



**COMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

(art. 27 bis del D.Lgs n.152/06 e s.m.i)

**Parere n. 7/2021**  
**Seduta del 15.11.2021**

**Oggetto:** Ditta: ACTV S.p.A.  
Sede Legale: Isola Nova del Tronchetto, 32 – 30135 VENEZIA  
Sede operativa: Pellestrina – Venezia Via Murazzi 1216  
Intervento: *Progetto di adeguamento funzionale cantiere navale di Pellestrina (ex Cantiere De Poli) Pellestrina - Venezia, via Murazzi n. 1216*  
Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e rilascio del PAUR ai sensi degli artt. 23 e 27-bis D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. e dell'art. 9 della L.R. n. 4/2016.

**CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI**

Con nota acquisita agli atti con protocolli n. del 13133, 13135 e 13136 del 05.03.2020, Actv S.p.A. (P. IVA 00762090272) ha presentato istanza per il rilascio del provvedimento autorizzativo unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

Documentazione presentata:

- ✓ [A-ACTV-PELLESTRINA-Relazione-integrativa.pdf](#)
- ✓ [Allegato G VINCA.pdf](#)
- ✓ [Corine.pdf](#)
- ✓ [corografia.pdf](#)
- ✓ [corografia2.pdf](#)
- ✓ [Fotoinserimenti-rev.00.pdf](#)
- ✓ [Habitat.pdf](#)
- ✓ [modello informativa vinca.pdf](#)
- ✓ [Natura 2000.pdf](#)
- ✓ [planimetria stato di fatto.pdf](#)
- ✓ [planimetria stato di progetto.pdf](#)
- ✓ [privacy Vinca.pdf](#)
- ✓ [relazione paesaggistica.pdf](#)
- ✓ [relazione previsionale acustica.pdf](#)
- ✓ [relazione tecnica.pdf](#)
- ✓ [rilievo fonometrico.pdf](#)
- ✓ [screening vinca.pdf](#)
- ✓ [SIA.pdf](#)
- ✓ [sintesi non tecnica.pdf](#)
- ✓ [tavola vincoli.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-5-STATO-DI-FATTO-rev.01.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-6-STATO-DI-PROGETTO-rev.01.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-8-Coni-Visuali-01.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-9-Coni-Visuali-02.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-10-Prospetto-Edificio-A.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-11-Prospetto-Edificio-B.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-12-Pianta-Edificio-A.pdf](#)
- ✓ [TAVOLA-13-Pianta-Edificio-B.pdf](#)
- ✓ [AVVISO AL PUBBLICO.pdf](#)



# Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Con nota protocollo n. 16169 del 23.03.2020 è stata data comunicazione alle amministrazioni e agli enti territoriali interessati dell'avvio della fase formale di verifica di completezza della documentazione progettuale così come previsto dal comma 3 dell'art. 27 bis.

A seguito della predetta nota sono pervenute n.3 osservazioni del Comune di Venezia acquisite agli atti con prott. n. 21021 del 23.04.2020; 19641 del 15.04.2020 e 19374 del 10.04.2020.

Con nota prot. n. 25288 del 21.05.2020 sono state quindi richieste integrazioni ai fini della completezza formale della documentazione agli atti, a cui la ditta fornisce risposta con nota acquisita agli atti con prot. n. 59275 del 16.11.2020.

In data 20.11.2020 viene pubblicato sul sito web della Città metropolitana di Venezia l'avviso pubblico di avvenuto deposito del progetto e del relativo studio d'impatto ambientale ai fini della partecipazione del pubblico.

Con nota prot. n. 8412 del 18.02.2021 sono state richieste alla Ditta, congiuntamente con le richieste degli enti partecipanti alla CDS, le seguenti integrazioni riguardanti:

- ✓ Qualità dell'aria
- ✓ Impatto acustico
- ✓ Ambiente idrico lagunare
- ✓ Impatti sulla componente Idrosfera (matrice biotica ed abiotica)
- ✓ Emissioni in atmosfera
- ✓ Gestione delle acque e scarichi
- ✓ Gestione dei rifiuti
- ✓ Impatto inquinamento luminoso

In ragione della complessità delle richieste pervenute alla ditta, la stessa ha richiesto con nota acquisita gli atti con prot. n. 14302 del 22.03.2021 la proroga di 180 gg ai fini della predisposizione della documentazione integrativa.

