i criteri di individuazione delle aree di collegamento ecologico sono differenti rispetto a quelli classici utilizzati per l’individuazione delle aree naturali da proteggere. Mentre su queste ultime vengono privilegiati gli aspetti legati al valore delle preesistenze naturalistiche, nelle aree di collegamento ecologico il criterio d’individuazione deve basarsi sull’analisi delle potenzialità nei confronti delle dinamiche biologiche (ad es. alcune aree marginali, pur non presentando particolare valore naturalistico, possono essere determinanti nel mantenere un flusso di individui fra popolazioni). In altre parole, il criterio non deve essere legato al valore naturalistico “puntuale” dell’area individuata, ma deve essere inquadrato, a scala più generale, riguardo al ruolo che questa potenzialmente ricopre nell’ambito delle dinamiche biologiche presenti nel contesto indagato.

Il Piano di Gestione individua quindi, quali elementi di connettività ecosistemica con le aree circostanti il sito, i seguenti ambiti: “le valli da pesca poste lungo la gronda lagunare”; “le aree agricole o naturali poste alla gronda della laguna di Venezia, con particolare riguardo a quelle di Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Campalto, Tessera, Montiron, Portegrandi, Jesolo, Cavallino Treporti e Musile di Piave”; “le foci fluviali del Dese, del Sile-Silone, della Fogolana, del Nuovissimo”.

Per quanto riguarda il “favorire la multifunzionalità dell’agricoltura e della pesca”, il Piano afferma come questo obiettivo possa essere raggiunto affidando al settore primario gli

interventi di ripristino, conservazione e miglioramento delle risorse e dei siti ambientali quali:

- la promozione delle attività produttive sostenibili,
- l'introduzione di innovazioni nelle attività produttive tradizionali agricole o di nuove attività legate alla conservazione della biodiversità,
- la coltivazione di specie vegetali atte a proteggere il suolo e migliorare il paesaggio,
- la creazione di nuovi servizi ambientali,
- il trattamento di rifiuti e di reflui con tecniche biologiche e di recupero energetico, riciclaggio dei rifiuti,
- la realizzazione di tutti quegli elementi del paesaggio agrario che contribuiscono ad infittire le maglie della rete ecologica regionale (corridoi ecologici, fasce tampone, siepi e boschetti) e gli interventi indirizzati alla tutela degli habitat seminaturali e della biodiversità,
- interventi di valorizzazione delle produzioni agroalimentari tipiche e di promozione dell'agriturismo, pesca turismo, ittiturismo e turismo rurale,
- la diffusione della biodiversità come valore culturale a livello locale attraverso le fattorie didattiche.

Per quanto riguarda la "Riduzione degli impatti" ed in particolare la "riduzione delle pressioni antropiche", nel Piano si afferma che, per limitare gli effetti della nautica da diporto e pubblica, sono da implementare le seguenti azioni:

- creazione di aree a traffico limitato
- incremento delle azioni di contrasto
- utilizzo di dissuasori di velocità
- creazione di fasce di transizione canale – bassofondo per garantire la conservazione degli habitat a lato dei canali lagunari
- creazione di vie navigabili a diversa velocità e densità di frequentazione maggiore in zone in cui gli habitat sono limitati o assenti

In quest'ultimo caso sono previste aree di transizione che salvaguardino i pochi habitat presenti. Il Piano afferma come saranno necessarie altre vie a bassa velocità e limitata densità in presenza di habitat importanti, aree di interscambio fra imbarcazioni normali ed ecocompatibili in prossimità delle aree blu, creazione di ormeggi stabili con parchi boe e

porticcioli per limitare i danni ai fondali causati dalle ancore ed intercettare alle bocche di porto il turismo nautico e ridurre gli impatti in laguna fornendo anche adeguate norme di comportamento.

La valutazione d'incidenza ambientale allegata al presente SIA completerà l'analisi di incidenza su habitat, biotopi e specie protette di ambito delle aree rete natura 2000.

## **STATO ATTUALE**

### **Descrizione generale**

Il cantiere che impiega circa 70 addetti (ai quali possono aggiungersi da 10 a 30 lavoratori tra ditte terze con affidi operativi e dipendenti del servizio mensa appaltato a terzi), svolge attualmente interventi di manutenzione ordinaria sugli scafi, su macchine e attrezzature elettriche/elettroniche di navigazione e sugli arredi di bordo, senza poter svolgere per mancanza dei titoli autorizzativi l'intero processo di manutenzione straordinaria e carenaggio completo degli scafi; l'insediamento è organizzato con un fabbricato a destinazione direzionale, due capannoni operativi destinati alle attività di carpenteria metallica, officina meccanica, falegnameria con verniciatura in cabina (su componenti in legno), area lavaggio e prova motori e magazzino, due carri ponte ed un complesso di tesse mobili (capannine) già presenti nella gestione De Poli. La disponibilità del bacino galleggiante, natante RINA con targa, completa la struttura funzionale disponibile; il bacino non è attualmente utilizzato per interventi di carenaggio completi per la mancanza dell'autorizzazione ambientale necessaria per le attività di sabbiatura e verniciatura da operare a bordo. L'utilizzo del bacino sarà dedicato alla manutenzione delle grandi unità della flotta aziendale.

Le attività operate a terra e nel bacino galleggiante saranno sostanzialmente le stesse con la sola diversità della stazza dei natanti manutenzionati, decisamente più grandi per gli interventi attuati nel bacino galleggiante, dove saranno manutenzionati i ferry Boat e le motonavi. Actv S.p.a. ha già effettuato i lavori di dragaggio della fossa di ormeggio/stazionamento operativo del bacino, già realizzata dalla gestione De Poli, anche come area di varo delle grandi navi costruite, ma poi divenuta inadeguata per il progressivo interrimento.

Le attività di carpenteria metallica (taglio al plasma e saldatura delle lamiere), sono dotate

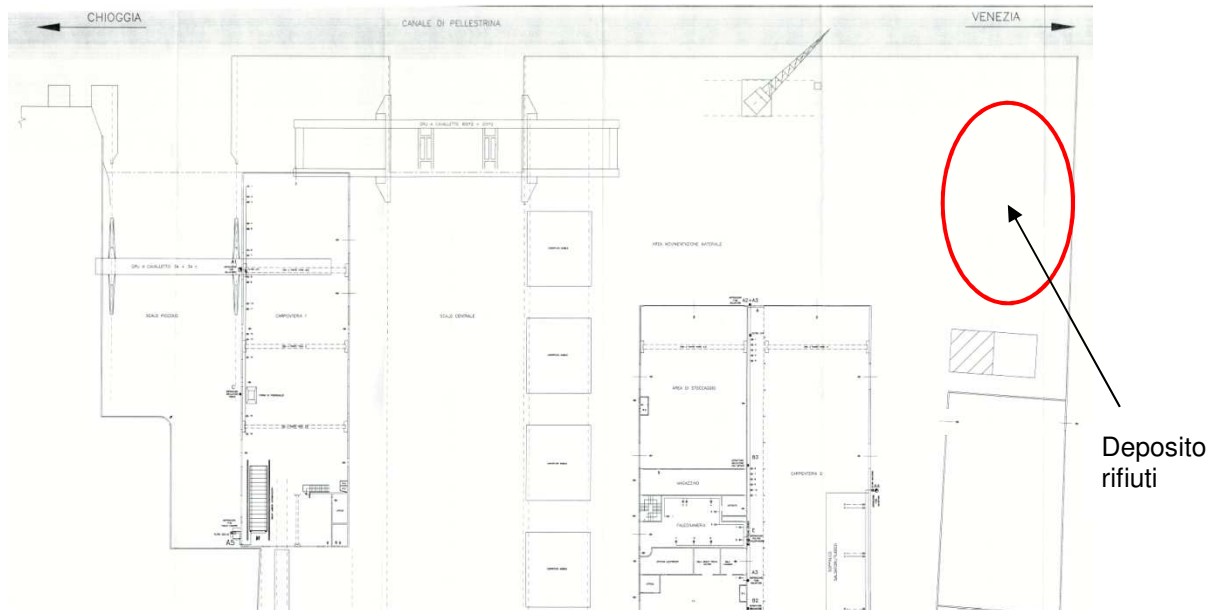
di impianti di aspirazione delle emissioni prodotte autorizzati con adesione alla ACG per n. 2 camini; l'attività di falegnameria dispone di autorizzazione in ACG per l'impianto di aspirazione delle polveri di legno (attività 6).

L'insediamento è dotato di impianto di raccolta delle acque meteoriche di piazzale oltre che della ordinaria rete di raccolta degli scarichi assimilabili al civile, entrambi muniti di depuratore, chimico/fisico e biologico rispettivamente, autorizzati allo scarico in laguna con concessione per l'esercizio di n. 1 scarico idrico depurato (SM1) e n. 3 scarichi di acque meteoriche di seconda pioggia (SP1-SP2-SP3) rilasciata dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia in data 04/10/2017 con prot. n. 0026599, anche a seguito dell'ottemperanza alle prescrizioni imposte dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia - Ufficio Tecnico per Antinquinamento della laguna di Venezia (ex MAV) nel sopralluogo del 03.05.2016.

La concessione prende atto che il bacino galleggiante è dotato di un impianto in grado di raccogliere e contenere tutte le acque, di processo e meteoriche di prima pioggia provenienti dalla platea che verranno smaltite ai sensi della normativa vigente sui rifiuti speciali. La descrizione completa degli impianti di trattamento è inserita nel capitolo stato di progetto.

Il deposito temporaneo rifiuti è posto sul piazzale lato nord.

Il deposito così come in essere non necessita di alcun provvedimento di autorizzazione, in quanto si tratta di deposito temporaneo, con rispetto dei tempi massimi e dei quantitativi di deposito ammissibili e nessuna attività di trattamento.



I rifiuti non pericolosi, solidi non polverulenti, sono stoccati in cassoni scarrabili posti sullo scoperto e riportano la descrizione del tipo di materiale da stoccare nei singoli cassoni, altri rifiuti solidi non polverulenti e non pericolosi (sfridi di alluminio) sono idoneamente stoccati in big-bag.

I rifiuti pericolosi liquidi e solidi, con possibilità di spanti sono depositati in cisterne, fusti e cassoni in PET, all'interno di un'area coperta chiusa su tre lati con cordolo perimetrale di contenimento.



La cisterna dell'olio esausto e la pressa per gli imballaggi metallici sono munite di proprio

bacino di contenimento.



La gestione tecnica e le modalità di stoccaggio dei rifiuti speciali prodotti attuate possono considerarsi soddisfacenti dal punto di vista della sicurezza ambientale.

L'insediamento ha caratteristiche funzionali all'attività di cantiere navale già presenti nella gestione De Poli, tutte le aree scoperte sono impermeabili, con platea in cls armato munita di rete di raccolta delle acque meteoriche di piazzale e impianto di trattamento ; l'area di banchina è stata oggetto di recenti lavori di rimarginamento ed innalzamento operati dal Consorzio Venezia Nuova su progetto del MAV; tutto il compendio è privo di alberature, ad eccezione di un piccolo ficus piantato nella piccola area a prato antistante la palazzina delle direzioni e non presenta altre strutture ritenute idonee alla nidificazione delle specie protette.

