



# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

Provincia di Venezia
Protocollo 0008754
del 30/01/2015
Cla.: XII-2

## COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 4/2015

Seduta del 28.01.2015

---

OGGETTO: Ditta: Costa Bioenergie S.r.l.  
Sede legale: Via Maestri del lavoro, 50 – 30015 Chioggia (VE).  
Ampliamento del costruendo deposito di oli minerali mediante realizzazione di uno stoccaggio di GPL di 9000 mc in località Val da Rio in Comune di Chioggia.  
Procedura di verifica dell'assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

---

### CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 45598 del 04.06.2014 il ministero dello sviluppo economico ha trasmesso alla Provincia di Venezia, Servizio Ambiente, la convocazione per la Conferenza dei Servizi del 17.06.2014 per l'autorizzazione, ai sensi della L. 4 aprile 2012, n. 35, all'ampliamento del deposito costiero di prodotti energetici ad uso commerciale nel Comune di Chioggia, località Val a Rio, proposta dalla Società Costa Bioenergie Srl.

Con nota prot. n. 48988 del 13.06.2014 si comunica al sopracitato Ministero che l'ampliamento proposto dalla società Costa Bioenergie è tra le tipologie progettuali soggette a verifica di VIA di cui all'art. 20 del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii., la quale costituisce ai sensi dell'art. 29 dello stesso, presupposto del procedimento di autorizzazione degli interventi ad essa sottoposti.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 49336 del 16.06.2014 la Società Costa Bioenergie S.r.l. con sede legale in via Maestri del Lavoro, 50 – 30015 Chioggia (VE), ha presentato istanza per l'attivazione della procedura di verifica per la Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al progetto per l'ampliamento del costruendo deposito di oli minerali mediante realizzazione di uno stoccaggio di GPL di 9000 mc in località Val da Rio in Comune di Chioggia.

In data 20.06.2014 è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto il progetto preliminare e la relazione ambientale preliminare. Da tale data decorrono i termini di cui all'art. 20 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 58694 del 11.07.2014 il Ministero dello Sviluppo Economico trasmette il verbale di Conferenza dei servizi del 17.06.2014 ed il parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 59141 del 14.07.2014 la Capitaneria di Porto di Chioggia trasmette le proprie osservazioni e precisazioni in merito ai contenuti del verbale sopracitato. La nota conclude affermando che allo stato attuale non risulta possibile alcun parere di competenza, in quanto la valutazione sulla realizzabilità del progetto in questione dovrebbe essere effettuata nell'ambito di una eventuale proposta di variante al piano regolatore portuale vigente, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94.

A seguito della predetta nota della Capitaneria di Porto di Chioggia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica (prot. n. 64344 del 31.07.2014), di dover riesaminare la propria posizione assunta il 17.06.2014 durante la Conferenza dei Servizi e comunica altresì che un parere definitivo sarà reso in occasione della riunione decisoria della Conferenza dei Servizi.

Con nota prot. n. 64755 del 01.08.2014 sono richieste integrazioni documentali e tecniche a cui la ditta ha dato risposta con nota acquisita agli atti con prot. n. 72561 del 04.09.2014.

### **AVVIO DEL PROCEDIMENTO di cui all' art. 10bis della L. 241/90 e ss.mm.ii.**

Come riportato nella cronologia delle comunicazioni sono pervenute a questo servizio alcuni pareri della Capitaneria di Porto di Chioggia e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 59141 del 14.07.2014, prot. n. 64344 del 31.07.2014), nell'ambito della procedura autorizzativa avviata presso il Ministero dello Sviluppo Economico, che evidenziavano delle criticità alla realizzazione dell'intervento in particolare per quanto concerne gli aspetti legati alla mancata previsione nel vigente piano regolatore portuale della specifica attività.

L'ufficio VIA provinciale di Venezia ha ritenuto quindi necessario, sulla base dei predetti pareri e su considerazioni di tutela e sicurezza ambientale legate al transito ed operatività delle navi gasiere, trasmettere alla ditta una comunicazione di non accoglimento dell'istanza, prot. n. 83977 del 10.10.2014, ai sensi dell'art. 10 bis della L. 241/90 e ss.mm.ii. Lo studio preliminare ambientale infatti risultava carente di contenuti inerenti i possibili effetti ambientali derivanti dalla circolazione di navi gasiere nel porto.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 87138 del 21.10.2014 la ditta richiedeva proroga di 40 giorni, rispetto al termine fissato, al fine di poter presentare alla Provincia di Venezia un documento integrativo esaustivo avente ad oggetto il traffico acqueo nel porto di Chioggia delle navi gasiere e dei possibili elementi di rischio ambientale correlati.

Con nota prot. n. 90771 del 31.10.2014 sono stati concessi ulteriori 40 giorni di proroga per la consegna della documentazione integrativa.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 99536 del 27.11.2014 la società Costa Bioenergie trasmetteva il sopracitato documento integrativo redatto in collaborazione con l'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (ASPO), e condiviso con Relatori del C.T.R. dei VV.F e con ARPAV. La relazione, la quale riporta dettagli numerici sul traffico delle varie tipologie di navi incidenti sul porto dal 2009 al 2013, sulla tipologia delle navi, sui presidi adottati dall'azienda per la gestione in sicurezza del GPL, conclude sostanzialmente che:

- l'incidenza del traffico indotto dalle future navi gasiere in ambito portuale, assume valore pressoché marginale rispetto al traffico merceologico medio degli ultimi cinque anni in ingresso al Porto di Chioggia;
- la prevista attività di approvvigionamento di GPL costituisce elemento trascurabile che non può condizionare in modo traumatico il traffico navale all'interno del porto;
- la struttura gestionale attualmente applicata per la gestione in sicurezza della presente attività portuale riproduce, nelle sue linee principali ed in molti aspetti di dettaglio, quella presente in altri porti italiani dove vi sono attività correlate a movimentazione di GPL con navi gasiere di assai superiore capacità rispetto a quelle previste per il Porto di Chioggia ed al contempo sono presenti, in tali porti, trasporti navali per attività commerciali, attività turistiche, ecc;
- solo a fronte di una specifica analisi di sicurezza da parte dell'autorità portuale con coinvolgimento delle altre componenti pubbliche e private interessate alla iniziativa, potranno evidenziarsi in modo completo le varianti da apportare alla esistente struttura organizzativa e gestionale del Porto per superare le tematiche indicate nel succitato protocollo n° 83977 della Provincia di Venezia.

Per quanto poi è relativo al tema dell'inquinamento dell'atmosfera la relazione conclude che non si hanno criticità relativamente alla qualità dell'aria nell'area di Chioggia in quanto:

- le attuali emissioni dell'attività portuale di Chioggia da dati di monitoraggio e da dati modellistici indicano un contributo trascurabile alla qualità dell'aria
- il contributo aggiuntivo, dato dalle 30 navi gasiere all'anno previste dal progetto, non è significativo ed è quindi classificabile come trascurabile

Il documento in parola è stato valutato dalla Capitaneria di Porto di Chioggia, come si evince dal parere datato 12.11.2014, ed allegato alla nota prot. n. 99536 del 27.11.2014. La Capitaneria evidenzia che "... non si ritiene che la mancata previsione nel vigente piano regolatore portuale della specifica attività possa considerarsi, sic et simpliciter, motivo ostativo all'espletamento dell'istruttoria volta alla verifica della possibilità di realizzazione delle opere proposte".

Il Ministero dello Sviluppo Economico, con nota acquisita agli atti con prot. n. 1354 del 08.01.2015, ha trasmesso quindi una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, datata 17.12.2014 che comunica la possibilità di procedere con l'iter istruttorio già avviato evidenziando anche la necessità che la Società Costa Bioenergie avvii l'iter istruttorio relativo al rilascio della concessione demaniale marittima per il collegamento tra il deposito di gas a terra e la zona di scarico da nave.

Viste le integrazioni fornite, ed essendo stati affrontati i temi precedentemente non esaminati dalla studio preliminare ambientale, si ritengono superati i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza, comunicati con nota prot. n° 83977/2014 e si è ritenuto di poter procedere con l'istruttoria inerente il parere di verifica di assoggettabilità a VIA, prevedendo di vincolarne gli esiti all'approvazione da parte dell'autorità competente delle variazioni alla struttura organizzativa e gestionale del porto emergenti dal piano di sicurezza.