Con nota prot. n. 15118 del 25.03.2021 si prende atto della sopracitata richiesta di proroga

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 47575 e 47579 del 13.09.2021 la Ditta ha risposto alle integrazioni richieste con la seguente documentazione:

- ✓ mitigazione paesaggisticaedifici settembre 2021.pdf
- ✓ 21.0428-ACTV-INTEGRAZIONI-VIAP-PELLESTRINA-02e-ALL-compressed.pdf
- ✓ schema-di-flusso-SBR-Pellestrina.pdf
- ✓ schema-di-flusso-chimico-fisico.pdf
- ✓ Scenari-Pellestrina-COMPLETO-r02.pdf
- ✓ risposta-prescrizioni-VIA-pellestrina.pdf
- ✓ RICADUTE-R2.pdf
- ✓ Relazione-tecnica-illuminazione-ACTV-R1.pdf
- ✓ PRVE.REGISTRO-UFFICIALE.pdf
- ✓ planimetria-impianto-scarichi-aggiornata.pdf
- ✓ metodi-di-campionamento.pdf
- ✓ Messa-a-norma-camini-r0.pdf
- ✓ manuale-uso-e-manutenzione-impianto-SBR2.pdf
- ✓ manuale-chimico-fisico.pdf
- ✓ Gestione delle emergenze.pdf
- ✓ gestione vernici e solventi.pdf
- ✓ gestione rifiuti del cantiere.pdf
- ✓ manuale filtro carrellato.pdf
- ✓ concessione-scarichi-Pellestrina-ufficiale-2015.pdf
- ✓ Cartuccia-carbone-d.140x400.pdf
- ✓ carbone-attivo-Scheda-tecnica-AG35.pdf
- ✓ carbone-attivo-Scheda-sicurezza-AG35.pdf



- ✓ autorizzazione-scarico-MA-2013.pdf
- ✓ ambiente-idrico-lagunare.pdf
- ✓ riorganizzazione della direzione manutenzione mezzi.pdf
- ✓ 26.05.2021-S1-SCARICO.pdf
- ✓ 22.02.2021S1-SCARICO.pdf
- ✓ Gestione-acque-bacino.pdf
- ✓ Ricadute-R05.pdf
- ✓ DDL-S.1291.pdf
- ✓ Ricadute-R06.pdf

La ditta ha inoltre inviato le seguenti integrazioni spontanee:

- mitigazione paesaggistica relativamente al piano colori per gli edifici acquisito agli atti con prot. n. 500084 del 22.09.2021;
- nuove relazioni con modifiche in merito al modello di dispersione e agli scenari emissivi acquisito con prot. n. 51275 del 28.09.2021, prot. n. 56191 del 18.10.2021 e prot. n. 58652 del 28.10.2021.

## Osservazioni Pervenute

Sono pervenute osservazioni da parte di:

- Comune di Venezia acquisite agli atti con prot n. 2276 del 18.01.2021.
- Ulss 3 Servizio prevenzione acquisite agli atti con prot. n. 7039 del 11.02.2021.

## Oggetto della richiesta:

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 strutture esistenti.

Le attività saranno preordinate alla sola manutenzione ordinaria, con carenaggio completo, dei natanti della flotta ACTV.

Ai fini dell'assoggettamento alle procedure di cui alla parte II del D. Lgs. 152/2006 la tipologia progettuale è riconducibile a quanto previsto dall'allegato IV punto 8. lettera T) ossia "modifiche o estensioni di progetti di cui all' allegato III o all' allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell' allegato III)" e per la presenza del Sito Comunitario l'intervento è assoggettato direttamente alla procedura di VIA così come definito al comma 7 lett.b dell'art.6 .