### **Caratteristiche del Progetto di adeguamento funzionale**

Il progetto consiste esclusivamente nell'adeguamento funzionale del cantiere, a terra e nel bacino galleggiante, finalizzato anche al rilascio dell'autorizzazione unica ambientale; non sono previste nuove edificazioni né ampliamenti delle pre-esistenti. Le attività saranno preordinate alla sola manutenzione ordinaria, con carenaggio completo, dei natanti della flotta ACTV. Al fine potranno essere installate alcune ulteriori canne fumarie sui nuovi punti di emissione previsti e delle barriere fonoassorbenti per la limitazione dell'impatto acustico verso i siti recettori residenziali. L'ottimizzazione delle attività richiederà, al fine di perseguire il minor impatto possibile e la miglior funzionalità operativa delle attività

perpetuate lo spostamento di alcune strutture di copertura leggera mobili esistenti che saranno spostate dall'attuale posizione e ricollocate in diversa posizione nell'area di cantiere (scalo grande) e destinate alle operazioni di sabbiatura e verniciatura airless, previa installazione di adeguati impianti di aspirazione ed abbattimento delle emissioni, i cui ulteriori camini saranno inseriti nell'istanza autorizzatoria; tali spostamenti avverranno previo ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica.

Il piano industriale di ACTV prevede di spostare progressivamente nel cantiere di Pellestrina le attività di manutenzione periodica dei natanti della flotta aziendale, alleggerendo di conseguenza le attività manutentive operate nei cantieri di Sant'Elena e del Tronchetto, che saranno destinati agli interventi sulle unità minori; tale programma non inciderà pertanto sull'input ambientale complessivo del territorio comunale, spostando una parte delle lavorazioni dal centro storico all'isola di Pellestrina.

Tuttavia anche con il cantiere a regime (che si dovrebbe raggiungere nel tempo di 4/5 anni) con incremento della forza lavoro a 90/100 unità, le attività saranno di gran lunga inferiori a quelle attuate, peraltro con l'applicazione di minime misure di tutela ambientale, dalla precedente gestione De Poli.

Le attività operate a terra e nel bacino galleggiante saranno sostanzialmente le stesse con la sola diversità della stazza dei natanti manutenzionati, decisamente più grandi per gli interventi attuati nel bacino galleggiante, dove saranno manutenzionati i ferry Boat e le motonavi. Actv ha già effettuato i lavori di dragaggio della fossa di ormeggio/stazionamento operativo del bacino, già realizzata dalla gestione De Poli, anche come area di varo delle grandi navi costruite, ma poi divenuta inadeguata per il progressivo interrimento.

Schematicamente il processo produttivo aziendale del cantiere a regime prevedrà:

- 1) operazioni di alaggio dello scafo
- 2) operazioni di invaso
- 3) aspirazione, travaso e stoccaggio acque di sentina
- 4) aspirazione, levio e raccolta dei lubrificanti di macchina
- 5) operazioni di smontaggio di sedili ed arredi
- 6) lavaggio dello scafo con idropulitrice
- 7) sabbiatura



- 8) picchettatura manuale
- 9) operazioni di carpenteria metallica (sostituzione di lamiera, saldatura, tubistica)
- 10) carteggiatura delle carene e delle sovrastutture con smerigliatrice angolare
- 11) applicazione a spruzzo airless di fondo isolante
- 12) applicazione a spruzzo airless di una o due mani di vernice marina (rifiniture e particolari a pennello)
- 13) applicazione di antivegetativa
- 14) interventi su attrezzature elettriche ed elettroniche di bordo
- 15) manutenzioni e riparazioni motoristiche ed organi di trasmissione, sostituzione olii e lubrificazione incluso lo smontaggio, prova e reinstallazione dei motori
- 16) attività di falegnameria con riparazione e montaggio di arredi e componenti lignei inclusa la verniciatura in cabina dedicata
- 17) operazioni di varo
- 18) attività direzionali, di progettazione e controllo
- 19) attività accessorie inerenti al servizio mensa aziendale

## **ANALISI DEL PROGETTO DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE**

### 1. Cumulabilità con altri progetti

Non vi è alcuna evidenza in atti ed in loco di progetti terzi che possano generare effetti cumulativi sull'ambiente; si tratta peraltro di una dei pochissimi insediamenti produttivi ancora esistenti nell'isola e l'unico nel raggio di oltre 1 km;

### 2. Utilizzazione di risorse naturali

Il progetto di adeguamento e l'attuazione del piano di sviluppo industriale del cantiere non comportano sottrazione di territorio né utilizzo di risorse naturali; non vi è prelievo di acque sottosuperficiali;

### 3. Produzione di rifiuti

Le caratteristiche funzionali dell'area stoccaggio rifiuti non subiscono variazioni rispetto a

quelle già ampiamente descritte nel paragrafo “Stato attuale - Descrizione generale”.

Le attività di progetto, comportano la produzione di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, allo stato solido non polverulento, allo stato polverulento ed allo stato liquido; i rifiuti prodotti a seguito dell’attuazione del progetto di adeguamento funzionale saranno classificabili con i seguenti CER:

- CER 03.01.05
- CER 12.01.17
- CER 13.02.05
- CER 13.04.03
- CER 15.01.03
- CER 15.0106
- CER 15.01.10
- CER 15.02.02
- CER 16.01.07
- CER 16.01.17
- CER 16.01.19
- CER 16.02.14
- CER 16.06.01
- CER 17.02.01
- CER 17.04.11
- CER 17.05.06
- CER 17.06.03
- CER 17.09.04
- CER 20.01.21
- CER 20.03.04
- CER 14.06.03
- CER 14.06.02
- CER 08.01.11
- CER 08.01.12

- CER 19.08.14
- CER 19.11.06
- CER 19.01.10

L'attuazione del progetto di adeguamento funzionale potrà incrementare la produzione di rifiuti speciali, rispetto all'attuale gestione ridotta, comunque entro i limiti di capienza e gestione dello stoccaggio provvisorio nell'area dedicata già esistente e attrezzata;

#### 4. Deposito rifiuti

Al fine di limitare le possibilità di spanti e lisciviazione di materiali polverulenti nelle caditoie di raccolta delle acque piovane, allungando gli intervalli di manutenzione dei filtri del depuratore, migliorando l'efficienza di depurazione e limitando i costi di gestione del depuratore, sarà adottato un protocollo gestionale finalizzato a:

- evitare il deposito temporaneo di materiali polverulenti in big-bag aperti e nell'evenienza di spanti, pulire immediatamente il piazzale per evitare la lisciviazione nelle caditoie,
- mantenere sistematicamente in ordine e pulito il piazzale di fronte al deposito coperto dei rifiuti liquidi evitando il deposito temporaneo di oli esausti e liquidi vari in fusti aperti ed evitando di accatastare rifiuti vari fuori dalle aree destinate ai singoli codici CER.

I rifiuti speciali prodotti nelle attività operate nel bacino galleggiante saranno raccolti e avviati al deposito temporaneo nell'area di stoccaggio rifiuti a terra; il trasferimento degli stessi avverrà a ogni fine turno lavorativo, con modalità operative di massima sicurezza adottando le migliori tecniche disponibili; i rifiuti solidi non polverulenti saranno movimentati in big-bag chiusi, i liquidi e i lubrificanti in appositi tank in PET. Al fine la ditta è già iscritta all'albo Gestori. I trasferimenti dei rifiuti saranno operati con apposita navetta ACTV, regolarmente iscritta quale mezzo di trasporto conto proprio all'Albo Gestori.

Le acque di sentina estratte dai natanti in manutenzione nel bacino saranno stoccate in casse dedicate nel bacino galleggiante e smaltite direttamente come rifiuto speciale da ditte terze.

#### 5. Scarichi e reflui

Le attività di cantiere comportano la produzione di reflui di processo dovuti alle attività di

idrolavaggio a pressione degli scafi, di lavaggio dei motori disinstallati da manutenzionare oltre che di acque meteoriche di dilavamento dei piazzali operativi ed acque reflue assimilabili a civili derivanti dai servizi igienici e dal servizio di mensa; le attività a bordo del bacino galleggiante comportano la produzione di reflui di processo limitatamente alle operazioni di lavaggio delle carene e sovrastrutture degli scafi, oltre che acque di prima pioggia raccolte e smaltite come rifiuto speciale.

### **CONCESSIONE AGLI SCARICHI IN ESSERE**

In data 04/10/2017 con prot. n. 0026599, la ditta Actv S.p.a. ha ottenuto la concessione per l'esercizio di n. 1 scarico idrico depurato (SM1), n. 3 scarichi di acque meteoriche di seconda pioggia (SP1-SP2-SP3) e n. 2 scarichi idrici derivanti dalle prove del circuito antincendio (SI2-SI3) dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia.

I reflui di natura civile derivano dall'utilizzo di circa 7.500 m<sup>3</sup>/anno di acqua potabile (per esercizio mensa, servizi igienici, docce). Tali reflui sono scaricati in laguna dopo trattamento in fosse settiche, in fossa condensa-grassi (acque della mensa) e trattamento finale in un impianto di depurazione biologico del tipo SBR (Sequence Batch Reactor).

Le acque di processo dovute alle attività di idrolavaggio delle carene confluiscono ad un disabbiatore e quindi ad una vasca di accumulo del volume complessivo di 150 m<sup>3</sup> dalla quale sono inviati immediatamente, con attivazione manuale, all'impianto di depurazione chimico-fisico "a batch" al fine di rendere sempre disponibile la vasca di accumulo per le acque meteoriche di prima pioggia

Le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali, fino ad un volume corrispondente ai primi 5 mm di ogni evento piovoso, vengono convogliate ad un dissabbiatore e da qui vengono inviate ad una vasca di raccolta del volume complessivo di 150 m<sup>3</sup> e successivamente trattate in un impianto di tipo chimico-fisico "a batch" dotato dei seguenti tipi di trattamento: flocculazione, precipitazione, sedimentazione, filtrazione su filtri a sabbia e filtri a carbone attivo.

Le acque derivanti dal dilavamento dell'area di collocazione della cisterna dedicata al deposito carburanti sono trattate in apposito disoleatore, dimensionato per portate massime di punta pari a 0,72 m<sup>3</sup>/h, prima dell'immissione nella rete di raccolta delle acque

meteoriche che confluisce all'impianto chimico- fisico.

Lo scarico dei reflui depurati in uscita dall'impianto di depurazione biologico (scarico parziale denominato SI1) e lo scarico dei reflui depurati in uscita dall'impianto di depurazione biologico (scarico denominato SS1) avviene in Canale di Pellestrina a mezzo di una tubazione del diametro di 300 mm, scarico finale denominato SM1.

La quota delle acque meteoriche eccedente circa i primi 6,5 mm di ciascun evento piovoso - seconda pioggia - è scaricata in laguna, senza alcun ulteriore trattamento, mediante tre scarichi di seconda pioggia, denominati SPI, SP2 ed SP3, a mezzo di tubazioni con diametro rispettivamente di 200 mm, 500 mm e 200 mm. Lo scarico SP3 deriva dal troppo pieno della vasca di accumulo.

A difesa dello scalo lato laguna è presente una barca-porta che consente di arginare l'acqua della laguna al fine di impedire che in caso, di alta marea l'acqua lagunare sommerga la rete di raccolta delle acque meteoriche presente nella parte terminale dello scalo.

