



PARERE MOTIVATO
n.232 del 28 novembre 2017

OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità al Piano di Recupero di iniziativa pubblica denominato “Area Sirma – Boschetto” in via della meccanica a Porto Marghera. Comune di Venezia.

L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS

PREMESSO CHE

- con la Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 “Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio”, la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- l'art. 6 comma 3 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale”, concernente “procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e s.m.i, prevede che in caso di modifiche minori di piani e programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale, debba essere posta in essere la procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto;
- l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente a cui spetta l'adozione del provvedimento di Verifica di Assoggettabilità, nonché l'elaborazione del parere motivato di cui agli artt. 12 e 15 del D.lgs 152/2006, è ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 del medesimo Decreto, la Commissione Regionale per la VAS nominata con DGR 1222 del 26.07.16;
- con Deliberazione n. 791 del 31 marzo 2009 la Giunta Regionale ha approvato le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione Regionale VAS, per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi funzione svolta ora dalla Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV);
- con Deliberazione n. 1646 del 7 agosto 2012 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 84/12 che fornisce le linee di indirizzo applicative a seguito del c.d. Decreto Sviluppo;
- con Deliberazione n. 1717 del 3 ottobre 2013 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 73/13 che ha fornito alcune linee di indirizzo applicativo a seguito della Sentenza della Corte Costituzionale n. 58/2013;



- La Commissione VAS si è riunita in data 28 novembre 2017 come da nota di convocazione in data 27 novembre 2017 prot. n. 494263;

ESAMINATA la documentazione trasmessa dal Comune di Venezia con nota pec acquisita al protocollo regionale al n. 358074 del 24.08.2017 relativa alla richiesta di Verifica di Assoggettabilità per il Piano di Recupero di iniziativa pubblica denominato "Area Sirma – Boschetto" in via della meccanica a Porto Marghera;

PRESO ATTO CHE sono pervenuti i seguenti pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale:

- Parere del 15.11.17 assunto al prot. reg. al n.476742 del 15.11.17 di ARPAV;
- Parere n.3733 del 23.11.17 assunto al prot. reg. al n.489896 del 23.11.17 del Distretto delle Alpi Orientali;
- Parere n.1745 del 22.11.17 assunto al prot.reg. al n.488280 del 22.11.17 del Consiglio di Bacino Laguna di Venezia;
- Parere n.74287 del 20.11.17 assunto al prot. reg. al n.487257 del 22.11.17 di Veritas,

pubblicati e scaricabili al seguente indirizzo internet <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

ESAMINATI gli atti, comprensivi del RAP, della Valutazione di Incidenza Ambientale n.246/2017 pubblicata al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV, in data 28 novembre 2017, dalla quale emerge che il Piano di Recupero in parola è un piano di iniziativa pubblica finalizzato a realizzare a Porto Marghera un distretto dell'autotrasporto e logistica, trasferendo anche attività che attualmente risultano insediate in zona impropria nel territorio comunale, permettendo di concentrare in un'unica area dedicata delle attività attualmente sparse sul territorio anche in zona impropria .

Tale ambito è disciplinato dalla Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera (approvato con DGRV 350/99) e ricade in Z.T.O. "Zona Industriale portuale di espansione – D 1.1b". Il Piano di recupero si estende su una superficie pari a 108.856 mq. L'amministrazione comunale risulta proprietaria dell'aria oggetto del piano.

L'odierno assetto territoriale dell'ambito non consente l'attuazione di tale progetto, in quanto la superficie edificabile dell'originario Piano di recupero risulta già quasi del tutto assegnata in concessione a ditte private, pertanto si è resa necessaria una nuova progettazione al fine di recuperare nuova superficie edificabile all'interno del perimetro del Piano di recupero. Considerato che l'attuale superficie a standard secondario (verde), corrispondente a 48.047 mq, risulta di fatto inutilizzata, si è deciso di recuperarla e trasformarla, in parte, in superficie edificabile (per una superficie di 30.922 mq). La restante parte di standard secondario esistente, individuata nella parte nord dell'ambito, risulta invece quasi totalmente interessata dal progetto di nuova viabilità prevista dall'Accordo di Programma "Vallone Moranzani" e pertanto non utilizzabile a fini edificatori.