#### OSSERVAZIONI PERVENUTE AI SENSI DELL'ART. 20 DEL D. LGS N. 152/06 e ss.mm.ii.

L'unica osservazione pervenuta ai sensi dell'art. 20 del Testo Unico Ambientale è il parere della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, acquisito agli atti con prot. n. 92919 del 06.11.2014, con il quale si chiede l'assoggettamento a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Direzione regionale evidenzia in sintesi che il progetto preliminare e il rapporto ambientale preliminare non consente un'approfondita valutazione dei possibili impatti generati dalla realizzazione delle fondazioni e dalla posa delle tubazioni sotterranee sulla matrice sottosuolo, con particolare riferimento al livello di rischio per strutture sepolte o stratificazione archeologiche.

Con nota prot. n. 97576 del 20.11.2014 è stato trasmesso alla ditta proponente il sopracitato parere della Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici, in quanto si è ritenuto considerarlo un ulteriore elemento ostativo all'accoglimento dell'istanza di verifica di VIA oltre a quelli evidenziati nella comunicazione prot. n. 83977 del 10.10.2014 avente ad oggetto "*comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza ai sensi dell'art. 10bis della L. 241/90 e ss.mm.ii.*". Alla ditta si è data facoltà di esprimere le proprie osservazioni entro 10 gg dalla data concessa quale proroga con precedente nota della Provincia di Venezia prot. n. 90771 del 31.10.2014.

La società Costa Bioenergie ha quindi provveduto a controdedurre, con nota acquisita agli atti con prot. n. 103010 del 09.12.2014, a tutte le osservazioni avanzate come di seguito sintetizzati:

1. relativamente agli aspetti legati agli abusi edilizi (pozzetti in cls e condotte in pvc, recinzione in paletti di legno e rete metallica) la ditta sottolinea che l'abuso è stato compiuto da ditta terza su terreno di terzi. E' stato avviato un procedimento di sanatoria che comunque si concluda, non essendo le predette opere funzionali all'attuale progetto, saranno rimosse non appena in possesso dei necessari titoli autorizzativi. La ditta sottolinea che già nella seduta di Conferenza dei Servizi del 17.06.2014 è stato posto a verbale che le problematiche edilizie in corso saranno sanate preliminarmente alla realizzazione dell'opera;
2. relativamente al riferimento di inviare uno specifico elaborato ai sensi dell'art. 208 del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii. la ditta sottolinea che l'impianto in parola è un deposito di oli minerali mentre il su menzionato articolo si riferisce all'autorizzazione per nuovi impianti di smaltimento e recupero di rifiuti, e pertanto non è pertinente al progetto in esame;

3. relativamente al progetto di dettaglio delle fondazioni e della posa delle tubazioni in ragione di un rischio archeologico presente nell'area d'interesse la ditta chiarisce quanto segue. Il tipo di fondazione prescelto è quello definito a fondazione diretta (piano di posa delle strutture su letto di sabbia su terreno preconsolidato) che permette di minimizzare la manomissione del sottosuolo (scotico 50 cm di terreno). Le fondazioni delle murature dei casseri, recinzioni e altre opere edili non andranno oltre a - 1,50 m rispetto all'attuale piano della banchina A, che risulta comunque superiore alla quota del terreno di partenza quando fu fatto il riempimento dell'area operato da ASPO. Pertanto la ditta non ravvisa alcun rischio per quanto concerne il possibile ritrovamento di resti archeologici, ad ogni modo la stessa è disponibile a prevedere la presenza in cantiere di un archeologo durante tutta la fase dei lavori.

Viste le osservazioni formulate dalla Costa Bioenergie s.r.l. non si ravvisano elementi tali da richiedere un approfondimento degli impatti potenziali sotto il profilo paesaggistico ed archeologico attraverso una procedura di valutazione dell'impatto ambientale, visto che i medesimi risultano già affrontati e mitigati.

### PREMESSA

La Società Costa Bioenergie S.r.l. ha presentato istanza per l'ampliamento del costruendo deposito di oli minerali mediante realizzazione di uno stoccaggio di GPL di 9000 mc in località Val da Rio in Comune di Chioggia L'area è identificata catastalmente al Foglio 36 mappali 1,2,393,392,391,387,388.

Con riferimento all'allegato IV parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., recante i "progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano", il caso in oggetto è riconducibile nelle tipologie progettuali di cui al punto 8 lett. g) "*stoccaggio di petroli, prodotto petroliferi, petrolchimici e chimici pericolosi, ai sensi della legge 29 maggio 1974 n. 256 con capacità superiore a 1000 mc*" e lett. t) in quanto modifica estensione della precedente tipologia, di competenza provinciale così come previsto dalla DGRV n. 575/2013.

I criteri per effettuare la verifica di assoggettabilità a VIA devono far riferimento a quanto previsto dall'allegato V della parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii e precisamente ai seguenti aspetti: caratteristiche del progetto, localizzazione del progetto, caratteristiche dell'impatto potenziale.

### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

1. Il Ministero per lo Sviluppo Economico, con la Conferenza dei Servizi dell'11 settembre 2012, prende atto dell'istanza presentata dalla Società in data 10 giugno 2011 per la riduzione della capacità di stoccaggio del deposito a 1350 mc. dalla precedente capacità di 2800 mc, esprimendo parere favorevole.

L'impianto di distribuzione di gasolio progettualmente assume quindi la seguente configurazione:

- n° 2 serbatoi metallici fuori terra da 600 mc per gasolio bunker;
- n° 1 serbatoio metallico fuori terra da 50 mc per gasolio motopesca;
- vari fusti e confezioni sigillate per un deposito complessivo di 100 mc. di oli combustibili

per un totale di 1350 mc.

La Provincia di Venezia, con determina prot. 51840/11 del 15 luglio 2011, esprime la mancanza di motivi ostativi alla riduzione della capacità di stoccaggio del deposito di cui al punto precedente.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, con Decreto n° 17369 del 21 maggio 2013, autorizza la realizzazione del Deposito Costiero ad uso commerciale così come da istanza del 10 giugno 2011 e concordato nella conferenza dei servizi dell'11 settembre 2012.

2. Con atto stipulato in data 3 dicembre 2013 a ministero del notaio Prospero in Chioggia, la società Costa Bioenergie srl è stata acquisita e sottoposta al controllo da parte del Gruppo SOCOGAS SPA che intende ampliare il costruendo impianto di stoccaggio e travaso di oli minerali con l'aggiunta delle seguenti installazioni e strutture:
  - n°3 serbatoi di stoccaggio GPL per una capacità totale di stoccaggio di 9000 mc;
3. Nella configurazione finale, il progetto in esame si struttura nel modo qui sotto descritto e poi specificato dalla planimetria allegata



*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

2. Sia esplicitato se, per la distribuzione del gasolio, continuano ad accedere al deposito anche autobotti per le operazioni di carico/scarico. Qualora la risposta sia positiva, si quantifichino i flussi e siano individuati percorsi distinti tra rifornimento di gasolio e rifornimento del GPL.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

3. Come conseguenza del punto precedente, si chiede di analizzare, nella parte ambientale dello Studio relativa all'atmosfera, l'inquinamento atmosferico indotto dal traffico complessivo, adeguandolo ai valori effettivi.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente. Il suo contenuto viene ripreso all'interno della relazione*

4. Sia fornita una planimetria che illustri la gestione delle acque, sia meteoriche sia nere (afferenti, quest'ultime, alla presenza degli Uffici). Si dia, inoltre, evidenza delle modalità di gestione degli spanti di gasolio.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

5. Sia fornita in planimetria, uno studio illuminotecnico che dimostri il posizionamento delle torri di illuminazione del deposito e l'efficacia nella distribuzione notturna della luce su tutta la superficie dell'impianto.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

6. Comunicare le modalità e la tipologia della recinzione della parte del perimetro del deposito prospiciente "l'area di espansione", poiché vengono definite solo la tipologia e le caratteristiche della recinzione nella rimanente parte dell'impianto.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

7. Poiché tra le prescrizioni della Commissione VIA del 2008 è prescritto l'obbligo di piantumazione di una siepe polifita caratterizzata da specie idonee al substrato d'impianto, si chiede di conoscere se tale prescrizione rimane ancora

applicabile vista la specificità dell'impianto richiesto e la tipologia della recinzione di sicurezza prevista. Eventualmente si indichino le alternative possibili.