## Analisi del quadro progettuale

### Stato di fatto:

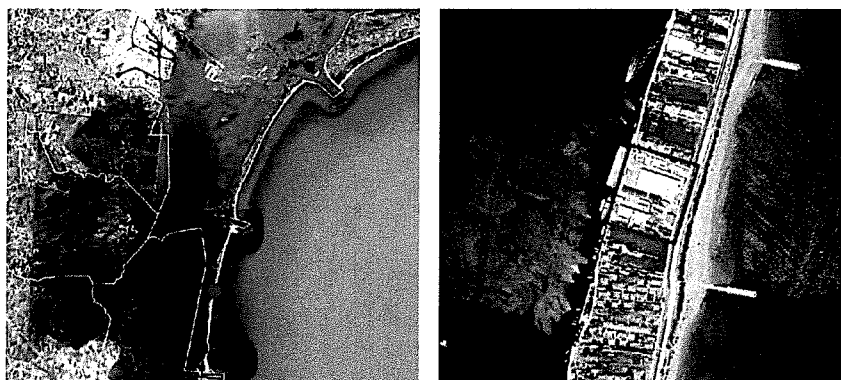
#### Localizzazione - Inquadramento urbanistico - Descrizione dell'attività svolta

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 come visibile dalle immagini seguenti:



# Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente



La parte terrestre si sviluppa, su un lotto di circa mq 23.500, identificata:

- catastalmente, Comune Venezia - Pellestrina, fg. D/6 mapp. 118 - 101 ubicato lungo il fronte laguna dell'isola di Pellestrina, ad Ovest della strada comunale,
- urbanisticamente zona produttiva Da ovvero "Zona produttiva esistente e/o di completamento".

La porzione lagunare è rappresentata dal bacino galleggiante che troverà stazionamento ai fini operativi nello spazio acqueo in concessione demaniale prospiciente la banchina, oltre il canale di Pellestrina, collocato perpendicolarmente allo stesso oppure, occasionalmente, lungo la banchina del cantiere.

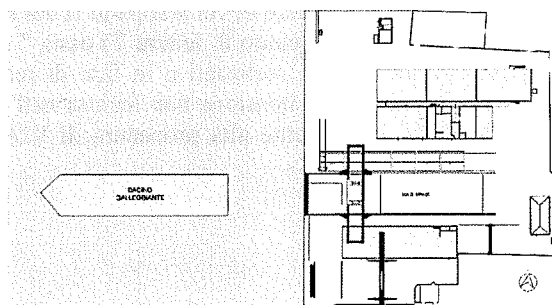
Il cantiere impiega circa 70 addetti e svolge attualmente interventi di manutenzione ordinaria sugli scafi, su macchine e attrezzature elettriche/elettroniche di navigazione e sugli arredi di bordo, senza poter svolgere per mancanza dei titoli autorizzativi l'intero processo di manutenzione straordinaria e carenaggio completo degli scafi.

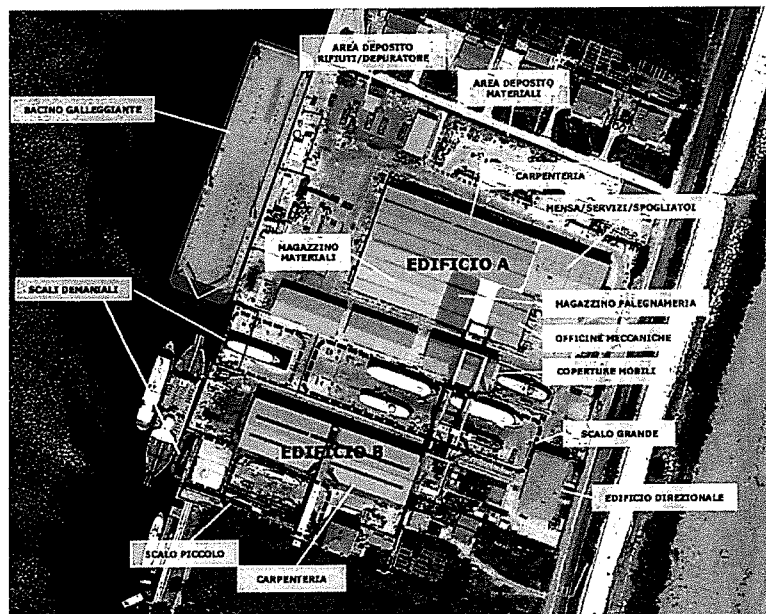
L'insediamento è organizzato con un fabbricato a destinazione direzionale, due capannoni operativi destinati alle attività di carpenteria metallica, officina meccanica, falegnameria con verniciatura in cabina (su componenti in legno), area lavaggio e prova motori e magazzino, due carri ponte ed un complesso di tese mobili (capannine).