Il rapporto preliminare descrive le caratteristiche delle matrici ambientali delle aree oggetto di variante, mettendo in evidenza il fattore di maggior criticità relativo al potenziale stato di contaminazione delle acque di falda per il quale è attualmente in corso un piano di caratterizzazione ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. al fine di definire lo stato di contaminazione del sito, in quanto l'area oggetto di variante è ubicata internamente al Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera.

Il piano di caratterizzazione ha riguardato i suoli e le acque sotterranee.



Le valutazioni sono state condotte rispetto alla destinazione d'uso del sito definita in accordo con quanto espresso negli Atti di indirizzo della Giunta Comunale n.32 del 27 ottobre 2011 e n.8 del 19 aprile 2013, che destinano l'area complessiva alla realizzazione di un distretto dell'autotrasporto, in variante urbanistica rispetto al Piano di Recupero approvato con delibera di C.C. n. 17/1997.

Gli esiti delle indagini e l'analisi di rischio sono state approvate con Decreto MATMM n.398/STA del 01/08/2016.

Le indagini eseguite e le conseguenti valutazioni hanno messo in evidenza che il sito nel comparto terreni è non contaminato, mentre risultano delle non conformità sul comparto acque.

Il rapporto preliminare in tal senso specifica che per quanto riguarda le acque, sarà possibile addivenire alla piena disponibilità dell'area una volta concluso il monitoraggio delle acque e del soil gas, previsto e approvato con prescrizioni dalla Conferenza dei Servizi; la documentazione relativa alla caratterizzazione eseguita, approvata con prescrizioni con Decreto del MATMM n.398/STA del 01/08/2016, chiede infatti "che vengano recepite, ai fini dei monitoraggi, le seguenti prescrizioni:

- è necessario che sia eseguito un monitoraggio delle acque di falda, costituito da almeno n.3 campagne di monitoraggio nell'arco di un anno, per i parametri Cloruro di Vinile, Nichel e Nitriti;
- è necessario che sia eseguito in contraddittorio con ARPAV, un monitoraggio del soil gas relativamente al parametro Ammoniaca."

In relazione agli esiti degli approfondimenti richiesti, le situazioni che vengono prospettate dal rapporto preliminare sono le seguenti:

- situazione con falda non contaminata: non sarà necessario alcun intervento specifico, pertanto l'area sarà restituita agli usi legittimi;
- situazione con falda contaminata: in tal caso sarà necessario formulare un progetto di bonifica delle acque sotterranee, che potrà sostanziarsi nella dichiarazione di adesione al sistema tariffario "PIF"; l'art. 7 dell'Accordo di Programma per il S.I.N. di Venezia (Porto Marghera) del 16/04/2012 cita che al fine del rilascio di permesso per costruire, il soggetto proponente avente titolo deve presentare al Comune di Venezia anche la seguente documentazione:
 - le risultanze della caratterizzazione effettuata sul comparto suolo e sulle acque sotterranee;
 - "nei casi di contaminazione dei suoli, il decreto direttoriale che approva il progetto di bonifica o accerta la messa in sicurezza dei suoli;
 - nei casi di contaminazione delle acque di falda, la presentazione del progetto di bonifica delle acque di falda basata sulla dichiarazione di adesione al sistema tariffario "PIF";
 - la dichiarazione che l'opera non costituisce impedimento e/o ostacolo alla messa in sicurezza d'emergenza e/o alla bonifica della falda".

Per quanto concerne la matrice suolo, il rapporto preliminare specifica che le indagini eseguite e le conseguenti valutazioni hanno messo in evidenza che il sito nel comparto terreni è non contaminato (Decreto MATMM n.398/STA del 01/08/2016).

Contestualmente è stata analizzata la conformità dei contenuti della variante con la programmazione e pianificazione territoriale vigente (PRS, PTRC, PTCP, PALAV, Piano Classificazione Acustica, PICIL, PRTRA, PTA, PGBTT, PAI, Piani Regionale e Provinciale Rifiuti Urbani, Piano Regionale Trasporti, Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera e Accordo di Programma sulle Bonifiche, Accordo Moranzani, PAT, Piano Regolatore Portuale,



Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Energetico Comunale) e con le norme ambientali e paesaggistiche vigenti.

Il rapporto preliminare ha analizzato gli effetti della variante sulle seguenti componenti ambientali: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, flora e fauna, paesaggio, rumore, inquinamento luminoso, inquinamento elettromagnetico, energia, rifiuti, viabilità, assetto demografico e socio-economico.