*La risposta alla richiesta di integrazioni è completa ed esauriente.*

### **Ciclo operativo del deposito**

La movimentazione prevista per il deposito è di ca 72.000 t/anno, il prodotto arriverà via mare dai Paesi produttori a mezzo di navi con lunghezza indicativa di 100 mt e stazza netta da 2.500 a 4.000 tonnellate.

Si prevede l'arrivo e quindi lo scarico di 2 navi/mese.

Una volta attraccata la nave, verrà caricato a bordo e montato il manifold, operazione preliminare al collegamento col braccio di carico, installato sulla banchina antistante il deposito.

Il braccio di carico permetterà di compensare la variazione di altezza della nave rispetto alla linea d'acqua conseguente allo scarico del gpl.

L'operazione di collegamento nave-braccio verrà teleguidata a distanza dalla postazione di manovra; di seguito gli operatori del deposito renderanno operativa la linea di scarico manovrando opportunamente le valvole del piping.

Le pompe utilizzate in questa fase saranno quelle a bordo nave, con una portata indicativa di 150 t/ora. La temperatura del gpl sarà compresa tra + 5 C° e + 20 C° , qualora la temperatura sia inferiore, provvederanno al riscaldamento le apparecchiature di scambio termico a bordo nave.

La tubazione di carico è collegata ai serbatoi di stoccaggio in corrispondenza della generatrice superiore. Qui l'immissione avviene utilizzando una linea di ugelli che frazionano il prodotto; in tal modo si diminuisce l'incremento di pressione conseguente all'operazione di scarico.

I sistemi di controllo installati sui serbatoi monitorano il grado di riempimento, temperatura e pressione; in caso di supero dei valori prefissati avremo una prima soglia con segnalazione acustica e luminosa ed una successiva di blocco dell'operazione di travaso.

La carica prevista è di 10/20 ATB/giorno, variabili in funzione della stagionalità e dei consumi.

### **Serbatoi di Gasolio**

I serbatoi di deposito gasolio bunker sono realizzati in struttura metallica con un'altezza pari a 9,40 m e un diametro di 9,54 m, contenuti in un bacino di accumulo in c.a. con il fondo poggiate su di un letto di sabbia di livellamento. Il bacino di contenimento per il deposito di gasolio bunker presenta un volume di 528 mc, ed è

costituito da una vasca in calcestruzzo armato con luci interne di 33,00 m e 15,00 m e muri di spessore 50 cm e profondità 1,50 m.

Gli accessi al bacino di contenimento sono realizzati mediante due scale delimitate da opportune recinzioni: tali scale proseguono con passerelle metalliche, consentendo in tal modo l'accesso alla sommità dei serbatoi.

Anche il serbatoio metallico aereo di 100 mc per il gasolio da motopesca sarà realizzato in struttura metallica e fondo poggiate su letto di sabbia di livellamento, sarà protetto da pareti in cemento nei tre lati liberi rispetto all'area scoperta del piazzale e sarà dotato di proprio bacino di contenimento proporzionato alla sua capacità di accumulo.

### **Palazzina per servizi, uffici e magazzino di deposito oli**

Il fabbricato in questione presenta una porzione destinata allo stoccaggio di olio lubrificante in confezioni sigillate ed una porzione destinata ad uffici e servizi.

Tale fabbricato è costituito :

1. da una pavimentazione in cemento, pareti perimetrali esterne e di separazione con le zone attigue costituite da pannelli in cemento prefabbricato dello spessore di cm. 30 e di altezza variabile da 4,50 m a 3,50 m del tipo REI 180, con applicato sopra un pannello metallico autoportante coibentato in lana di roccia dello spessore di 15 cm;
2. nelle pareti sono ricavate aperture, opportunamente protette da rete metallica;
3. la superficie areata sarà non inferiore ad 1/30 della superficie calpestabile (non inferiore a 20 mq), e sarà installato un portone metallico di accesso con apertura a scorrimento e soglia antispiantimento di altezza di cm 20;
4. l'altezza interna utile nella zona dello stoccaggio carburanti, misurata dalla pavimentazione interna del magazzino è pari a 7,90 m; mentre l'altezza massima dello stesso è pari a 14,00 m misurati dalla quota della pavimentazione dei piazzali esterni;
5. la struttura portante verticale è costituita da pilastri prefabbricati di sezione 50 x 50 cm in cls armato vibrato, inseriti ad incastro su plinti in c.a.;
6. la struttura portante orizzontale prevede capriate in acciaio;
7. i tamponamenti perimetrali esterni sono costituiti da muri in c.a. dello spessore di 30 cm di altezza variabile da 4,50 m a 3,50 m, e applicati sopra a partire dalla sommità pannelli metallici autoportanti coibentati in lana di roccia dello spessore di 15 cm;
8. la parete di separazione delle due porzioni di magazzino viene realizzata con muro in c.a. dello spessore di 30 cm REI 180 e viene prolungata fino all'altezza di 9,62 m;
9. le controsoffittature all'interno della zona di deposito sono realizzate all'altezza di 7,90 m di classe REI 180. Nella zona degli uffici vengono realizzati controsoffitti in cartongesso all'altezza di 6,85 m;
10. la copertura del magazzino viene realizzata con lamiera grecata ad orditura longitudinale di spessore 15 cm, con sovrapposta lana di roccia interposta da profili omega ad orditura trasversale di spessore 80 cm. La copertura viene rivestita superiormente mediante lamiera di acciaio inox dello spessore di 0,6 mm, ancorata sopra un tavolato in legno di sp. 25 mm;

11. La pavimentazione sull'intera superficie calpestabile del magazzino è costituita da uno strato di sabbia stabilizzata al cemento 8% sp. 60 cm, con uno strato superiore di magrone, infine uno strato di calcestruzzo armato di sp. 20 cm;
12. La pavimentazione esterna del magazzino è costituita da uno strato di sabbia stabilizzata al cemento 8% sp. 60 cm, con uno strato superiore di magrone; la parte superiore della pavimentazione è formata da uno strato di base di sp. 10 cm, da binder di sp. 5 cm e infine uno strato di usura di sp. 3 cm.

### Serbatoi per GPL fissi

I serbatoi, aventi capacità di mc. 3.000 e dimensioni 8,00 x 56,00 saranno installati in luogo aperto sopra il piano di campagna e interamente ricoperti di terra (tumulati); attorno verranno realizzati muri di calcestruzzo per il contenimento del terreno di ricoprimento.



I serbatoi saranno progettati, costruiti e collaudati in conformità alle normative vigenti in materia di apparecchiature a pressione, sarà rilasciata ampia documentazione di collaudo e verifica fornita dal costruttore; saranno adeguatamente ancorati al suolo per evitare eventuali spinte idrostatiche. L'ancoraggio verrà effettuato mediante piastre e tirafondi opportunamente dimensionati.

Lo spessore minimo del materiale di ricoprimento non sarà inferiore a 0,50 metri; per il controllo dell'allineamento statico saranno installate bolle ortogonali ad acqua.

I serbatoi saranno poggiati su adatte fondazioni in c.a., opportunamente calcolate, in modo che sia impedito qualsiasi spostamento o cedimento anche differenziale, saranno contornati di sabbia o altro materiale opportunamente sagomato e costipato in modo da impedire spostamenti.

I serbatoi saranno provvisti di rivestimento protettivo avente particolari requisiti di resistività elettrica, aderenza, plasticità, resistenza meccanica, non igroscopicità, impermeabilità ed inalterabilità rispetto agli agenti aggressivi del terreno. La qualità dei materiali di rivestimento e la loro posa sarà dichiarata dal costruttore sotto la responsabilità del legale rappresentante.