Il bacino galleggiante, natante RINA con targa, completa la struttura funzionale disponibile; il bacino attualmente non viene utilizzato per interventi di carenaggio completi per la mancanza dell'autorizzazione ambientale necessaria per le attività di sabbatura e verniciatura da operare a bordo. L'utilizzo del bacino sarà dedicato alla manutenzione delle grandi unità della flotta aziendale.

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.

Di seguito sono espote le immagini della planimetria dello Stato di Fatto e la foto aerea:





Le attività operate a terra e nel bacino galleggiante sono sostanzialmente le stesse con la sola diversità della stazza dei natanti mantenuti, più grandi per gli interventi attuati nel bacino galleggiante, dove saranno ricoverati i ferry Boat e le motonavi.

Nel 2015 sono state svolte delle operazioni di riprofilatura della fossa per il bacino galleggiante necessarie all'adeguamento funzionale delle strutture esistenti senza interessamento di aree esterne alle concessioni già in essere e che hanno consentito di portare il fondale nell'area più profonda a quota -7,50 m.

La banchina è stata oggetto di recenti lavori di rimarginamento ed innalzamento operati dal Consorzio Venezia Nuova su progetto del MAV.

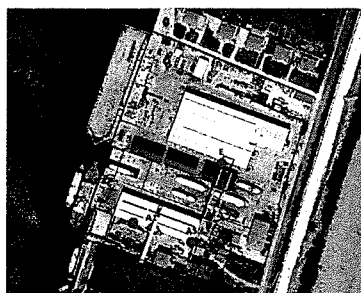
Il cantiere ACTV è in possesso di una concessione demaniale (concessione n. 7942) rilasciata dal Magistrato alle Acque di Venezia per l'occupazione e l'uso di due specchi acquei, del demanio marittimo, uno situato su basso fondale per una superficie complessiva di 5.338 mq (comprensiva di fossa di stationamento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

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.

Per volontà della Società Actv 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.

### Emissioni in atmosfera

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 (A1 e A5), l'attività di falegnameria dispone di autorizzazione in ACG per l'impianto di aspirazione delle polveri di legno (camino E). I camini sono visibili nell'immagine seguente:



Nella Tabella seguente viene evidenziato il Quadro emissivo autorizzato:

Denominazione sita di emissione	Reparto	Tipo di emissione	Parametri	Concentrazione	Scogli di	portata	Durata emissione		sistema di elaborazione	Altezza camino	Forma geometrica doccia camino	Diametro doccia camino m	Area doccia camino m <sup>2</sup>
				limite ammissibile	filareca		h/g	g/g					
A1	Edificio B (Ex "Carpenteria 1") - Saldature	fumi di saldatura	Polveri totali e nebbie oleose	20	-	10.800	4	150	filtro a maniche	8	rettangolare	0,3x0,65	0,2
			Cromo VI, Cobalto e Nichel	1	5								
			Cadmio	0,2	1								
			Cromo VI, Cobalto e Nichel	1	5								
A5	Edificio B (Ex "Carpenteria 1") - Taglio al plasma	Aspirazione taglio al plasma	Polveri totali e nebbie oleose	20	-	7.200	4	50	filtro a maniche	8	circolare	0,32	0,1
			Cromo VI, Cobalto e Nichel	1	5								
			Cadmio	0,2	1								
E	Edificio A (Ex "Carpenteria 2") - falegnameria	Aspirazione polveri di legno reparto falegnameria (Lavorazioni meccaniche legno)	Polveri	20	-	6.000	4	150	filtro a maniche	8	circolare	0,32	0,1

#### Gestione reflui e acque meteoriche

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 chimico/fisico.