Data la natura del piano, uno degli effetti principali analizzati dal rapporto preliminare riguarda il sistema della viabilità. La valutazione per la fase di cantiere identifica un impatto temporaneo trascurabile, considerata l'incidenza sul traffico della zona derivante dalla movimentazione di mezzi e dal trasporto materiali da costruzione, in relazione allo stato dei luoghi esistente e di progetto. Per quanto riguarda la fase di esercizio, sulla base delle caratteristiche dell'area e della tipologia di aziende di logistica che si andranno ad insediare, il rapporto stima un incremento di traffico pari a circa 150 mezzi/pesanti al giorno lungo la viabilità circostante, da considerarsi distribuito durante le 8 ore giornaliere di lavoro (media di circa 19 mezzi/ora in ingresso e in uscita). Secondo quanto contenuto nell'Allegato A della Delibera di Giunta Comunale n. 265 del 2014 – Piano Generale del Traffico Urbano – stato di attuazione e aggiornamento, sviluppato secondo i dati del 2013, per il carico insistente sulla viabilità di interesse, la percentuale che indica il traffico in congestione nella zona di Porto Marghera, è molto bassa anche nell'orario di punta. La simulazione richiamata è riferita al 2013, periodo precedente al completamento e all'entrata in esercizio della nuova viabilità dell'area di Malcontenta, realizzata dall'Autorità Portuale di Venezia. La valutazione evidenzia che, anche considerata la nuova viabilità del Nodo Malcontenta e di Via dell'Elettronica realizzata dall'Autorità Portuale di Venezia secondo le previsioni dell'Accordo di Programma Moranzani, che ha permesso di migliorare le condizioni del traffico nella zona, l'incremento di traffico dovuto all'attività generata dall'intervento avrà un impatto negativo modesto sulla componente traffico. La valutazione considera che l'incremento stimato di 150 mezzi/giorno nelle due direzioni di marcia si inserisce in una zona con una situazione di traffico non congestionato, incidendo per un massimo del 3,15% per direzione di marcia (150 mezzi/giorno, distribuiti nelle 8 ore giornaliere corrispondono a circa 19 mezzi/ora) nell'ora di punta in Via delle Macchine che, secondo lo studio 2015 di APV, è interessata dal passaggio di circa 600 mezzi in orario 8-9, molto al di sotto rispetto alla capacità della viabilità stradale.

Per quanto concerne gli effetti della variante sull'atmosfera in termini di emissioni, considerato che l'attività prevalente sull'area sarà quella di logistica/trasporti su gomma, in fase di esercizio il potenziale impatto sulla qualità dell'aria è dato dagli automezzi utilizzati. La valutazione stima l'incidenza delle emissioni in atmosfera relative all'attività dei 150 mezzi aggiuntivi previsti rispetto allo scenario di traffico attuale. L'incremento di emissioni stimate dovute alle nuove attività che si insedieranno risulta trascurabile in relazione ai dati considerati di emissioni in provincia di Venezia (Dati ARPAV).

Per quanto concerne l'ambiente idrico, l'impatto stimato è positivo - modesto in virtù del funzionamento delle opere finalizzate al corretto mantenimento dell'invarianza idraulica, all'incremento dei volumi di invaso ottenuti con le indicazioni del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e al trattamento delle acque di prima pioggia. L'area di intervento risulta affetta da grado di pericolosità P1 (area soggetta a scolo meccanico) e quindi in relazione a ciò, dovrà essere osservata la relativa disciplina prevista dal PAI Bacino Scolante in laguna (articoli 8, 10 e 13).

Per quanto concerne le acque sotterranee, la valutazione considera i potenziali impatti in fase di cantiere legati alla gestione delle acque di aggotamento degli scavi e alle interferenze delle opere di fondazione. Le interferenze considerate non sono tali da modificare le caratteristiche della falda o da compromettere eventuali successivi interventi su di essa. L'impatto viene considerato negativo modesto a causa dell'aggotamento e/o emungimento con sistemi well-point in fase di cantiere. Per la fase di esercizio non viene identificata alcuna interferenza con le acque sotterranee. Viene stimato un impatto positivo modesto, considerato che l'esercizio delle nuove



attività sarà tale da non compromettere la qualità delle acque di falda e grazie ai nuovi insediamenti verrà incentivato il trattamento delle acque al PIF.