Le flange superiori spoggeranno al di sopra del materiale di ricoprimento; il tubo inferiore d'uscita del liquido sarà a doppia parete con giunto di dilatazione. Il materiale di ricoprimento sarà adeguatamente protetto contro l'erosione da parte degli agenti atmosferici per mezzo di un manto erboso.

Tutti i serbatoi saranno corredati delle seguenti attrezzature ausiliarie:

- a) valvole di sicurezza di esercizio e di riserva in conformità alle norme sugli apparecchi a pressione;
- b) un dispositivo (cassetto di disimpegno stellare) idoneo ad escludere, a scopo manutenzione, le singole valvole di sicurezza dall'esercizio; sarà sempre comunque assicurata la portata di flusso prevista dalle vigenti norme;
- c) uno scarico delle valvole di sicurezza diretto verso l'alto, tale da non costituire pericolo per gli operatori e ad altezza minima di 2,00 metri dalla generatrice superiore di ciascun serbatoio;
- d) un indicatore di livello del liquido contenuto nel serbatoio, di tipo a segnalazione continua;
- e) un segnalatore indipendente di allarme per il massimo livello, udibile in posti presidiati e collegato ad un dispositivo di blocco del riempimento;



- f) un manometro collegato alla parte alta del serbatoio, portante l'indicazione della pressione di progetto, provvisto di flangia regolamentare per l'attacco del manometro campione, dotata di foro di passaggio con diametro non superiore a 1,5 mm;
- g) un indicatore di temperatura;
- h) un segnalatore di allarme per alta pressione, udibile nei posti presidiati.

Gli attacchi di prelievo G.P.L. dal serbatoio saranno dotati di valvola di intercettazione manuale ed inoltre di una valvola dotata di operatore pneumatico a sicurezza attiva (aria apre).

Gli attacchi per le immissioni del G.P.L. nel serbatoio saranno dotati di valvola di intercettazione manuale ed inoltre, di una valvola di non ritorno oppure di una valvola dotata di operatore pneumatico a sicurezza attiva (aria apre).

Le tubazioni per lo spurgo o per il prelievo campioni, direttamente collegate al serbatoio, saranno provviste di due valvole manuali di intercettazione in serie, distanti fra loro almeno 0,60 m. La seconda di tali valvole, di diametro non superiore a DN 20, si chiuderà automaticamente al cessare dell'intervento dell'operatore.

### **Impianti di travaso**

Il travaso dalla nave ai serbatoi fissi e dai serbatoi fissi all'autocisterna, sarà eseguito mediante due linee, di cui una per la fase liquida ed una per il ritorno della fase gassosa, in modo da evitare dispersioni di gas nella atmosfera.

Il collegamento fra l'autocisterna/ATB e l'impianto fisso avverrà mediante apposito braccio metallico. Sarà altresì predisposto un impianto di consenso all'azionamento della pompa e del compressore G.P.L. asservito alla messa a terra dell'autocisterna.

Le estremità dell'impianto fisso a cui vanno collegati i bracci metallici saranno dotate dei seguenti dispositivi:

- a) valvola di intercettazione manuale;
- b) valvola di eccesso flusso;
- c) valvola comandata a distanza con operatore pneumatico a sicurezza attiva (aria apre);
- d) valvola break-away a rottura prestabilita;
- e) indicatore di flusso.

In prossimità del punto di travaso saranno posti i comandi di marcia e arresto per le pompe che servono al travaso.

Ciascun punto di travaso sarà dotato di stadera a ponte per verificare in ogni istante il quantitativo di gas immesso all'interno dell'ATB ma soprattutto per arrestare il travaso al raggiungimento del valore precedentemente preimpostato intervenendo e arrestando le pompe di carico e chiudendo le valvole sul travaso.

### **Punti di travaso per autocisterne**

I punti di travaso per le autocisterne saranno ubicati in modo da:

- a) evitare interferenze di traffico fra autocisterna e mezzi del deposito
- b) consentire il rapido allontanamento dall'autocisterna in caso di necessità
- c) permettere l'agevole entrata di mezzi di emergenza provenienti dall'esterno.



Sono previsti n. 4 punti di travaso disposti a pettine che rispetteranno fra di loro le distanze di sicurezza interne di cui al D.M. 13.10.94. La distanza fra punti di travaso sarà ridotta a 8 metri tramite l'interposizione di muro di schermo.

Le autocisterne in attesa prima e dopo il travaso sosterranno in apposite aeree situate al di fuori delle zone di rispetto.

Il collegamento fra ATB e la valvola terminale del braccio di carico sarà provvisto di dispositivo di svuotamento in area sicura.

Ogni punto di travaso sarà dotato di dispositivo di sicurezza (valvola break-away a rottura prestabilita) atto ad evitare la fuoriuscita di G.P.L. in caso di rottura del braccio di carico dovuta alla manovra dell'ATB.

#### **Punti di travaso da navi**

Il punto di travaso per la nave sarà installato sulla banchina di attracco, avente una lunghezza complessiva di circa 170 metri e munita di opportune bitte idonee all'ancoraggio della nave.

Il collegamento tra il braccio di carico e la nave gassiera avverrà tramite apposito braccio di carico come previsto in progetto.



Date le dimensioni del braccio di carico l'azionamento avverrà in modo idraulico attraverso una opportuna consolle ubicata nelle vicinanze del braccio stesso.

Il collegamento tra il braccio di carico e la nave avverrà mediante un sistema di collegamento manuale.

Il sistema di sicurezza previsto è tale da garantire la migliore sicurezza possibile durante le operazioni di travaso. Il sistema consente la disconnessione completa ed automatica del braccio di carico senza alcuna fuoriuscita di prodotto quando il braccio supera limite del campo operativo.

Il collegamento tra i serbatoi e la nave avverrà tramite due tubazioni, una per la fase liquida e una per la fase gassosa. Sulle due linee verranno installati due misuratori massici fiscali a funzionamento con principio di Coriolis in modo da verificare esattamente il quantitativo di prodotto scaricato.

#### **Altre attrezzature**

Le pompe ed i compressori di travaso saranno installati in apposito locale, ad una altezza di + 0,10 metri dalla quota piazzale, privo di pareti laterali e protetto con apposita tettoia in materiale di classe zero, escluse le lamiere metalliche.

Le pompe ed i compressori saranno del tipo progettati per la massima pressione raggiungibile durante l'esercizio, tenendo anche conto della sovrappressione di mandata e comunque per una pressione non inferiore a 30 bar.

Le pompe installate saranno del tipo centrifugo ad asse orizzontale accoppiate mediante giunto elastico ad un motore elettrico della potenza di 30 KW e avranno una portata di circa 70 metri cubi ora. Verranno posizionate 4 pompe.

Le pompe saranno della Marca Sihi UEAB 5006 a doppia tenuta accoppiati ad un motore da 30 KW con un livello di pressione sonora indicato dai Progettisti di 78 dB(A) a 1 m. Esse funzioneranno per circa 600 min/gg, divise per le 4 pompe. In periodo diurno è possibile che 3/4 pompe funzionino insieme in concomitanza del carico mattutino delle autobotti il quale può essere più consistente (anche 4 autobotti contemporanee).



**Il compressore** installato sarà del tipo a pistoni accoppiato mediante pulegge e cinghiali ad un motore elettrico in esecuzione ADPE della potenza di 22 Kw. Il compressore sarà in grado di garantire uno spostamento volumetrico pari a circa 60 metri cubi ora ed avrà un funzionamento saltuario e non costante. Il livello di pressione sonora è paragonabile ad una delle 4 pompe sopra riportate.



Il deposito sarà provvisto di **recinzione** di altezza minima di 2,50 metri, estesa a tutto il perimetro dell'area a contatto con il confine di proprietà, verrà realizzata in muratura continua (lastre in calcestruzzo con pilastri intermedi) sui lati est, sud, ovest



in robusta rete o inferriata metallica sul lato nord e sarà collocata a distanza di protezione rispetto agli elementi pericolosi dell'impianto.

I locali contenenti gli elementi pericolosi (sala pompe) saranno ad un solo piano, con pavimento a livello superiore a quello del terreno circostante, al di sotto o in adiacenza non sussistono vani di alcun genere. Saranno di tipo aperto, con ventilazione naturale e copertura incombustibile leggera, con l'esclusione di lastre metalliche.