L'impianto idrico antincendio presente nel cantiere navale è composto da una motopompa che in caso di necessità aspira acqua dal Canale di Pellestrina distribuendola nella rete dedicata sino a tutti gli idranti, tramite due opere di derivazione di acqua lagunare denominate AL1 e AL2.

Con frequenza semestrale sono eseguite delle prove di efficienza con l'utilizzo di acqua di laguna, senza utilizzo di additivi di alcun genere né di schiumogeni e la quantità stimata di prelievo per prove e manutenzioni è di circa 9,2 m<sup>3</sup>/anno. Le acque utilizzate per le prove antincendio hanno recapito nella rete di raccolta che confluisce all'impianto di depurazione chimico-fisico.

### **Limiti di concentrazione allo scarico da concessione**

Lo scarico dei reflui autorizzati deve avvenire senza produrre un aumento, anche temporaneo, dell'inquinamento del corpo ricettore. I valori di concentrazione delle sostanze inquinanti presenti allo scarico devono, rispettare i valori limite fissati dalla Tabella A - Sezioni 1, 2 e 4 allegata al Decreto Ministeriale 30.07.1999 e successivi aggiornamenti. Tali valori limite non possono in alcun caso essere conseguiti mediante diluizione.

## **Vigilanza e controlli da concessione**

In attuazione all'art. 7 del documento di Autorizzazione rilasciato in data 04/10/2017 con prot. n. 0026599, ACTV provvederà al campionamento e all'analisi c/o un laboratorio accreditato per tutti i parametri richiesti, delle acque reflue oggetto della concessione di scarico delle le acque di derivazione, nei punti di prelievo indicati (pezzetto di prelievo SI1) con frequenze semestrale per i seguenti analiti:

- pH
- COD
- Solidi sospesi totali
- Tensioattivi anionici
- Tensioattivi non ionici
- Ferro
- Nichel
- Rame
- Vanadio
- Zinco
- Piombo
- Cadmio
- Mercurio
- Idrocarburi totali
- Solventi organici aromatici
- Solventi organici clorurati

I rapporti di prova relativi ai risultati delle analisi devono riportare i valori analitici ottenuti nelle singole determinazioni accompagnati dall'incertezza di misura e dal limite di rilevabilità associati ad ogni metodo analitico applicato e devono essere inviati in formato elettronico all'indirizzo pec dell'Ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche e Trasporti.

Inoltre ACTV S.p.a. provvederà a dichiarare, entro la fine del mese di febbraio di ogni anno, il quantitativo complessivo di reflui scaricati dagli scarichi oggetto della concessione e dei consumi idrici (acqua lagunare, acqua potabile), espresso in m<sup>3</sup>/anno.

## **Identificazione degli obblighi e responsabilità da concessione**

La ditta ACTV S.p.a. si impegna a mantenere lo scarico e i relativi impianti di depurazione e trattamento in perfetta efficienza.

La ditta ACTV S.p.a. deve presentare al Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia, entro 3 mesi dalla data della concessione, un piano che preveda l'introduzione delle migliori tecniche di gestione al fine di impedire eventuali sversamenti occasionali impropri o altri episodi disfunzionali non disciplinati nella presente concessione.

Se si verificano temporanee anomalie nel funzionamento degli impianti di depurazione o incidenti di lavorazione con spandimenti di sostanze inquinanti e/o pericolose nelle acque lagunari ditta ACTV S.p.a. è tenuta a comunicare tempestivamente l'accaduto all'Ufficio Tecnico per l'Antinquinamento.

La società deve mantenere espurgato il fondale lagunare in corrispondenza dello scarico dagli interramenti che si potrebbero formare a causa dell'uso e della presenza dello scarico e smaltire i materiali di risulta secondo la normativa vigente in materia di rifiuti.

## **BACINO GALLEGGIANTE**

Il bacino galleggiante è dotato di un impianto di raccolta delle acque di processo e delle acque meteoriche di prima pioggia, che sono depositate temporaneamente in una cassa di dedicata e successivamente smaltite come rifiuto speciale.

L'impianto consta di una cunetta di raccolta delle acque di processo e delle acque di dilavamento del ponte (prima ed eventualmente quota della seconda pioggia), collocata su uno dei due lati corti del bacino galleggiante. Tale soluzione è resa attuabile dalla possibilità di gestire la pendenza del ponte del bacino; i lati più lunghi dotati di pareti metalliche garantiscono la tenuta idraulica.

Il dimensionamento dell'impianto consente di raccogliere un volume massimo di mc 54 che soddisfa pienamente i volumi previsti di 4 mc a natante per le acque di processo e un volume di ca. 9 mc (che corrisponde a 5 mm acqua) per la prima pioggia, con ulteriore volume di riserva di circa mc 41.

La capacità della cassa dedicata allo stoccaggio dei reflui di bacino può consentire di trattare volumi di prima pioggia apprezzabilmente superiori ai 5 mm previsti.

Le pompe dell'impianto di raccolta saranno sempre attive con alimentazione elettrica da terra, con il bacino galleggiante attraccato in banchina o tramite il collegamento "ombelicale" se ancorato nella fossa d'ormeggio.

I reflui di processo derivano esclusivamente dalle attività di lavaggio degli scafi preliminare alle operazioni di manutenzione e dalle operazioni di lavaggio del ponte del bacino; i reflui di processo (come peraltro le acque di prima pioggia qualora avvenute con condizioni di ponte sporco) potranno contenere: Fe, Mn, Zn, Cu, Al, Pb, oli ed idrocarburi, sabbia e residui di materiale abrasivo, residui di antivegetativa e di vernici.

L'adozione di un adeguato protocollo di pulizia e lavaggio del ponte a ogni fine turno lavorativo garantirà la massima limitazione di eventuali fenomeni di trascinamento di inquinanti che possano imputarsi a lisciviazione delle acque di seconda pioggia.

L'impianto sarà gestito da un sistema automatizzato, collegato ad una centralina PLC, capace di attivare e gestire le pompe dell'impianto avviando allo stoccaggio le acque di processo/lavaggio e di quelle di prima pioggia.

## **ANALISI DELL'INCIDENZA AMBIENTALE**

Il presente screening di VIA si propone di valutare, complementariamente all'allegata valutazione VINCA, sempre in raffronto alla vigente normativa e pianificazione territoriale locale, ampiamente descritta nella parte introduttiva, gli effetti diretti ed indiretti sulle componenti acqua, aria, suolo, sugli ecosistemi di pregio, habitat e specie (la valutazione specificamente riferita alle aree di tutela Rete Natura 2000 è presente nell'allegato VINCA), senza tralasciare nel giudizio complessivo, per quanto possibile, le valutazioni correlate alla riconosciuta attribuzione di beni patrimonio mondiale dell'umanità di Venezia e delle sue isole, ma anche e non ultimi gli aspetti legati all'economia locale dell'Isola di Pellestrina, con riferimento agli effetti su pesca, turismo, offerta di lavoro, indotto economico del cantiere e alla gestione dei trasporti pubblici della Città di Venezia, in considerazione dell'inconfutabile necessità di manutenzionare i mezzi di trasporto navale della principale Azienda, a partecipazione Comunale, della città, base fondamentale del sistema turistico cittadino.



## **ATMOSFERA**

Le attività comportano le emissioni di:

- polveri dovute alle attività di carteggiatura, sabbiatura e verniciatura, sia di tipo convogliato che diffuso,
- fumi di saldatura e taglio al plasma di lamiere metalliche, di tipo prevalentemente convogliato (si considerano trascurabili le eventuali emissioni dovute a piccole saldature effettuate in ambiente aperto),
- COV da attività di verniciatura di tipo convogliato e diffuso (attività con soglia di consumo superiore a 5 t/anno e inferiore a 15 t/anno).

La particolare collocazione isolana e il microclima caratteristico, con frequente presenza di brezze marine e termiche e venti da perturbazione anche intensi, con direzione prevalente dai settori orientali ( N/E, E. S/E), unitamente alla pressoché totale mancanza di traffico veicolare stradale, consentono una rapida dispersione del particolato emesso e un rapido ricambio dell'aria negli strati inferiori.

### **Emissioni convogliate**

Le emissioni convogliate, tutte dotate di impianti di captazione e abbattimento sono riferibili al solo compendio di terra e riguarderanno:

- fumi di saldatura e di taglio al plasma di lamiere metalliche,
- polveri di falegnameria (attività già presente ed autorizzata in regime di adesione all'A.C.G),
- emissioni convogliate da attività di verniciatura di oggetti in legno in cabina di verniciatura (cabina ed impianto attualmente non presenti da installare),
- emissioni da attività di sabbiatura,
- emissioni da attività di verniciatura airless in ambiente confinabile, impianto da installarsi all'interno delle capannine - che saranno chiuse nei lati corti da tendoni in PVC - le capannine saranno dotate di impianti di estrazione specifici per sabbiatura e verniciatura con impianti di aspirazione, filtri e camini dedicati.

A titolo previsionale la capannina dedicata alle operazioni di sabbiatura e verniciatura potrà avere da 4 a 8 bocche di aspirazione con ciclone, filtro e camino dedicati, i sistemi di filtratura saranno specifici e per la sabbiatura e per la verniciatura che necessiterà di filtri a

carbone attivo. Le portate del flusso saranno dimensionate sul volume totale degli ambienti di lavorazione confinati. La progettazione esecutiva di tali impianti sarà predisposta all'ottenimento dell'autorizzazione ambientale e sarà allegata alla successiva istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.

Gli impianti di abbattimento delle emissioni convogliate garantiranno valori di emissione conformi ai limiti previsti dall'allegato III, parte III – tabella 1, punto 8, per quanto concerne i COV e del limite previsto all'allegato III alla ACG della Città Metropolitana di Venezia, per quanto concerne le polveri.

### **Emissioni diffuse**

Le attività comporteranno emissioni diffuse di polveri e di COV da attività di sabbiatura e verniciatura, in minima parte, in ambiente aperto non confinabile a terra, e prevalentemente a bordo del bacino galleggiante, per le quali si intende avanzare istanza di deroga ai sensi dell'art. 275, comma 13 del D. lgs. 152/06.

Le emissioni di COV sono imputabili all'impiego di prodotti vernicianti contenenti solventi organici (le vernici ad acqua per il settore marino non hanno ancora raggiunto livelli tecnico soddisfacenti); in particolare ai lavori di applicazione del fondo isolante, dei diversi strati di vernice marina e dell'antivegetativa sulle carene, alla verniciatura delle sovrastrutture e al correlato utilizzo di solventi per diluizione dei prodotti e per pulizia delle pistole, che saranno operati a terra, sia in ambiente confinato, con emissioni filtrate, che limitatamente all'aperto (solo per i natanti di medie dimensioni che non possono essere ricoverati all'interno della capannina), e a bordo del bacino galleggiante, con teli di confinamento installati per quanto possibile; marginalmente potrà essere eseguita per le sole operazioni di rifinitura applicazione manuale a pennello e/o a rullo dei prodotti di rivestimento in quantità minime, con incidenza assolutamente trascurabile rispetto all'input dovuto alla spruzzatura airless.

Le attività di verniciatura in ambiente aperto riguarderanno la manutenzione delle grandi unità con un numero di interventi medio annuo stimato in circa 8/10 unità delle quali 4/5 in bacino. (a terra in ambiente aperto e/o in banchina potranno essere saltuariamente mantenuti i battelli foranei che in ragione della stazza media non possono essere ricoverati nella capannina di verniciatura nella occasionale evenienza che il bacino sia già impegnato da altre unità in lavorazione, il numero di tali interventi è quantificabile in non

più di 3/4 interventi all'anno).