L'insediamento è dotato inoltre di rete di raccolta dei reflui assimilabili agli scarichi civili dotato di depuratore biologico del tipo SBR (Sequence Batch Reactor). Il refluo depurato viene scaricato in laguna tramite il punto di scarico denominato SS1. L'autorizzazione allo scarico in laguna è stata rilasciata dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia nel 2017 (Concessione n. 10/SAMA). Il provvedimento autorizza ACTV S.p.A. all'esercizio di:

- n. 1 scarico idrico di reflui depurati (SM1) in Canale di Pellestrina;
- n. 3 scarichi di acque meteoriche di seconda pioggia (SP1-SP2-SP3) in Canale di Pellestrina;
- n. 2 derivazioni di acque lagunari (AL1-AL2) dal canale Pellestrina che alimentano la rete antincendio;
- n. 2 scarichi idrici derivanti dalle prove del circuito antincendio (SI2-SI3) in canale di Pellestrina.

L'immagine seguente evidenzia l'ubicazione degli scarichi autorizzati





# Città metropolitana di Venezia

*Area Ambiente*

La concessione prende atto che il bacino galleggiante è dotato di un impianto in grado di raccogliere e accogliere tutte le acque di processo e le acque meteoriche di prima pioggia provenienti dalla platea che devono essere smaltite ai sensi della normativa vigente sui rifiuti.

La configurazione delle reti di collettamento e degli impianti di trattamento dei reflui nonché le modalità di gestione degli stessi rispettano le prescrizioni formulate dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia – Ufficio Tecnico per Antinquinamento della laguna di Venezia (ex MAV) a seguito del sopralluogo del 03.05.2016.

## Gestione dei rifiuti

Il deposito temporaneo rifiuti è posto sul piazzale lato nord.

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.

## Stato di progetto:

La localizzazione, l'inquadramento urbanistico e catastale non subiscono variazioni.

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 strutture esistenti.

Le attività saranno preordinate alla sola manutenzione ordinaria, con carenaggio completo, dei natanti della flotta ACTV.

La Ditta chiede, per l'ottimizzazione delle attività e la miglior funzionalità operativa, 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 e destinate alle operazioni di sabbiatura e verniciatura airless, previa installazione di adeguati impianti di aspirazione ed abbattimento delle emissioni e la conseguente attivazione di nuovi punti di emissioni da autorizzare.

A regime saranno svolti annualmente:

- n. 30 interventi circa di manutenzione a terra,
- n. 10 interventi circa a bordo del bacino di carenaggio e in banchina per i natanti di maggiori dimensioni.

Non sarà effettuata la costruzione ex novo di natanti.

Le attività operate a terra e nel bacino galleggiante riguardano soprattutto la manutenzione programmata che si differenzia per modalità e tempistiche necessarie dalla manutenzione a guasto.

Gli interventi attuati nel bacino galleggiante riguarderanno le imbarcazioni di maggiori dimensioni ovvero i ferry boat e le motonavi mentre nel compendio di terra saranno ricoverati i natanti di minori dimensioni della flotta come motobattelli e vaporette.

Schematicamente le attività svolte nel cantiere navale a seguito del progetto di adeguamento funzionale saranno le seguenti:

- 1) operazioni di allaggio 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 sovrastrutture 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

Il progetto prevede i seguenti interventi:

1. realizzazione e messa in esercizio dei seguenti impianti di aspirazione e dei relativi camini di espulsione presso l'edificio A (Ex "Carpenteria 2"):

- n. 1 impianto aspirofiltrante per fumi di saldatura con bracci, prolunghe e tubazione in acciaio inox sui banchi di lavoro (n. 4 punti di aspirazione) e relativo camino esterno (A2);
- n. 1 impianto aspirofiltrante per saldatura e molatura del reparto tubisti con cappa aspirante e camino esterno (A4);
- n. 1 cabina prefabbricata per la verniciatura di elementi in legno dotata di sistemi filtranti e camino esterno (F);
- n. 1 impianto aspirofiltrante per i fumi dell'idropulitrice nel reparto lavaggio motori con cappa aspirante e camino esterno (G).