### Conclusioni

La Commissione VIA prende atto con favore che lo Studio progettuale, nella sua parte tecnica, è stato redatto da "professionisti esperti" sia di impiantistica specifica sui sistemi di carico e scarico di prodotti infiammabili della classe 3 (gasoli) che della classe 2 (GPL), sia di sistemi antincendio e di sicurezza relativi a tali impianti, sia esperti della normativa sulla sicurezza di luoghi di lavoro secondo il d. lgs. 81/2008.

Nella parte relativa all'antincendio sono previsti l'impianto delle pompe antincendio, gli estintori, la localizzazione degli impianti di allarme nei punti soggetti a dispersione di materiali infiammabili e/o esplosivi, i sistemi di comunicazione all'interno dell'impianto in caso di pericolo, gli impianti di rilevazione delle fughe di sostanze:

il tutto in funzione di garantire la massima sicurezza sia del personale addetto alla attività sia della comunità residente nelle vicinanze del porto di Chioggia.

### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel vigente P.R.G. del Comune di Chioggia l'area di progetto è classificata come zona D2 (produttiva).

Il Piano di Assetto del Territorio che, in base alla L.R. 11/2004, andrà a sostituire il PRG, risulta ancora in itinere. Secondo il Piano Regolatore dell'area portuale di Chioggia, nell'area di progetto si prevede la demolizione di un piccolo e fatiscente edificio, adibito a deposito attrezzi (intervento già eseguito) e la costruzione di sette serbatoi per carburante.

L'intervento appare coerente con i programmi del Piano Regolatore del Porto di Chioggia di cui accoglie le indicazioni in termini funzionali, localizzativi e dimensionali. Le strutture ed infrastrutture di progetto rispondono ai criteri costruttivi dell'area produttiva in cui sono inserite e di cui riprendono i canoni estetici. Questi ultimi, specialmente nelle aree di più recente edificazione si caratterizzano per la qualità dei materiali impiegati, per la migliore gestione degli spazi, per la diffusione degli interventi di mitigazione ambientale effettuati con l'impiego di cortine di vegetazione arboreo-arbustiva.

Il comune di Chioggia ha infatti dichiarato l'intervento conforme al vigente P.R.G. e al Piano Regolatore del Porto di Chioggia, nella nota prot. n° 28369 del 16.06.2014 inviata nell'ambito della Conferenza dei servizi presso il Ministero dello Sviluppo Economico- Dipartimento per l'energia, fornita in copia anche alla Provincia di Venezia quale parte integrante del verbale della Conferenza dei servizi.

Si evidenzia come antistante al sito di progetto sia stata recentemente completata la realizzazione di una moderna banchina portuale, che garantisce funzionalità al sito.



#### Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Per quanto riguarda il nuovo PTRC, la Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC adottato con DGR n. 372 del 17/02/09 pubblicato sul BUR n. 22 del 13/03/09 in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04 e s.m.i.).

Indirizzi e previsioni per l'area oggetto di intervento nel nuovo PTRC sono le seguenti:

*(...) Per un efficace coordinamento delle scelte relative alla salvaguardia e allo sviluppo dell'ambito portuale veneziano con le scelte strutturali relative all'intera area del sistema portuale lagunare e, più in generale, del sistema portuale del nord-Adriatico, l'ambito portuale veneziano assume valenza strategica sia in relazione all'espansione del Porto che in relazione allo sviluppo economico-industriale dell'ambito stesso; per tali motivi ed al fine di pervenire al miglior assetto dell'area in questione l'ambito portuale veneziano è assoggettato a progetto strategico d'intesa con i Comuni interessati e l'Autorità Portuale (art.39 - Ambito portuale veneziano).*

*(...) I Sistemi Produttivi di rango regionale rivestono un ruolo strategico per l'economia del Veneto e si pongono, nel quadro complessivo di una elevata sostenibilità ambientale, come risorsa per il futuro da utilizzare per dare competitività all'intero sistema (...) (art.43 - Sistemi produttivi di rango regionale).*

#### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia

La zona di progetto è sottoposta a vincolo paesaggistico come indicato nella tavola 1.3 - Carta dei vincoli- del PTCP. Inoltre la porzione di laguna a est dell'area è vincolata secondo la legge 1497/39: la denominazione del vincolo è "Complesso insulare sito nel Comune di Chioggia" cod. 50001. Nell'area di Chioggia, ma in posizione evidentemente distante dal sito, sono mappati alcuni vincoli monumentali. In Figura 9 si riporta la tavola 3.3 - Sistema Ambientale- del PTCP della provincia di Venezia dove si evidenziano le peculiarità ambientali delle aree circostanti. La porzione di laguna a ovest dell'intervento è catalogata come area umida, biotopo e area nucleo. Le aree di intervento, si trovano all'esterno di questa perimetrazione ma in adiacenza. Per questi aspetti si rimanda allo Studio per la Valutazione di Incidenza (redatto a livello di screening).

Dalla carta delle fragilità (tav. 2.3 - Figura 8) si può vedere come l'intera area sia considerata ad elevata vulnerabilità degli acquiferi; tale informazione può essere letta in maniera più dettagliata in seguito nel capitolo del Piano di Tutela delle Acque. E' inoltre indicata la presenza della discarica (Figura 5). Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale, la tavola 4.3 (Figura 10) individua l'area inserita in una zona a "servizi" con indicazione delle presenze portuali. E' in previsione la realizzazione di una pista ciclabile parallela alla SP7.

#### Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana

L'ambito del PALAV è relativo ai territori dei Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, Venezia. L'area d'intervento rientra nella tavola 2.52 - Sistema e ambiti di paesaggio.

In base all'art.39b relativo alle prescrizioni e vincoli delle zone portuali commerciali di ampliamento dove si inserisce il progetto in esame, è consentito la realizzazione dell'opera:

*L'area di Val da Rio nel comune di Chioggia, in coerenza con i disposti dell'articolo 12, terzo comma della Legge 29 novembre 1984 n.798 e successive modifiche e integrazioni, è riservata, previa intesa con gli enti competenti, alle previsioni delle nuove sezioni portuali e delle strutture connesse al porto di Chioggia.*

*Nelle zone portuali commerciali di ampliamento di cui alla presente lettera b, come individuate nella strumentazione urbanistica dei rispettivi Comuni, sono ammesse le destinazioni d'uso proprie delle funzioni portuali, produttive, commerciali e le relative attrezzature, edifici destinati all'Istituto Fari nonché funzioni complementari e integrative e in particolare quelle relative allo scambio intermodale; sono altresì consentiti interventi per la realizzazione e l'adeguamento di opere di interesse pubblico.*

La legge 431/1985 sottopone l'area oggetto di intervento a vincolo paesaggistico ai sensi della Legge 1497/39 (ora Dlgs. 42/04), in quanto rientra fra le fasce di territorio poste ai bordi dei corsi d'acqua e delle zone umide, quale appunto è la laguna di Venezia.

#### Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006.

L'area di interesse fa parte del bacino scolante della Laguna di Venezia e ricade perciò nelle aree cosiddette "sensibili". Gli scarichi di acque reflue urbane che recapitano in area sensibile sia direttamente che attraverso bacini scolanti, e gli scarichi di acque reflue industriali che recapitano in aree sensibili direttamente, sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo.

La zona circostante, ha un grado di vulnerabilità della falda freatica estremamente elevato. Si tratta peraltro di una falda comunque non utilizzabile a scopi potabili per motivi naturali.

*Il progetto in esame prende atto delle prescrizioni e dei vincoli contenuti nel piano, tuttavia, per sua natura, non interferisce con i parametri qualitativi delle acque.*

#### **Piano Direttore 2000**

Il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia - Piano Direttore 2000" approvato con D.C.R. n. 24/200), aggiorna il precedente Piano (il secondo Piano direttore del 1991) tenendo conto delle nuove conoscenze in materia ambientale e delle nuove leggi. Esso indica gli ulteriori interventi necessari a completare il disinquinamento della laguna e del suo bacino scolante. Il complesso delle azioni di disinquinamento realizzate fino ad oggi ha dimostrato la propria efficacia riducendo le iniziali 9000 tonnellate d'azoto (per anno) versate nella Laguna alle attuali 6500.