Le attività di ritocco post verniciatura saranno effettuate a pennello e/o a rullo con trascurabili valori di immissione di COV.

Per tali emissioni il gestore intende, previa applicazione delle MTD al fine di minimizzare il carico inquinante delle stesse, avanzare istanza di deroga ai sensi dell'art. 275, comma 13 del D. lgs. 152/06, risultando tecnicamente non fattibile la realizzazione di ambienti confinati propriamente detti per la manutenzione in banchina e a bordo del bacino galleggiante delle grandi unità e non potendo pertanto le stesse essere convogliate ai sensi dell'art. 270, commi 1 e 2.

Nel richiedere l'esenzione dall'applicazione delle prescrizioni stabilite dall'art. 270, si evidenzia come, nel caso di specie, non sia applicabile il rispetto di quanto prescritto dalla parte IV dell'allegato III e pertanto il raggiungimento di una emissione bersaglio a partire da un scenario emissivo di riferimento, con la procedura proposta dal punto 2 della parte IV – Prescrizioni alternative alla Parte III – inadeguata, in quanto trattasi di attività di cantiere navale (elenco parte III allegato III), per la quale non sono previsti nella procedura specifici fattori di moltiplicazione per il calcolo del scenario emissivo di riferimento, a partire dalla massa totale annua di materia solida e che il confinamento delle attività non risulta tecnicamente fattibile. Sul punto si ritiene, come lo stesso allegato ammette che il raggiungimento dell'emissione bersaglio, possa essere perseguita con qualsiasi metodo alternativo, nel caso con la sistematica applicazione delle MTD (nel caso le MTD - LG solventi ISPRA- Gov), le cui misure principali sono l'utilizzo di prodotti vernicianti ad alto solido e utilizzo di tecniche di applicazione ad alta efficienza.

In aggiunta e quale misura di parziale mitigazione, il bacino galleggiante potrà essere attrezzato con un sistema di teli mobili verticali ed orizzontali in materiali plastico pesante atti a creare un ambiente confinato, esclusivamente per porzioni limitate di scafo da sottoporre via via a trattamento di sabbiatura e/o verniciatura - non applicabile sistematicamente a tutto lo scafo, atto a limitare le quantità di polveri e overspray da verniciatura immesse direttamente in atmosfera. La presenza dei teli in PVC consentirà un efficace abbattimento delle particelle più pesanti che ricadranno al suolo e saranno asportate nelle operazioni di pulizia giornaliera del ponte; i teli saranno aperti e/o disinstallati durante le attività che non comportano emissioni diffuse.

In applicazione delle MTD, le attività di verniciatura delle strutture metalliche dei natanti,

saranno eseguite con spruzzatura airless, con pistole ad alta efficienza e con l'utilizzo prevalente di vernici marine ad alto solido (tenore medio  $\geq 65$  % in volume), con contenuto in COV calcolato come media ponderata tra i vari prodotti utilizzati, pari a circa il 35% in peso e un valore medio di COV emessi di circa 65 g/mq di superficie trattata per mano di prodotto applicato e un totale complessivo medio a ciclo di rivestimento (5 mani per uno spessore di circa 600 micron) di circa 380 g/mq di superficie trattata.

Il piano industriale di ACTV per il cantiere di Pellestrina prevede un impiego medio annuo di circa 13.800 l di prodotti di rivestimento, di cui l 9.900 in tunnel di verniciatura e l 3.900 in ambiente aperto, che richiederanno un utilizzo complessivo di solventi per diluizione e pulizia delle attrezzature di circa l 4.600 (l 3.300 in tunnel di verniciatura e in l 1.300 in ambiente aperto), corrispondenti ad un input di COV medio annuo di circa Kg 9.254 - vedi prospetto seguente.

## Unità minori

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Protezione esterna opera viva fino alla linea galleggiamento	Primer – dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07
	Antivegetativo unità minori prima mano	INTERSPEED 6200 RED BQA624	100	5,55	0,18	381,00	68,65
	Antivegetativo unità minori seconda mano	INTERSPEED 6200 RED BQA624	100	5,55	0,18	381,00	68,65
	<b>TOTALE</b>			<b>640</b>		<b>1,06</b>	<b>362,62</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	5250				<b>VOC pittura</b>	<b>1904 kg</b>	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	1750				<b>VOC solvente</b>	<b>1575 kg</b>	
ZONA APPLICAZIONE:	cabina di verniciatura				<b>VOC TOT</b>	<b>3479 kg</b>	

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Protezione esterna opera morta dalla linea galleggiamento al bottazzo	Primer – dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07
	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
	Finitura – seconda mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
	<b>TOTALE</b>			<b>510</b>		<b>0,96</b>	<b>410,65</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	1500				<b>VOC pittura</b>	<b>616 kg</b>	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	500				<b>VOC solvente</b>	<b>450 kg</b>	
ZONA APPLICAZIONE:	cabina di verniciatura				<b>VOC TOT</b>	<b>1066 kg</b>	

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Protezione sovrastrutture	Primer – dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07
	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
	Finitura – seconda mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
	<b>TOTALE</b>			<b>510</b>		<b>0,96</b>	<b>410,65</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	2250				<b>VOC pittura</b>	<b>924 kg</b>	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	750				<b>VOC solvente</b>	<b>675 kg</b>	
ZONA APPLICAZIONE:	cabina di verniciatura				<b>VOC TOT</b>	<b>1599 kg</b>	

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq	
Protezione locali sottocoperta, casse strutturali ordinarie e sentine	Primer - prima mano	INTERBOND 808 EPOXY ALLUMINIUM KRA853/855	150	5,46	0,18	220,00	40,29	
	Primer finitura - seconda mano	INTERBOND 808 EPOXY ALLUMINIUM KRA853/855	150	5,46	0,18	220,00	40,29	
<b>TOTALE</b>			<b>300</b>		<b>0,37</b>	<b>220,00</b>	<b>80,59</b>	
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	750					VOC pittura	165 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	250					VOC solvente	225 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	cabina di verniciatura						VOC TOT	390 kg

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq	
Ritocchi vari zone sopracoperta	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80	
<b>TOTALE</b>			<b>35</b>		<b>0,13</b>	<b>565,00</b>	<b>73,80</b>	
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	150					VOC pittura	85 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	50					VOC solvente	45 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	esterno						VOC TOT	130 kg

## Grandi unità

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq	
Protezione esterna opera viva fino alla linea galleggiamento	Primer - dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30	
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74	
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74	
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07	
	Antivegetativo unità maggiori prima mano	INTERSWIFT 6800HS RED BMA634	100	6,20	0,16	348,00	56,13	
	Antivegetativo unità maggiori seconda mano	INTERSWIFT 6800HS RED BMA634	100	6,20	0,16	348,00	56,13	
<b>TOTALE</b>			<b>640</b>		<b>1,02</b>	<b>351,55</b>	<b>360,10</b>	
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	2250					VOC pittura	791 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	750					VOC solvente	675 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	bacino galleggiante						VOC TOT	1466 kg

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq	
Protezione esterna opera morta dalla linea galleggiamento al bottazzo	Primer - dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30	
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74	
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74	
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07	
	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80	
	Finitura - seconda mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80	
<b>TOTALE</b>			<b>510</b>		<b>0,96</b>	<b>410,65</b>	<b>395,43</b>	
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	375					VOC pittura	154 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	125					VOC solvente	113 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	bacino galleggiante						VOC TOT	266 kg

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Protezione sovrastrutture	Primer - dopo sabbatura	INTERGARD 269 PRIMER RED -EGA088/A	40	11,75	0,09	450,00	38,30
	Primer - prima mano	INTERGARD 7600 RED/ALLUMINIUM KUA761/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Primer- seconda mano	INTERGARD 7600 GREY KUA763/A	150	4,53	0,22	298,00	65,74
	Intermedio - in mano unica	INTERGARD 263 GREY FAJ034/A	100	5,70	0,18	445,00	78,07
	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
	Finitura - seconda mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
<b>TOTALE</b>			<b>510</b>		<b>0,96</b>	<b>410,65</b>	<b>395,43</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	750				VOC pittura	308 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	250				VOC solvente	225 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	bacino galleggiante				VOC TOT	533 kg	

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Protezione locali sottocoperta, casse strutturali ordinarie e sentine	Primer - prima mano	INTERBOND 808 EPOXY ALLUMINIUM KRA853/855	150	5,46	0,18	220,00	40,29
	Primer finitura - seconda mano	INTERBOND 808 EPOXY ALLUMINIUM KRA853/855	150	5,46	0,18	220,00	40,29
<b>TOTALE</b>			<b>300</b>		<b>0,37</b>	<b>220,00</b>	<b>80,59</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	375				VOC pittura	83 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	125				VOC solvente	113 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	bacino galleggiante				VOC TOT	195 kg	

IMPIEGHI	COMPOSIZIONE CICLO	DENOMINAZIONE PRODOTTO (equivalente)	spess. DFT $\mu\text{m}$	resa mq/lt	lt/mq	VOC g/lt	VOC g/mq
Ritocchi vari zone sopracoperta	Finitura - prima mano	INTERSHEEN 579	35	7,66	0,13	565,00	73,80
<b>TOTALE</b>			<b>35</b>		<b>0,13</b>	<b>565,00</b>	<b>73,80</b>
CONSUMO ANNUO PITTURA (lt):	150				VOC pittura	85 kg	
CONSUMO ANNUO SOLVENTE (lt):	50				VOC solvente	45 kg	
ZONA APPLICAZIONE:	banchina				VOC TOT	130 kg	

RIEPILOGO	PROD VERN	VOC PV	SOLVENTE	VOC SOLV	VOC TOT
	lt	kg	lt	kg	kg
<b>TUNNEL DI VERNICIATURA</b>	9900	3693	3300	2970	<b>6663</b>
<b>BACINO</b>	3900	1420	1300	1170	<b>2590</b>
<b>totale</b>	<b>13800</b>	<b>5114</b>	<b>4600</b>	<b>4140</b>	<b>9254</b>

Dall'analisi del prospetto dei consumi medi previsti si evince una ripartizione dell'input totale di VOC del 70% ca. in tunnel di verniciatura, soggetto a captazione ed abbattimento, del 28% in bacino galleggiante e banchina e del 2% ca. a terra in ambiente aperto, per ritocchi e finiture; il prospetto valuta a partire dalla quantità complessiva di prodotti vernicianti impiegati nei singoli cicli di rivestimento, considerando lo spessore tecnico di applicazione prescritto dal produttore, la correlata resa dei singoli prodotti per garantire lo spessore tecnico prescritto e il contenuto in VOC dei singoli prodotti espresso in g/l dichiarato nella scheda di sicurezza, l'emissione di VOC espresso in g/mq superficie trattata per mano di prodotto e complessiva per ciclo, quale somma dei diversi apporti. Dall'analisi dei valori si desume che l'applicazione delle diverse mani di prodotto comporta una emissione diffusa di VOC compresa tra 38 e 78 g/mq superficie trattata per mano di prodotto e complessiva a ciclo compresa tra 360 a 395 g/mq

ACTV opererà tale fase programmando un protocollo di monitoraggio sistematico e costante finalizzato alla soddisfazione delle linee guida MTD solventi 27.12.06 - ISPRA - GOV, con obiettivo bersaglio di mantenere le emissioni totali riferite alla quantità di solvente in ingresso inferiore a 100 g/mq di rivestimento per mano di prodotto applicato, come convenuto anche da Assonave, Fincantieri e A.N.CA.NA.P., in applicazione dell'art. 275, comma 13 del D. lgs. 152/06; tale valore è garantito pressoché da tutti i prodotti utilizzati per mano di applicazione. La persecuzione di tale obiettivo avverrà oltre ciò cercando di utilizzare progressivamente prodotti a crescente incidenza complessiva totale di alto solido, anche in relazione alla disponibilità mercantile di nuovi prodotti e con il controllo sistematico dell'efficienza delle pistole di applicazione airless, con l'applicazione della maggior quantità possibile dei rivestimenti all'interno delle tese mobile, dotate di impianto di estrazione con filtri di abbattimento, ogni qualvolta le dimensioni dei natanti da manutenzionare lo consentiranno, correlatamente ad una costante manutenzione dei filtri dell'impianto di estrazione e con il sistematico confinamento con teli amovibili dei cantieri operati nel bacino galleggiante - dove le emissioni non risultano convogliabili - in modo da abbattere l'over spray e il flusso di deriva, oltre che con la sospensione delle attività di verniciatura in condizioni meteorologiche sfavorevoli.