Per quanto concerne gli effetti sulla matrice suolo per tale componente la valutazione stima un impatto trascurabile considerato che la realizzazione dell'intervento insiste su un'area che secondo la carta delle fragilità e la compatibilità geologica ai fini edificatori rientra in area idonea. L'impatto generato dalla sottrazione di suolo è ritenuto negativo - modesto in quanto l'area è attualmente attrezzata a parco urbano per circa 4,8 ha, che con il Piano di Recupero in progetto verranno resi edificabili. L'impatto è stato valutato con particolare riferimento alla perdita di valore ambientale per i servizi ecosistemici che il suolo stesso garantisce, tenendo tuttavia conto del fatto che il sito è ubicato in un contesto industriale con relativa destinazione urbanistica. La valutazione evidenzia che tra gli interventi previsti nell'Accordo di Programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia - Malcontenta - Marghera (Accordo Moranzani) sono ricompresi quelli di sistemazione ambientale a parco urbano delle ex discariche messe in sicurezza permanente del Vallone Moranzani, con la formazione di una Green Belt di separazione tra la zona industriale e quella residenziale di Malcontenta e Marghera.

Il rapporto preliminare identifica delle misure di compensazione. Viene prevista la rilocalizzazione delle aree verdi nell'ambito della Macroisola di Fusina, in parte verranno recuperate con gli standard di urbanizzazione secondaria previsti nell'area denominata "43 ha". In base alla valutazione effettuata la compensazione conduce a un permanente impatto positivo modesto dato dalla realizzazione di nuove aree in siti altrimenti dismessi e non fruibili che si inseriscono nel contesto del Parco Lineare Moranzani, immediatamente a sud. La cintura verde proposta è di dimensioni considerevoli e consente di connettere in modo sicuro e protetto il margine lagunare - in prossimità della cassa di colmata A - con i terreni posti a nord ovest sino al confine con la tangenziale e il casello di Mestre per un'estensione totale di oltre 10 km e di 160 ha, di cui circa 70 ha ricavati nel Parco Lineare Moranzani.

VISTE

- La Direttiva 2001/42/CE
- La L.R. 11/2004 e s.m.i.
- L'art. 6 co. 3 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.
- La DGR 791/2009
- La DGR 1646/2012
- La DGR 1717/2013

TUTTO CIÒ CONSIDERATO ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S.

il Piano di Recupero di iniziativa pubblica denominato "Area Sirma - Boschetto" in via della meccanica a Porto Marghera nel Comune di Venezia, non debba essere sottoposto a procedura VAS in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente, con le seguenti prescrizioni da ottemperarsi in sede di attuazione:

- qualora in relazione agli esiti delle indagini ambientali in corso a carico delle acque di falda dovesse essere confermata la contaminazione, dovrà essere formulato un progetto di bonifica delle acque sotterranee. In ottemperanza all'art. 7 dell'Accordo di Programma per il S.I.N. di Venezia (Porto Marghera) del 16/04/2012, al fine del rilascio di permesso per



costruire, il soggetto proponente avente titolo deve presentare al Comune di Venezia anche la seguente documentazione:

- le risultanze della caratterizzazione effettuata sul comparto suolo e sulle acque sotterranee;
 - “nei casi di contaminazione dei suoli, il decreto direttoriale che approva il progetto di bonifica o accerta la messa in sicurezza dei suoli;
 - nei casi di contaminazione delle acque di falda, la presentazione del progetto di bonifica delle acque di falda basata sulla dichiarazione di adesione al sistema tariffario “PIF”;
 - la dichiarazione che l’opera non costituisce impedimento e/o ostacolo alla messa in sicurezza d’emergenza e/o alla bonifica della falda”.
- devono essere recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali consultate; in particolar modo dovranno essere recepite le prescrizioni previste dal parere dell’autorità competente in materia di compatibilità idraulica;
 - devono essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione previste dal RAP;
 - è ammessa l’attuazione degli interventi qualora:
 - A. non sia in contrasto con i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, 1331/2017;
 - B. ai sensi dell’art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

La valutazione effettuata riguarda esclusivamente gli impatti significativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale ai sensi del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.. Non vengono qui valutate le procedure urbanistiche legate agli interventi proposti.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore della Direzione Commissioni Valutazioni)
Dott. Luigi Masia

Il presente parere è controfirmato anche dal Direttore dell’Unità Organizzativa Commissioni (VAS – VINCA – NUVV) quale responsabile del procedimento amministrativo

Il Direttore di UO
Commissioni VAS VincA NUVV
Dott. Geol. Corrado Soccorso

101100

Il presente parere si compone di 6 pagine