*Il progetto non interferisce con gli obiettivi del piano direttore.*

#### **Piano regolatore portuale**

Il piano è stato approvato con il D.M. 30.9.1966 n°2094 e successivamente aggiornato da una Variante elaborata dall'ing. Gottardo dell'Ufficio Genio Civile per le OOMM di Venezia ed approvato con Decreto Min. LLPP 16 Aprile 1981.

#### **Rete Natura 2000**

Il sito di progetto è esterno, seppur a breve distanza, dai siti di Rete Natura 2000.

Si tratta dei seguenti Siti di Natura 2000:

- SIC IT3250030 – Laguna medio-inferiore di Venezia
- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia

Di seguito si riporta la cartografia dei citati SIC/ZPS e la cartografia degli habitat messa a disposizione dal Servizio Rete Natura 2000 della Regione Veneto. In particolare, dalle informazioni desunte dalle schede formulario Natura 2000 dei siti si evidenziano i seguenti aspetti specifici:

- SIC IT3250030 - Laguna medio-inferiore di Venezia: bacino inferiore di un complesso sistema di barene, canali, paludi con ampie porzioni destinate all'allevamento ittico. Si hanno spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa ed ampi isolotti (barene) che ospitano specie alofile, alcuni delle quali endemiche.
- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia: si tratta di una grande area lagunare che comprende, oltre alla laguna viva, alle valli da pesca, alle velme, alle barene ed ai ghebi anche porzioni di gronda lagunare e di aste fluviali importanti per le esigenze ecologiche di numerose specie vegetali ed animali. Essa, in particolare ricomprende anche la garzaia di Ca' Bianca, posta alla confluenza dei fiumi Brenta e Bacchiglione. La fragilità del Sito è dovuta alla diffusa presenza di natanti, all'utilizzazione produttiva ittica, alla contaminazione delle acque.

La delimitazione dell'ambito corrisponde sostanzialmente a quella della ZPS IT 3250046, istituita ai sensi della DGRV n. 441 del 27.02.2007 allo scopo di accorpate in un unico grande sito, di estensione pari a 55.209 HA le ZPS IT3250035, IT3250036, IT3250037, IT3250038 e IT3250039, ovvero costituire una grande area lagunare continua, estesa dalla laguna nord a quella sud.

### **Sintesi del quadro programmatico**

In sintesi, l'area del progetto in questione è identificata dal PRG ubicata in sottozona funzionale D1.2 per attività portuali di nuova formazione (art.70-72, NTA del piano), dal PALAV in zona portuale commerciale di ampliamento (art.39 lettera b, NTA). Il sito è limitrofo ma esterno a siti della Rete Natura 2000 per cui si è redatto lo Studio per la Valutazione di Incidenza a livello di screening. La procedura è inglobata in quella di verifica di assoggettabilità a VIA. Inoltre ricade in vincolo paesaggistico per cui il progetto sarà soggetto anche ad autorizzazione paesaggistica. L'analisi effettuata permette di affermare che il progetto è coerente con il quadro pianificatorio, salva la necessità di prevedere una modifica delle condizioni di operatività e gestione del traffico di navi gasiere del Piano Regolatore Portuale.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### **a) Impatto sulla matrice atmosfera**

Il tema è stato affrontato in modo compiuto nella terza risposta alle integrazioni.

#### **Emissioni a scala vasta**

Le emissioni a scala vasta sono legate al trasporto via nave del GPL dai paesi produttori fino al previsto nuovo stoccaggio di Chioggia. Il gasolio invece destinato allo stoccaggio arriva via acqua da depositi situati a breve distanza e sono pertanto trascurabili le emissioni a vasta scala.

Il confronto tra le quantità oggi trasportate dalla Francia via terra (camion e treni) per circa 80.000 t/anno, torna a favore della opzione per il trasporto marittimo da parte della SOCOGAS Spa in quanto tale trasporto può essere sostituito con 2 navi/mese della portata ciascuna di 2500 t.

La riduzione di CO<sub>2</sub> su area vasta rispetto a quella prodotta da 500 autobotti e 60 treni annui lungo il percorso di 600 km tra Francia ed Italia può essere calcolata in 300.000 Kg/anno.

#### **Emissioni a scala locale**

Nella nuova configurazione dell'impianto di stoccaggio si è prevista la seguente movimentazione relativamente al GPL:

- Navi gasiere/anno in ingresso di portata pari a 2500 t/cad: n° 30
- Autobotti/anno in uscita da 22 t/cad: n° 3200
- Botticelle in uscita da 6 t/cad: n° 300

Si tratta quindi di un traffico di circa 15 mezzi (in andata e ritorno) al giorno.

Avendo esclusa la possibilità di trasporto via camion del gasolio non si hanno altri flussiche comportano emissioni in atmosfera.

Il confronto, per capire le potenzialità di inquinamento del traffico ora descritto, non può che ricadere che nella valutazione specifica dell'inquinamento prodotto all'intorno del porto dal traffico locale, in particolare dalla SS309. Un monitoraggio dei flussi di traffico condotto dalla Provincia di Venezia permette di evidenziare gli andamenti di traffico su tale arteria a sud di Chioggia nel 2008 da cui è possibile stimare per tale strada un traffico di circa 18000 veicoli al giorno.

L'inquinamento indotto in atmosfera dalla nuova attività rispetto a quello esistente si aggira dunque su circa lo 0,1%.

La Commissione concorda con lo Studio nel ritenere che l'impatto sulla atmosfera per quanto riguarda l'area vasta è favorevole alla opzione qui considerata e per quanto riguarda la scala locale e la fase di esercizio l'impatto sia trascurabile.

#### LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE

##### **b) Emissione sostanze odorigene**

Il problema si pone in relazione alla attività di carico del GPL nella autobotti considerate nel n° 3600/anno per una movimentazione di 72.000 t/anno.

L'odorizzazione di gas combustibili inodori o scarsamente odoranti è una pratica necessaria alla gestione del rischio nell'impiego di tali sostanze poiché ne permette la rilevabilità e la valutazione del grado di rischio dovuto alla sua eventuale eccessiva concentrazione ed è prevista dall'articolo 2 della Legge 6 dicembre 1971, n°

1083 "Norme per la sicurezza dell'impiego del gas combustibile".

La norma UNI 7132/94 definisce l'odorizzante come "*il prodotto che serve per odorizzare un gas inodore o per aumentare l'intensità di odore di un gas già odoroso*", in particolare se un gas stoccato e/o utilizzato a fini combustibili non ha un odore proprio superiore a 2Δ, deve essere odorizzato.

A tale scopo, per il GPL, la norma UNI 7133/06 aggiornata nel 201, prevede l'impiego di una miscela di mercaptani composta per il 75% da ter-butylmercaptano (TBM), il 16% da iso-propilmercaptano e l'8% da npropilmercaptano.

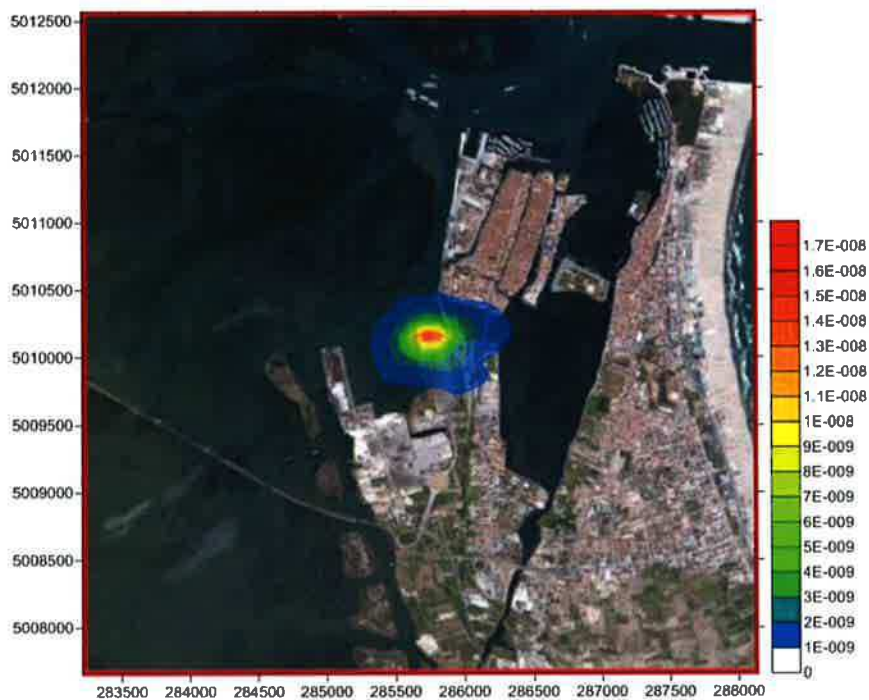
Lo Studio affronta la questione in modo tecnico, facendo riferimento a linee guida internazionali per stabilire la scala di valori in base ai quali poter valutare il potenziale rischio dell'impianto. In base poi alle stesse norme UNI costruisce il modello diffusivo (WinDimula 4) di indagine ed espone le conclusioni in modo convincente.