Tale protocollo, che nella fattispecie è assumibile quale MTD, ai sensi delle linee guida MTD solventi del 27.12.06, ISPRA-GOV, potrà essere eventualmente completato con una procedura di gestione che preveda la verifica giornaliera e l'eventuale sospensione delle operazioni di verniciatura da parte del direttore tecnico di cantiere, anche in raffronto alle



ditte terze incaricate, in funzione delle condizioni meteo climatiche previste o intervenute con particolare riguardo alla direzione e all'intensità della ventilazione verso i recettori residenziali sensibili.

In caso di assegnazione di incarichi a ditte terze dei lavori di rivestimento degli scafi ACTV S.p.a. provvederà all'inizio dei lavori e periodicamente, a campione, alla verifica dell'efficienza delle pistole di applicazione dei rivestimenti fornendo sempre i prodotti vernicianti.

Per le attività di verniciatura di navi in ambiente aperto non sono individuati specifici valori di immissione totale, il gestore ha pertanto la possibilità di conseguire, a partire da uno scenario emissivo di riferimento, con mezzi diversi ed applicando le MTD, una condivisibile emissione bersaglio, che nella fattispecie può essere raggiunta con qualsiasi metodo alternativo proposto - nel caso con l'impiego di prodotti vernicianti ad alto solido e applicazione con spruzzatura airless e uso di pistole ad alta efficienza e monitoraggi periodici sulle aree di possibile ricaduta - non essendo previsti specifici fattori di moltiplicazione ed essendo inadeguato il metodo indicato dalla procedura cui al punto 2 della parte IV - Prescrizioni alternative alla parte III.

#### Calcolo dell'emissivo di riferimento

Lo scenario emissivo di riferimento è calcolato considerando l'uso di prodotti vernicianti tradizionali all'alto tenore di VOC, con tenore medio del 58% e applicazione con spruzzatura ad aria, con efficienza di applicazione del 60% ca.; l'emissione bersaglio fa invece riferimento all'applicazione delle MTD con uso di prodotti vernicianti ad alto solido, con tenore di VOC inferiore al 35% e applicazione con spruzzatura airless con efficienza  $\geq 75$ , come già indicato nella tabella consumi.

I VOC emessi sono valutati al 100% di quelli contenuti nei prodotti vernicianti.

La maggiore efficienza del sistema applicativo consente un incremento delle resa mq/l quantificato nel 20% (le linee guida MTD solventi riferiscono valori di efficienza di trasferimento del 30÷60% per lo spruzzo tradizionale, del 40÷75% per il sistema airless e del 90÷100% per l'applicazione manuale a rullo e pennello).

Il computo è eseguito con riferimento ai diversi cicli di rivestimento completi indicati nella tabella dei consumi previsti e al contenuto di VOC indicato nella scheda di sicurezza,

includendo le quantità di solvente tal quale utilizzato per diluizione e pulizia delle pistole.

Ai fini del calcolo sono assunti valori medi previsionali dell'efficienza degli impianti di aspirazione/abbattimento per le emissioni convogliate pari al 90%, per efficacia di captazione e del 95% capacità di abbattimento VOC (tali valori sono prudenziali potendosi raggiungere valori tecnici con adeguata progettazione prossimi al 99,5%).

### **Emissivo di riferimento**

Calcolo Input VOC complessivo annuo con applicazione delle tecniche tradizionali - la resa risulta minore del 20% a causa della ridotta efficienza di applicazione delle pistole ad aria rispetto sistema airless ( $60/75 =$  coefficiente 0,8), la quantità di Voc g/l di prodotto verniciante risulta maggiore a ragione del minore contenuto medio di solidi ( $58/35 =$  coefficiente 1,65).

Input VOC complessivo annuo PV tecniche tradizionali tal quale = Kg  $(9.254/0.8 \times 1,65) = 19.086,3$

Emissioni VOC convogliate tunnel di verniciatura  $(7.616+6.125,62) \times 0,90 \times 0,05 =$  Kg 618,4

E. VOC diffuse tunnel (non captate)  $(7.616+6.125,62) \times 0,1 =$  Kg 1374,1

E. VOC diffuse spazi aperti  $2.928,75+2.413,1 =$  Kg 5341,85

E. Voc diffuse totali = Kg 6.715,95

**E. Voc totale annuo Kg 8.090**

### **Emissioni Bersaglio**

Input VOC complessivo annuo con applicazione di MTD (da tabella previsionale)

Input VOC complessivo annuo PV a alto solido tal quale = Kg 9.254

Emissioni VOC convogliate tunnel di verniciatura  $(3.693+2.970) \times 0,90 \times 0,05 =$  Kg 299,8  
(da rivalutarsi con referto analitico come concentrazione e flusso di massa)

E. VOC diffuse tunnel (non captate)  $(3.693+2.970) \times 0,1 =$  Kg 666,30

E. VOC diffuse spazi aperti  $1.420+1.170 =$  Kg 2.590

E. Voc diffuse totali = Kg 3.256,3

% diffuse su input totale =  $3.256,3/9.254 = 35$

**E. Voc totale Kg 3.556 (pari al 44% ca dell'emissivo di riferimento).**

L'applicazione delle MTD consente la riduzione delle emissioni totali annue di composti organici volatili di oltre 3.550 Kg a parità di natanti trattati.

Per raffronto si evidenzia che i dati indicati come media dei grandi cantieri navali dalle linee guida solventi ISPRA.gov 2006, con riferimento all'anno 2004, riportano valori di consumo totale prodotti vernicianti pari a l 134.350 con input complessivo di COV di kg 60.761 (tenore medio COV g/l 452,26).

## **Emissioni in atmosfera impianti esistenti**

### ***Impianti del gruppo A***

Gli impianti del gruppo A, sono tutti adibiti all'aspirazione dei fumi di saldatura. Nell'insediamento si eseguono saldature ad arco elettrico, a filo, a fiamma ossiacetilenica e taglio al plasma.

### ***Impianto A1***

L'impianto A1 - aspirazione fumi saldatura, si trova nella carpenteria 1 (vedi planimetria), ha portata di 10.800 Nmc/h, ore massime di lavorazione giorno n. 4 giorni/anno di lavorazione 150, inquinanti polveri, nebbie oleose, cobalto, cromo VI, nichel, zinco, ferro, ecc...

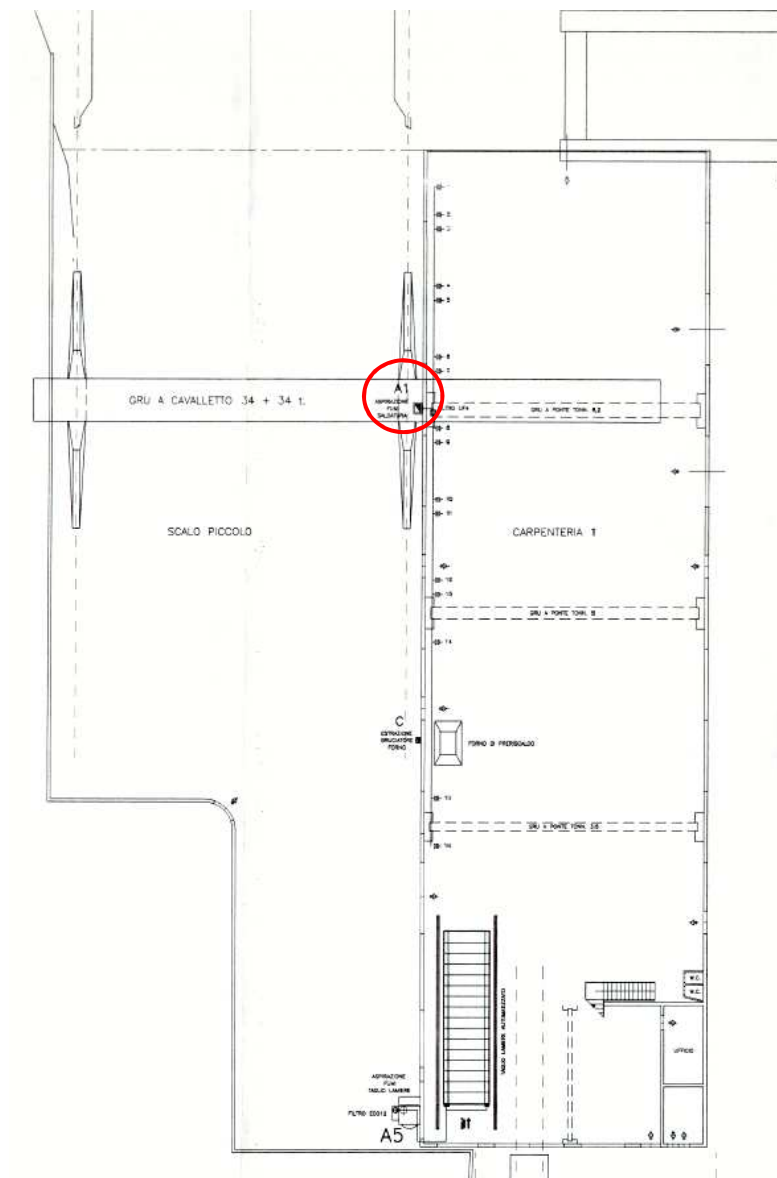
Sono previste n. 7 bocche di aspirazione, di cui n. 5 installate e n. 2 predisposizioni.

La potenza del motore del ciclone di estrazione è di 15 Hp.

Il tubo di scarico a sezione rettangolare, ha dimensioni di mm 300 x 650;

L'impianto filtrante è installato all'interno della carpenteria.

L'altezza della bocca di uscita è limitata ad un metro sopra la linea di gronda in quanto la presenza del carro ponte adiacente non consente per indisponibilità di spazio, l'installazione di strutture di ancoraggio e controventatura, tali da consentire una maggiore altezza; in mancanza di adeguata controventatura è pertanto preferibile, considerata anche la possibile esposizione a venti di notevole intensità, per ovvi motivi di sicurezza, limitare l'altezza della canna fumaria a tale quota.