2. lo **spostamento** di due delle sei coperture mobili esistenti presso lo scalo grande;

3. l'installazione presso le coperture mobili di **n. 2 sistemi mobili** di aspirazione e filtrazione a servizio dell'attività di sabbatura e di **n. 6 sistemi mobili** di aspirazione e filtrazione a servizio dell'attività di verniciatura.

Tutti gli interventi hanno come obiettivo quello di consentire lo svolgimento delle diverse lavorazioni di manutenzione prevalentemente in ambiente chiuso, riducendo le emissioni in atmosfera di polveri e COV.

L'attività di sabbatura degli scafi sarà svolta esclusivamente nel compendio a terra e solo in ambiente confinato, corrispondente alle coperture mobili "grandi" (altezza 10 m), dotato di sistemi di aspirazione e filtrazione a maniche. La verniciatura avverrà prevalentemente all'interno delle coperture mobili, che saranno dotate di sistemi di aspirazione e filtrazione dei COV.

Attività che potranno dar luogo ad emissioni diffuse saranno operazioni saltuarie di breve durata e su superfici di piccole dimensioni come saldature, sabbature, levigature e verniciature. In questi casi si prevede, quando tecnicamente possibile, l'utilizzo di aspiratori carrellati.

Infine, per ridurre le emissioni diffuse di COV derivanti dalla verniciatura delle grandi unità, che avverrà presso il bacino galleggiante e/o presso la banchina, saranno applicate le migliori tecniche disponibili per i sistemi primari, come previsto dai commi 12 e 13 dell'art. 275 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. In particolare saranno utilizzati prodotti a basso contenuto di COV (tenore medio 35%) e pistole ad alta efficienza.

Quando e dove possibile saranno realizzati confinamenti settoriali nei quali saranno collocati sistemi aspiranti e filtranti che potranno consentire un'ulteriore riduzione delle emissioni diffuse di COV.

Quadro emissivo di progetto

Nella configurazione di progetto saranno attive le emissioni convogliate in atmosfera di seguito descritte:

1. **A1** - Edificio B – Saldatura. Sistema di abbattimento: filtro a maniche;
2. **A2** - Edificio A – Saldatura. Sistema di abbattimento: filtro a maniche;
3. **A4** - Edificio A – Saldatura. Sistema di abbattimento: filtro a maniche;
4. **A5** - Edificio B - Taglio al plasma. Sistema di abbattimento: filtro a maniche;
5. **E** - Edificio A - falegnameria (lavorazioni meccaniche legno). Sistema di abbattimento: filtro a maniche;
6. **F** - Edificio A - verniciatura falegnameria. Sistema di abbattimento: pannelli e celle filtranti;





# Città metropolitana di Venezia

## Area Ambiente

7. **G** - Edificio A - lavaggio motori e prove motori. Sistema di abbattimento: Demister
8. **CM1.A-Sab** - Coperture mobili grandi (h 10m) a terra – sabbiatura. Sistema di abbattimento: Filtro a cartucce
9. **CM1.B-Ver** - Coperture mobili grandi (h 10m) a terra – verniciatura. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
10. **CM2.A-Sab** - Coperture mobili grandi (h 10m) a terra – sabbiatura. Sistema di abbattimento: Filtro a cartucce
11. **CM2.B-Ver** - Coperture mobili grandi (h 10m) a terra – verniciatura. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
12. **Cm3** - Coperture mobili piccole (h 5m) a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
13. **Cm4** - Coperture mobili piccole (h 5m) a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
14. **Cm5** - Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
15. **Cm6** Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
16. **Cm7** Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
17. **Cm8** Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
18. **Cm9** Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
19. **Cm10** Coperture mobili piccole a terra - verniciatura airless. Sistema di abbattimento: filtro a carboni attivi
20. **CA1** Camino a servizio della caldaia 1 a gas metano da 100 kW – non soggetta ad autorizzazione
21. **CA2** Camino a servizio della caldaia 2 a gas metano da 100 kW – non soggetta ad autorizzazione
22. **CA3** Camino a servizio della caldaia 3 a gas metano da 100 kW – non soggetta ad autorizzazione
23. **CA4** Camino a servizio della caldaia 4 a gas metano da 100 kW – non soggetta ad autorizzazione
24. **CA5** Camino a servizio della caldaia 5 a gas metano da 100 kW – non soggetta ad autorizzazione