##### **Risultati**

I risultati vengono forniti nella forma di mappe di distribuzione delle concentrazioni medie e massime annue.

La concentrazione di TBM presenta una rapida dispersione nei dintorni dell'impianto con concentrazioni molto al di sotto della soglia olfattiva perciò i risultati vengono presentati su una matrice di 5 km di lato, maggiormente dettagliata ed adeguata a rappresentare la distribuzione di concentrazione del TBM. I risultati relativi alla distribuzione di concentrazione delle sostanze odorigene contenute nel GPL movimentato nell'impianto evidenziano valori, sia medi che massimi, ampiamente inferiori alla soglia olfattiva per il TBM, pari a  $1.1 \cdot 10^{-4}$  mg/mc, di almeno 2 ordini di grandezza con punte massime in corrispondenza dell'impianto pari a  $1.9 \cdot 10^{-6}$  mg/mc (1,7% della soglia olfattiva), che raggiungono nell'ambito di circa 2 km valori pari a  $2 \cdot 10^{-7}$  mg/mc con una rapida dispersione spaziale.





**Figura 30 - Distribuzione delle emissioni medie di TBM (mg/mc) in una matrice di 5 km di lato.**

**Si notino i valori ampiamente inferiori alla soglia olfattiva per il TBM, pari a  $1.1 \cdot 10^{-4}$  mg/mc**

La metodologia applicata nella analisi del fenomeno della dispersione di sostanze odorigene è convincente e la Commissione di VIA concorda con le conclusioni dello Studio, che cioè non ci siano rischi di dispersione di sostanze odorigene tali da creare rischio per la cittadinanza e gli operatori.

#### *LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

##### **c) Impatto sull'ambiente idrico superficiale**

Nella risposta alle integrazioni, lo Studio allega le planimetrie dettagliate degli scarichi idrici e fognari come era stato richiesto.

In relazione al possibile contatto di acque con i materiali stoccati il progetto prevede che i tubi di scarico delle acque meteoriche in uscita dai bacini di contenimento dei serbatoi, siano dotati di valvola di intercettazione del liquido, in un pozzetto opportunamente segnalato, i quali vanno poi convogliati in una vasca di disoleazione prima della loro immissione nella pubblica fognatura.

Per quanto riguarda il potenziale rischio di spanti in laguna si precisa che eventuali quantitativi di gasolio che finissero accidentalmente nello specchio d'acqua antistante i punti di carico e scarico bettoline, sarebbero bloccati, in termini di dispersione, dal sistema di panne galleggianti posti al contorno di tali specchi d'acqua ed il Responsabile del deposito attiverebbe immediatamente l'intervento della Società specializzata nei recuperi degli spanti a mare, con cui l'Azienda definirà un contratto di assistenza continuativa.

Nello studio ambientale si afferma che le indagini geologiche eseguite all'intorno indicano la presenza di una falda freatica alloggiata in terreni sabbio-limosi, che permea il sottosuolo partendo da circa 2 metri dal p.c. per uno spessore di 10 metri. Ma nelle fasi di cantiere e di esercizio non sono previste opere o interferenze con le acque sotterranee né con le acque lagunari, quindi con impatto ritenuto trascurabile.

I serbatoi e le aree di carico/scarico sono previste come completamente isolate.

#### *LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

##### **d) Impatto su suolo e sottosuolo ed acque sotterranee**

L'area di progetto non presenta elementi geomorfologici di rilievo ed è all'interno di un contesto portuale.

Il sottosuolo si presenta prevalentemente sabbioso fino a circa 30 metri di profondità, con una sequenza litostratigrafica costituita in sintesi da sabbie, sabbie limose e limi sabbiosi, più in profondità esistono argille di vario tipo e infine sabbie, risultando satura fino a circa 1-2 metri dal p.c. .

In fase di cantiere non sono previste alterazioni quindi l'impatto sarà trascurabile.

In fase di esercizio non sono previste interferenze perchè l'impianto è dotato di sistemi di impermeabilizzazione e di vasche di accumulo per gli eventuali spanti, con un'impatto previsto nullo.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

#### **e) Impatto su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

Sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, trattandosi di un'area già spianata e destinata ad attività portuale, non sono previste alterazioni di questa componente e le perturbazioni possibili durante l'attività sono di modesta entità rispetto alla situazione attuale, pertanto il livello previsto di impatto è basso/trascurabile.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

#### **f) Studio di Vinca**

Lo studio di screening relativo alla Valutazione di incidenza ambientale per il progetto proposto – progetto che si inserisce nell'area portuale della località Val da Rio, principale sito di traffico marittimo di Chioggia - viene riferito ai seguenti siti (SIC/ZPS) Natura 2000:

SIC IT3250030 – Laguna medio-inferiore di Venezia

ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia

Lo studio viene svolto secondo le indicazioni proposte dalla Guida metodologica per la valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43/CE (DGRV n. 3173 del 20 ottobre 2006).

Sono analizzati gli elementi del progetto potenzialmente incidenti sui siti Natura 2000 considerati; tra questi in particolare sono valutate le incidenze dovute a

1. le emissioni, scarichi, rifiuti, rumori e l'inquinamento luminoso
2. le alterazioni dirette sulle componenti ambientali quali aria, acqua, suolo.

L'impatto del progetto sulle componenti ambientali sopra considerate, sia in fase di realizzazione che di gestione, viene considerato "non significativo".

Circa le incidenze poste dal progetto, sia in fase di realizzazione che di gestione, sulle valenze naturalistiche dei siti Natura 2000, vengono valutate la perdita di superficie di habitat e di habitat di specie, la frammentazione di habitat, la perdita di interesse conservazionistico, la perturbazione sulle specie di flora e fauna, le interferenze con le relazioni ecosistemiche principali.

Anche per tutti questi elementi di tipo naturalistico l'incidenza del progetto sui siti Natura 2000 viene considerata minima o non esistente. Va considerato che gli eventi di incidente rilevante dovranno essere gestiti secondo la normativa di settore.

Le conclusioni dello studio di screening poste dai professionisti Dott. biol. Paola Modena e Dott. geol. Pietro Zangheri sono accettabili.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: BASSO – TRASCURABILE*

#### **g) Impatto sul patrimonio architettonico e storico**

Non sono presenti edifici di particolare pregio e/o carattere storico nell'intorno delle area oggetto di progetto. Per quanto riguarda il rispetto della zona archeologica con le possibili interferenze, in fase di costruzione del cantiere, si ribadiscono qui le cautele programmate e previste dalla Ditta nella risposta alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto nella parte del presente documento titolata: "OSSERVAZIONI PERVENUTE AI SENSI DELL'ART. 20 DEL D. LGS N. 152/06 e ss.mm.ii".

### h) Impatto acustico e vibrazioni

Il Comune di Chioggia ha redatto il Piano di Classificazione Acustica del proprio Territorio Comunale, previsto dalla Legge n. 447/95 e dalla D.G.R. 21 settembre 93 n. 4313. L'area dell'insediamento risulta collocata in CLASSE II per la quale il DPCM 14/11/1997, fornisce la seguente definizione:

Aree prevalentemente ad uso residenziale, con i seguenti limiti:

Valori limite di emissione Leq in dB(A)	50 (diurno)	40 (notturno)
Valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A)	55 (diurno)	45 (notturno)

oltre al rispetto del criterio differenziale ai sensi del D.M.A. 11/12/96.