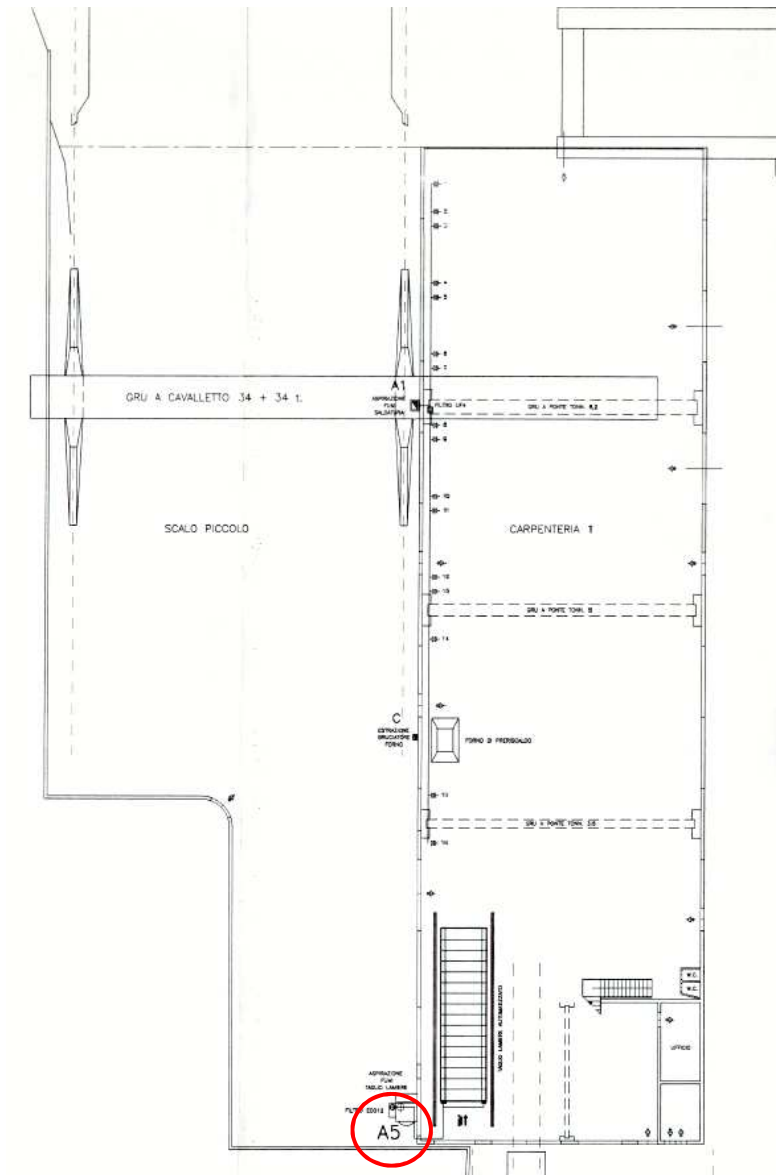


Di seguito foto punto di emissione dell'impianto A1.



### ***Impianto A5***

L'impianto A5 - aspirazione taglio al plasma delle lamiera, si trova nella carpenteria 1 (vedi planimetria), ha portata di 7.200 Nmc/h, ore massime di lavorazione giorno n. 4 giorni/anno di lavorazione 150, inquinanti polveri, nebbie oleose, cobalto, cromo VI, nichel, zinco, ferro, ecc...

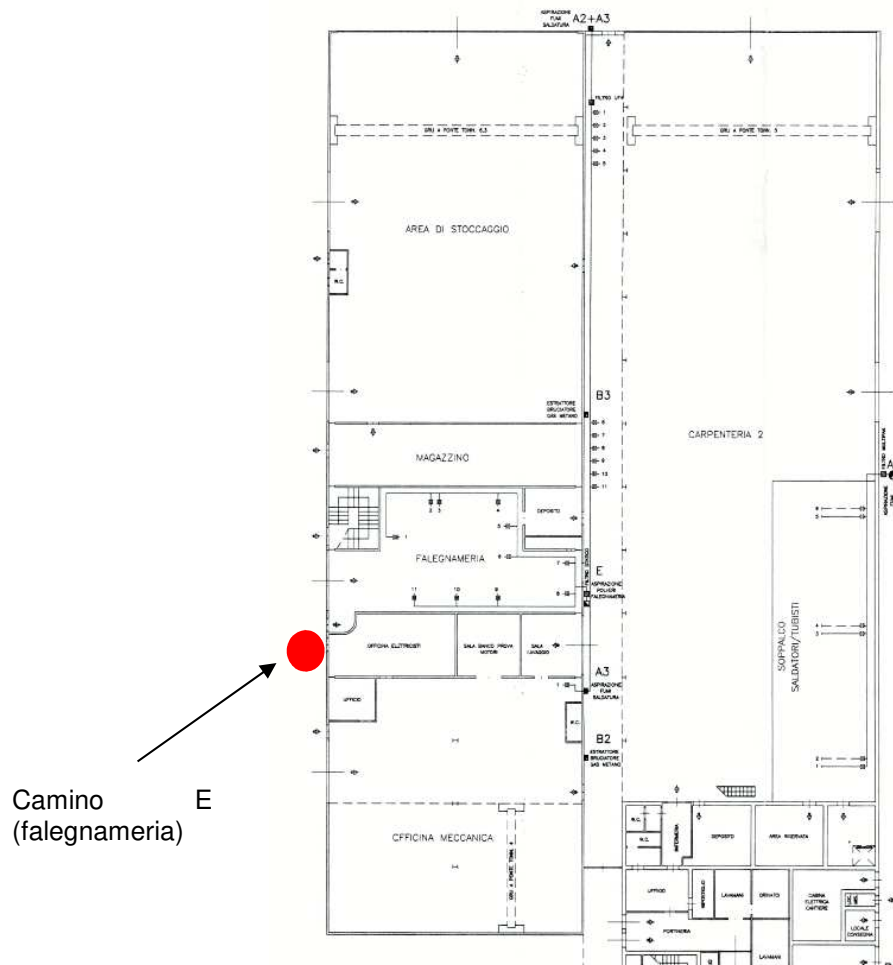


Di seguito foto punto di emissione dell'impianto A5.



### ***Impianto del gruppo E***

L'impianto a cui afferisce il camino E è adibito all'aspirazione delle polveri di legno del reparto falegnameria, e si trova nella carpenteria 2 (vedi planimetria), ha portata di 6.000 Nmc/h, ore massime di lavorazione giorno n. 4 giorni/anno di lavorazione 150, inquinanti polveri.



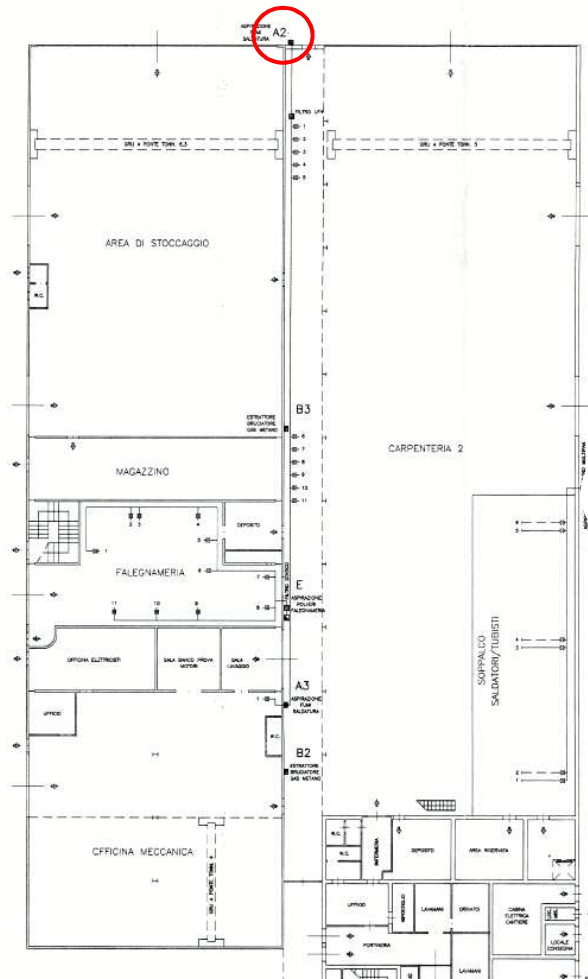
## Emissioni in atmosfera impianti di progetto

### Impianto A2

L'impianto A2 - aspirazione fumi saldatura, è indicato nella documentazione agli atti nella carpenteria 2 (vedi planimetria).

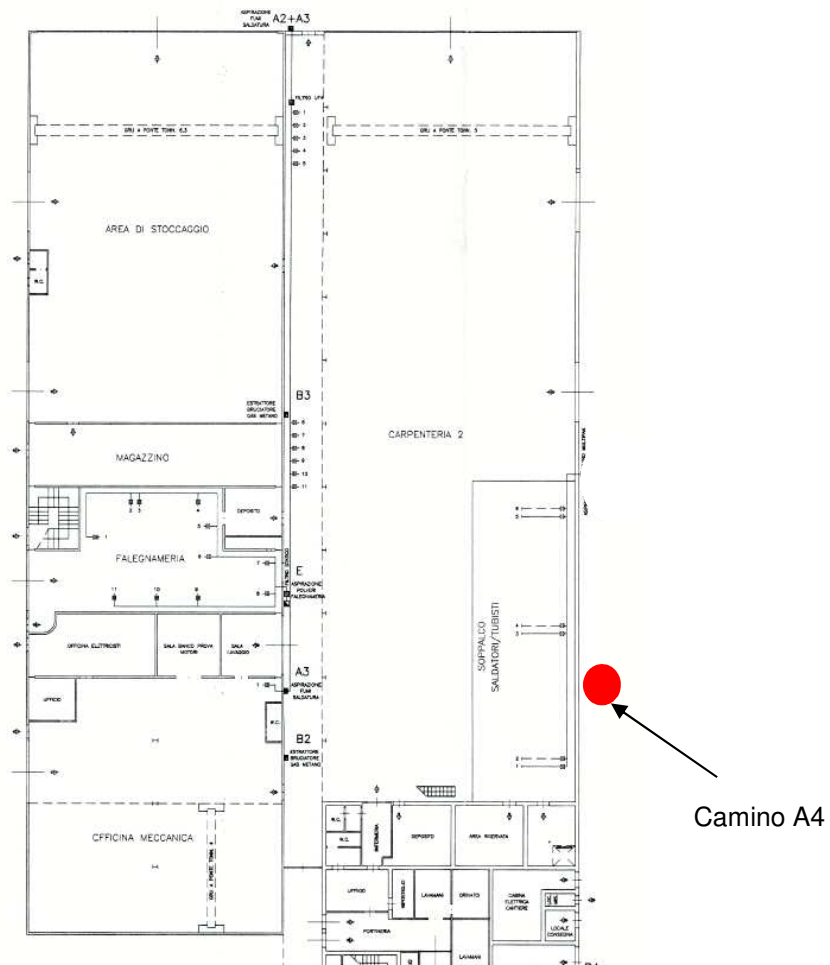
Le caratteristiche dimensionali, di filtraggio e la portata saranno definite in sede di avanzamento dell'istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.





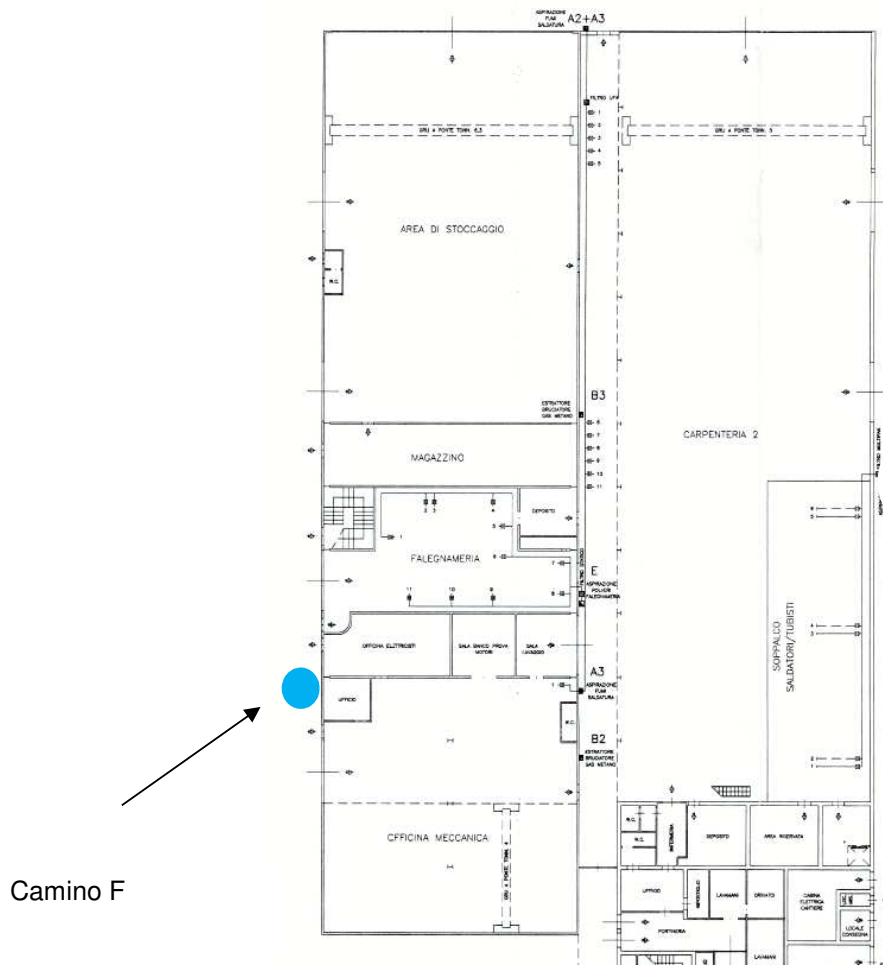
### ***Impianto A4***

L'impianto A4 - aspirazione fumi saldatura, è indicato nella carpenteria 2 (vedi planimetria), ha portata di 4.000 Nmc/h, ore massime di lavorazione giorno n. 4 giorni/anno di lavorazione 150, inquinanti polveri, nebbie oleose, cobalto, cromo VI, nichel, zinco, ferro, ecc...



### ***Impianto F***

L'impianto F sarà installato nell'officina della carpenteria 2 (vedi planimetria) e sarà adibito all'aspirazione delle emissioni di una nuova cabina di verniciatura destinata alla verniciatura ed appassimento di piccole componenti in legno.

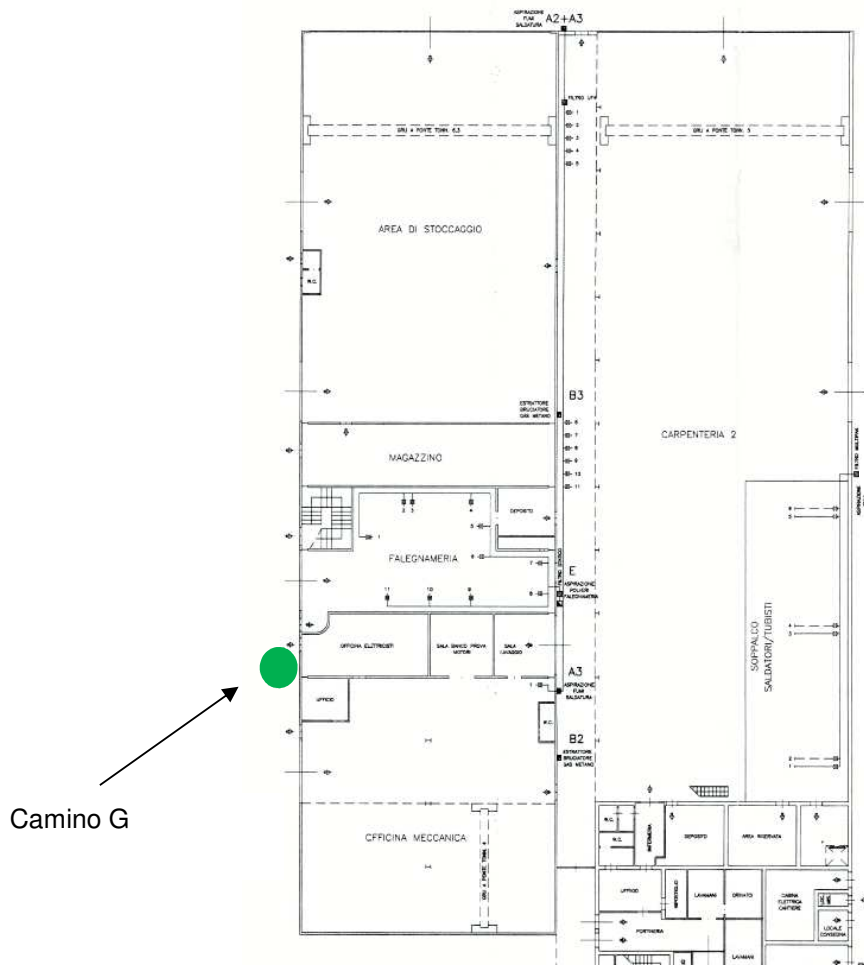


Camino F

Le caratteristiche dimensionali, di filtraggio e la portata saranno definite in sede di avanzamento dell'istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.

### ***Impianto G***

L'impianto G sarà installato nell'officina della carpenteria 2 (vedi planimetria) e sarà adibito all'aspirazione delle emissioni dovute all'utilizzo di un'idropulitrice nell'area lavaggio motori e all'estrazione dei fumi di scarico delle operazioni di prova motori.



Le caratteristiche dimensionali, di filtraggio e la portata saranno definite in sede di avanzamento dell'istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.

### **Impianto estrazione capannine**

Gli impianti saranno adibiti all'aspirazione/filtrazione delle emissioni imputabili alle attività di sabbiatura e verniciatura airless.

La tipologia, le caratteristiche dimensionali, di filtraggio e la portata saranno definite e comunicate in sede di avanzamento dell'istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.

Gli impianti saranno separati con aspirazione, filtri e camini dedicati per le 2 tipologie di fumi.

## **ACQUE SUPERFICIALI, FALDA, LAGUNA**

In data 04/10/2017 con prot. n. 0026599, la ditta Actv S.p.a. ha ottenuto la concessione per l'esercizio di n. 1 scarico idrico depurato (SM1), n. 3 scarichi di acque meteoriche di seconda pioggia (SP1-SP2-SP3) e n. 2 scarichi idrici derivanti dalle prove del circuito antincendio (SI2-SI3) dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia.

Non vi è prelievo di acque sotto superficiali e non si ravvisa alcun effetto di incidenza sul livello naturali della falda freatica.

Per quanto riguarda il fondo lagunare si ritiene che gli spostamenti di acqua dovuti all'affondamento e risalita del bacino galleggiante e i flussi correnziali ad esso imputabili, siano di incidenza assolutamente trascurabile, considerati il numero di cicli annui inferiore alle 5 unità e la ridotta velocità di affondamento e riemersione che richiede oltre 4 ore a fase; non si evidenziano pertanto possibili effetti negativi sull'habitat lagunare e sulle popolazioni circostanti di fanerogame, dovuti al possibile effetto di accumulo di sedimenti e ad effetti erosivi causati dalla movimentazione dei volumi di affondo/riemersione soprattutto se correlati all'ordinario traffico acqueo del canale di Pellestrina.

Nulla rileva riguardo l'idrodinamica lagunare locale e il tempo di residenza delle acque che per altro viene indicato in 10/12 giorni, con ricambio sufficiente a disperdere eventuali inquinanti.

## **SUOLO E SOTTOSUOLO**

Non è previsto alcun ampliamento delle aree utilizzate né alcuna sottrazione di suolo; non si evidenziano incidenze su suolo e sottosuolo.

## **ECOSISTEMA**

L'ubicazione dell'area d'intervento, come già ampiamente descritta nel capitolo dedicato, pur inserita in un contesto ambientale di eccellenza, non è tale da richiedere particolare di per se una particolare tutela ambientale, l'area è infatti destinata a cantiere navale da ben oltre un secolo e a cantiere navale con carpenteria metallica da circa 67 anni (ben prima dell'adozione di ogni piano territoriale e di protezione ambientale) e la gestione operativa

programmata dal piano industriale di ACTV può solo migliorare la gestione ambientale rispetto alla vecchia gestione De Poli che era fortemente deficitaria sotto tali aspetti, tanto più attuando un piano di miglioramento gestionale con introduzione delle MTD nelle diverse lavorazioni e installando nuovi impianti di captazione e abbattimento delle emissioni.

Rilevato che le aree di cantiere e la superficie lagunare di stazionamento del bacino di galleggiamento sono prive di alberi e strutture idonee alla nidificazione delle specie protette nell'ambito di Rete Natura 2000, che la frequenza degli eventi di superamento imputabili alle attività di bacino è limitato e quantificabile in massimo 4 eventi l'anno con durata non superiore a 4/5 giorni per evento, con tempo giornaliero massimo di superamento inferiore alle 6 ore, sempre compreso tra le ore 8 e le ore 16, che il livello di emissione previsionale riferito alle aree residenziali finitime restituisce valori compresi tra i 50 dB e i 65 dB e che i valori superiori, fino a 65/70 dBA, imputabili alle attività del bacino saranno limitati a 3/4 episodi all'anno con durata media prevista di 5/6 giorni per intervento con tempo massimo giornaliero inferiore a ore 6, che le aree di nidificazione/svernamento delle specie protette - Rete Natura 2000, così come evidenziato nell'Atlante ornitologico di Venezia 2006/2011, distano dall'insediamento almeno m 330 e che il corridoio ecologico segnalato nella carta della vegetazione litoranea e nella carte dell'invarianza del PAT, rappresentato dal filare di tamerici presenti sul terrapieno dell'arginatura a mare (percorso pedonale dei Murazzi) è posto in posizione parzialmente protetta rispetto alle sorgenti di rumore e che il superamento dei limiti di classe potrà avvenire per periodi temporali limitati, si ritiene che il superamento temporaneo dei limiti previsto dalla valutazione previsionale non sia tale da determinare incidenze negative dirette sui recettori residenziali circostanti ne sugli habitat tutelati, come meglio evidenziato nella allegata valutazione VINCA.