In forma anomala la Zona II, confina nella classificazione acustica del Comune di Chioggia, con una zona VI (aree esclusivamente industriali).

Il previsionale acustico è stato condotto seguendo il seguente iter metodologico:

- Caratterizzazione della situazione Ante-Operam
- Individuazione delle nuove sorgenti sonore e dell'incremento complessivo di rumore
- Verifica con modelli di simulazione previa attestazione di validità attraverso confronto diretto tra livelli misurati a varie distanze e il calcolo previsionale.
- Conclusioni.

I rilevamenti risultano essere stati condotti secondo normativa e secondo indicazioni ARPAV.

Tali rilevamenti hanno portato a definire l'attuale clima acustico. Sono stati individuati svariati punti tali da essere caratterizzanti dell'intero sito.

Oggetto di analisi di impatto acustico risultano essere le attività di esercizio dell'impianto di stoccaggio, comprese le attività di scarico e carico dei combustibili con l'utilizzo di pompe e compressori, presenza di navi gasiere (2 volte al mese) e presenza di ATB per il trasporto del GPL (circa 20 ATB al giorno in ingresso ed uscita).

Per lo scarico del GPL dalle navi, si evidenzia che esse potranno operare di giorno o di notte (indicativamente 2 volte al mese). Per tale sorgente il tecnico assume come valore di riferimento il limite indicato dalla direttiva 2006/87Ce pari a 65 dB(A) a 25 metri dalla murata.

Con tali parametri il tecnico conduce una stima dei valori di emissione e differenziali, verificando in tutte le situazioni e ai recettori sensibili il rispetto dei limiti normativi.

Il progettista conclude affermando che l'intervento risulta compatibile con la classificazione acustica dell'area.

L'analisi acustica non prende in considerazione la fase di cantierizzazione. La normale attività edilizia comporta comunque delle immissioni sonore che anche se limitate nel tempo potrebbero in qualche modo contribuire alla modificazione del clima acustico ed interessare i recettori sensibili.

Concordando con il progettista che afferma "***Il reale ed effettivo impatto acustico dell'attività potrà essere osservato solo a seguito di una adeguata ed accurata Valutazione di Impatto Acustico da concretizzare, se necessario, una volta in funzione l'attività e nella sua fase operativa definitiva***", si prescrive che sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio siano condotte delle campagne di misure atte a consolidare e confermare il previsionale acustico ed il contenimento dei livelli rumorosi entro i limiti di legge.

In caso di loro superamento siano adattate tutte le misure necessarie alla loro mitigazione.

### **i) Impatto sul traffico veicolare**

Il sistema infrastrutturale collegato al comune di Chioggia è attualmente caratterizzato dai seguenti tratti stradali principali:

- SS 309 – Strada Romea, da Ravenna fino a Mestre;	- SP 9 – Arzegrade;
- SP 4 – Cavarzere;	- SP 95.
- SP 7 – Rebosola;	

La zona appare dunque ampiamente servita da infrastrutture viabilistiche che permettono anche un facile accesso all'impianto.

Alle infrastrutture stradali si affiancano le infrastrutture "d'acqua". Il Canal Lombardo, che si immette in laguna tramite la conca di Brondolo, collega la laguna stessa con il fiume Adige in corrispondenza della conca di Cavanella d'Adige e prosegue fino al Po nei pressi di Porto Viro. Ciò va a creare una rete di canali navigabili sfruttabili per la movimentazione delle merci dall'entroterra fino alla costa.

A livello locale si prevede l'utilizzo della SP 59 su cui non risultano problemi di traffico.

Già si è detto sul traffico annuo di GPL, sulla frequenza mensile delle navi gasiere e sul numero giornaliero delle ATB in ingresso e uscita dall'impianto.

Date le condizioni ottimali della viabilità sia su area vasta che su area locale e la scarsa incidenza posta dal traffico dovuto alle condizioni progettuali sulla viabilità generale che è stata documentata già come molto alta, l'impatto è da considerarsi basso.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: BASSO*

### **j) Impatto sulla salute pubblica**

Per questa componente definita come la "verifica delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo periodo" ai sensi della DGR 1624/99, si valuta che l'impianto di stoccaggio di GPL e carburanti diesel comporti rischi per la salute pubblica, in particolare per la potenziale emissione in atmosfera di sostanze odorigene TBM utilizzate nell'impianto e il potenziale rischio di esplosione dovuto alla presenza dello stesso GPL.

Le precauzioni però adottate nella costruzione tecnica dell'impianto e le procedure adottate nella gestione ed esercizio di esso, discusse e documentate in altra parte del presente documento, inducono a ritenere che il rischio per la incolumità della salute pubblica sia da considerarsi come rischio remoto.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

### **l) Impatto sul paesaggio**

Nell'area non sono presenti beni monumentali significativi e tutelati.

In relazione alla tutela dell'ambiente così come previsto dal D.lgs.42/2004, ai vincoli imposti sul territorio del comune di Chioggia dai Decreti Ministeriali e dai provvedimenti della Commissione Provinciale per la tutela delle bellezze naturali della Provincia di Venezia, il progetto, essendo inserito in un'area a destinazione produttiva, non reca pregiudizio agli elementi paesaggistico-ambientali tutelati. Le mitigazioni paesaggistico-ambientali intese come accorgimenti costruttivi (tipologici e cromatici) e l'impiego di cortine vegetazionali miglioreranno comunque l'inserimento nel contesto. Per quanto riguarda la siepe, la proposta della Ditta, esposta nella integrazione al quesito n. 7, è convincente sia per quanto riguarda la scelta delle specie vegetali che il sesto d'impianto.

*LIVELLO DI IMPATTO ATTESO: TRASCURABILE*

### Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- ✓ La documentazione presentata risulta completa in tutti i suoi elementi.
- ✓ L'intervento si configura in linea con la pianificazione generale regionale, provinciale e comunale vigente.
- ✓ Non si riscontrano possibili interferenze dirette dell'intervento proposto con i più vicini siti rete Natura 2000.
- ✓ La proposta progettuale non evidenzia potenziali impatti negativi o aspetti per i quali necessitino di approfondimenti specifici.
- ✓ Le attività di progetto in fase di realizzazione producono effetti trascurabili sulla componente atmosfera.
- ✓ Gli impatti potenziali sulle acque superficiali, sotterranee, sul suolo e sul sottosuolo risultano trascurabili.
- ✓ L'impatto acustico risulta trascurabile o comunque compatibile con attività di cantiere.
- ✓ Le indagini effettuate ed esposte nel presente documento permettono di affermare che i potenziali impatti dell'attività dell'impianto sulle componenti ambientali, risultano di entità nulla o trascurabile.

Si dà atto che i criteri seguiti per la verifica di assoggettabilità a VIA fanno riferimento a quanto previsto dall'allegato V della parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii come indicato in premessa.

### *Tutto ciò visto e considerato*

La Commissione VIA, all'unanimità dei presenti, esprime parere di **non assoggettamento** alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in quanto la realizzazione dell'intervento non induce impatti significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse a condizione che siano approvate da parte dell'autorità competente le necessarie varianti conseguenti all'introduzione del traffico di navi gasiere alla struttura organizzativa e gestionale del porto, emergenti dal Piano di Sicurezza.

Prescrizioni:

- 1) Siano inviate alla Provincia di Venezia le eventuali varianti alla struttura organizzativa e gestionale del Porto di Chioggia conseguenti dall'introduzione delle navi gasiere;
- 2) Con riferimento al rumore, sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio siano condotte delle campagne di misure atte a consolidare e confermare il previsionale acustico ed il contenimento dei livelli rumorosi entro i limiti di legge. In caso di loro superamento siano adottate tutte le misure necessarie alla loro mitigazione.

**Il Segretario di Commissione**

Geom. Carlo Dotto  


**Il Presidente della Commissione VIA**

Dott.ssa Anna Maria Pastore