Per quanto concerne la potenziale immissione di reflui inquinanti nelle acque lagunari, dovuti a reflui produttivi e/o ad acque di dilavamento dei piazzali operativi, considerato che:

- l'insediamento dispone già di Autorizzazione allo scarico, rilasciata dal Provveditorato alle Infrastrutture (EX MAV) in data 04/10/2017 con prot. n. 0026599, che ovviamente deve essere stato rilasciato a seguito di adeguata verifica di conformità tecnica degli impianti previa imposizione di specifiche prescrizioni di gestione,
- i due impianti di depurazione esistenti, già ampiamente descritti nel progetto, sono

regolarmente controllati con contratto di manutenzione affidato a ditta esterna,

- ACTV dà regolare applicazione alle prescrizioni di gestione contenute nel provvedimento di autorizzazione,

si ritiene che l'insediamento non possa cagionare significativi eventi di rilascio di inquinanti nel recapito lagunare se non dovuti ad eventi accidentali imprevedibili e a eccezionali fenomeni meteorici o calamitosi.

Per tali eventi l'insediamento dispone già di un piano di emergenza ambientale e dei materiali immediatamente disponibili in loco necessari a porre in atto le misure di contenimento e di limitazione del danno.

Quanto esposto può far ragionevolmente concludere che l'attuazione del progetto di adeguamento funzionale del cantiere ACTV di Pellestrina non crea significative incidenze negative sull'ambiente circostante, sulla popolazione residente e all'ecosistema delle aree tutelate circostanti, non creando alcun effetto significativo negativo su flora, fauna e avifauna circostanti, oltre che sul sistema lagunare in senso lato.

Per quanto concerne la valutazione dell'incidenza ambientale sulle altre aree protette ZPS e SIC della Rete Natura 2000 con specifico riferimento alle aree di Ca' Roman e del biotopo degli Alberoni al Lido, si rileva che l'insediamento dista almeno 5 Km da tali siti tutelati ai sensi della direttiva 92/43/CEE e che tale distanza è ritenuta sufficiente a rendere pacifica l'indeterminabilità dei fattori di incidenza ambientale direttamente correlabili alle attività del cantiere e pertanto sia assolutamente superfluo indagarne la significatività; sul punto si vede lo screening VINCA allegato che consente di concludere come l'intervento per sua intrinseca natura e collocazione possa essere considerato non significativamente incidente.

## **IMPATTO ACUSTICO**

Si veda relazione di impatto acustico.

La valutazione previsionale di impatto acustico, affidata al tecnico competente Dott. Massimo Franchini, ha reso disponibili dei valori stimati a partire da altrettante stime di emissione acustica di singole attività, le quali sono state considerate in una ipotesi di funzionalità collettiva ai massimi livelli prevedibili; pertanto quanto indicato in tale documento rappresenta una condizione che, di fatto, è poco attesa nella realtà quotidiana, trattandosi di stima conservativa. Tale valutazione previsionale di impatto acustico

comprova che le attività del cantiere possono comporre l'insorgenza di valori significativi del livello del rumore ambientale dovuto prioritariamente alle attività temporanee e discontinue effettuate a bordo del bacino galleggiante la cui fossa operativa si colloca all'interno del conterminazione ZPS - Laguna di Venezia e SIC - Laguna medio inferiore di Venezia. L'area operativa del bacino galleggiante viene peraltro classificata, nel piano di zonizzazione acustica, di classe II, parimenti all'alveo del Canale di Pellestrina.

In particolare la valutazione determina nell'intorno del bacino galleggiante valori critici di 80/85 dBA in prossimità dei lati corti del bacino, che possono essere chiusi solamente con teli in materiale plastico pesante, a degradare per classi, fino a ridursi a 50/55 dBA nel raggio di m 200 ca.; nell'insediamento di terra sono previsti valori massimi prossimi a 70/75 dBA a degradare lungo i confini lati Nord, Sud e Est, nell'arenile si prevede il raggiungimento di valori massimi di 45/50 dBA.

Le sorgenti di terra, valutate con sorgenti di rumore del bacino non attive, non sono tali da determinare superamento dei valori previsti per le zone residenziali finitime in quanto avvengono in spazi chiusi e/o all'aperto, ma in aree delimitate dalle strutture edilizie esistenti che fungono da barriere di abbattimento, sia perché il progetto prevede l'installazione di barriere fonoassorbenti metalliche lungo il confine Nord, con arretramento dallo stesso di m 1,50, con altezza complessiva di m 5. Per tali aree la valutazione prevede valori medi di 50/55 dBA.

## **IMPATTO SULLA PUBBLICA SALUTE**

Non si ravvisano elementi di incidenza diretta sulla pubblica salute e sul disturbo alla quiete degli insediamenti residenziali circostanti, fatto salvo quanto riportato nella valutazione del clima acustico, le cui criticità con temporaneo superamento dei valori di classe (sul punto si evidenzia che il piano di zonizzazione acustica deficiata nella fattispecie delle fascia cuscinetto di m 150 che dovrebbe contornare le aree a destinazione produttiva) sono imputabili prioritariamente alle attività previste a bordo del bacino galleggiante ed in particolare alle attività di sabbiatura, levigatura meccanica e picchettatura manuale previsti per non più di 4 cicli/anno, della durata 4/5 giorni con tempo massimo giornaliero di 5/6 ore, per le quali le barriere previste per le attività di terra sono pressoché ininfluenti. Per quanto riguarda la potenziale diffusione di polveri e COV, con effetti deriva verso le aree residenziali finitime, si evidenzia che l'applicazione sistematica



delle MTD per le operazioni di sabbiatura e verniciatura, così come peraltro previste dalle linee guida Solventi 27.12.06, ISPRA – GOV, finalizzate alla minimizzazione della deriva e delle ricadute al suolo degli inquinanti, congiuntamente alla applicazione di un protocollo gestionale che preveda la sospensione delle attività in condizioni di ventilazione sfavorevole, possano impedire il verificarsi di incidenze apprezzabilmente negative per la popolazione residenziale circostante.

I rischi per la sicurezza e la salute degli addetti ai lavori, paragonabili a quelli di un qualsiasi cantiere navale di media/piccola entità, sono direttamente correlati alla efficienza e al rispetto del sistema aziendale di prevenzione e protezione dei rischi sul lavoro ai sensi del D. lgs. 81/08.

## **EFFETTI SUL PAESAGGIO**

Ribadito che l'insediamento non presenta, in ragione dello stato in essere dovuto alla pregressa utilizzazione, alcuna caratteristica di pregio paesaggistico ed ambientale proprio, se non dovuto alla particolare collocazione isolana in gronda lagunare e marittima ed alla vicinanza alla ZPS laguna di Venezia e SIC Laguna Medio Inferiore di Venezia e che lo stesso non risulta gravato da alcun vincolo ambientale diretto che non sia dovuto alla tutela paesaggistica correlata alla Città di Venezia e Isole, va evidenziato che l'attuazione del piano consentirà di ridurre l'incidenza ambientale complessiva delle attività operate rispetto alla precedente gestione De Poli.

Sul punto si segnala che nella tavola "Habitat e vegetazione del litorale" reperibile nell'"Atlante della Laguna" è indicata l'esistenza di un'area a verde collocata all'interno del cantiere, lungo il confine nord, con popolazione artificiale di specie erbacee autoctone che non è esistente e mai esistita, almeno dall'acquisizione della proprietà da parte di ACTV.

## **EFFETTI SUL TRAFFICO ACQUEO NEL CANALE DI PELLESTRINA**

Si ritiene che l'incremento del livello di traffico annuo nel canale di Pellestrina causato dalle attività del cantiere navale, stimato in circa 200/220 transiti annui, sia pacificamente trascurabile rispetto al traffico navale privato e del servizio pubblico ordinariamente presente anche in considerazione del fatto che il canale costituisce la via d'acqua interna per il collegamento con Chioggia.

## **ASPETTI SOCIO ECONOMICI**

L'attuazione del progetto di adeguamento funzionale del Cantiere consentirà il mantenimento dell'attività con la salvaguardia dei posti di lavoro esistenti e il loro possibile incremento, offrendo contestualmente a ACTV la possibilità di effettuare la manutenzione della flotta aziendale in un insediamento tecnicamente idoneo, in quanto già dotato delle infrastrutture necessarie, pur se in un contesto ambientale delicato e con apprezzabile impatto paesaggistico sul fragile tessuto isolano. La presenza dello storico cantiere (ex De Poli) che ha costituito e costituisce da oltre cent'anni la prima attività economico produttiva di Pellestrina, può garantire all'economia isolana, che basa il proprio PIL prevalentemente su pesca e turismo e su altri due storici cantieri navali minori, oggi dediti alla costruzione e manutenzione di pescherecci, un volume d'affari stimato tra attività di cantiere e indotto quantificabile in via previsionale, in funzione dell'attuazione del piano industriale della gestione ACTV del cantiere, in 5/6 milioni di Euro/anno, importo non trascurabile nel contesto economico locale. La fruizione turistica di Pellestrina, che secondo alcune stime rappresenta attualmente il 70% circa del PIL isolano, è tipicamente stagionale e legata alla particolare natura della spiaggia naturalistica, pressoché indisturbata senza infrastrutture turistiche e commerciali, che la rende oggi particolarmente attraente per una crescente nicchia di utenti, per gli amanti del cicloturismo, che fruiscono dei percorsi ciclabili con collegamenti su Chioggia, Lido e Punta Sabbioni, oltre che per la presenza di alcune tradizionali attività di ristorazione ben frequentate soprattutto nel periodo estivo e nei fine settimana. Paradossalmente l'arenile antistante il cantiere navale collocato a circa metà dell'isola, relativamente distante dai centri abitati di Santa Maria e di Pellestrina, dagli imbarcaderi della pubblica navigazione e dall'Oasi Lipu di Ca' Roman, paesaggisticamente disturbato dalla presenza dei vistosi carroponi arancioni, può risultare più idoneo alla nidificazione di alcune specie limicole protette, se pur fino ad oggi non segnalate, proprio

perché meno frequentato da persone e cani e meno soggetto alla pulizia della spiaggia indispensabile nelle aree a maggiore frequentazione.

## CONCLUSIONI

La valutazione previsionale effettuata consente di escludere l'insorgenza di impatti ambientali significativi, riferibili all'ambiente isolano, alla laguna di Venezia, alle zone umide costiere, alle riserve e parchi naturali e/o zone protette speciali, zone a forte densità demografica, zone di particolare pregio storico, culturale e archeologico, rendendo superfluo il completamento dell'iter di valutazione di impatto ambientale.

In conclusione si ritiene che l'attuazione del progetto di adeguamento funzionale del Cantiere navale ACTV di Pellestrina, tenuto conto di tutti gli aspetti valutati, ribadita la pregressità storica dell'insediamento e la funzione sociale dell'insediamento lavorativo, nel contesto microeconomico dell'Isola di Pellestrina, considerata l'innegabile necessità della azienda ACTV di mantenere efficienti i mezzi navali impiegati nel servizio di trasporto pubblico, non comporti l'insorgenza di impatti ambientali significativamente negativi per l'area stessa e per il territorio circostante, bensì si configuri come una soluzione attuabile, per mantenere l'insediamento lavorativo con i suoi 90 posti occupazionali e l'indotto correlato, migliorando nel contempo la conformità ambientale rispetto alla situazione storica preesistente della gestione De Poli.

Mestre, li 25/06/2018

dr Giampaolo Picchi

A circular professional stamp in green ink. The text inside the stamp reads "Dott. Agr. GIAMPAOLO PICCHI n. 141". The stamp is partially overlaid by a handwritten signature in black ink.