Nella Tabella seguente viene evidenziato il Quadro emissivo di progetto:

Camino	Provenienza	Inquinante	Concentrazione Mg/Hmc	Flusso di massa g/s
A1	Saldatura	Polveri	20	0,056
A2	Saldatura	Polveri	20	0,022
A4	Saldatura	Polveri	20	0,022
A5	Taglio al Plasma	Polveri	20	0,04
E	Falegnameria	Polveri	20	0,033
F	Verniciatura falegnameria	Polveri	3	0,013
		COT	100	0,44
G	Lavaggio motori	-	-	-
CM1A-SAB	Sabbatura	Polveri	20	0,097
CM1B-VER	Verniciatura	Polveri	3	0,021
		COT	100	0,69
CM2A-SAB	Sabbatura	Polveri	20	0,097
CM2B-VER	Verniciatura	Polveri	3	0,021
		COT	100	0,69
CM3	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM4	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM5	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM6	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM7	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM8	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM9	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25
CM10	Verniciatura	Polveri	3	0,0075
		COT	100	0,25

### Emissioni di COV

Data la natura di “cantiere navale” di una certa dimensione saranno presenti anche emissioni diffuse residuali, tecnicamente non convogliabili. Esse saranno principalmente costituite dalle emissioni di COV derivanti dalla verniciatura dei natanti di dimensioni tali che non possono essere contenuti in strutture di confinamento.



# Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

La Ditta nello SIA ha prodotto la stima del consumo annuale di prodotti contenenti COV e il calcolo del consumo massimo teorico di COV per la configurazione di progetto riportata nella tabella seguente:

RIEPILOGO	PROD VERN	GOV PV	DILUENTE	GOV SOLV	GOV TOT
	lt	t	lt	t	t
ATTIVITA' IN CANTIERE - COPERTURE MOBILI	14.400,0	5,4	4.800,0	4,8	<b>10,17</b>
ATTIVITA' IN BACINO E BANCHINA	5.600,0	2,0	2.000,0	2,0	<b>4,04</b>
<b>totale</b>	<b>20.000,0</b>	<b>7,4</b>	<b>6.800,0</b>	<b>6,8</b>	<b>14,21</b>

Le emissioni di COV derivanti dal Cantiere saranno minimizzate grazie alle coperture mobili e ai sistemi di aspirazione e filtrazione già descritti. In via cautelativa la Ditta prevede che i sistemi di abbattimento avranno un'efficienza media del 60%, mentre il 10% dei COV costituirà le emissioni diffuse residuali e il 30% dei COV (3,1 t/a) sarà emesso in atmosfera dai camini.

Questo scenario, riportato nei termini del quadro emissivo dei COV convogliati, conduce ad una concentrazione media attesa pari a circa 19,5 mg/Nm<sup>3</sup>, valore molto inferiore a quello riportato al punto 8) della Tab. 1 della parte III dell'All. III alla parte V del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Per le emissioni di COV derivanti dal Bacino e dalla Banchina, che riguarderanno le unità di grandi dimensioni, non collocabili all'interno di strutture di confinamento, 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, in quanto le emissioni non possono essere convogliate ai sensi dell'art. 270, commi 1 e 2.

## COV: Quadro emissivo complessivo di progetto

Consumi / Emissioni	t/a
Consumo prodotti vernicianti	20
COV da prodotti vernicianti	7,4
Consumo diluenti = COV da diluenti	6,8
<b>COV totali immessi nel processo</b>	<b>14,2</b>
<b>Emissioni COV convogliate max stimate (efficienza abbattimento 60%)</b>	<b>3,1</b>
Emissioni COV diffuse da Cantiere	1,0
Emissioni COV diffuse da bacino e banchina	4,0
<b>Emissioni COV diffuse totali (per le quali si richiede la deroga)</b>	<b>5,1</b>
<b>Emissioni COV totali da stabilimento</b>	<b>8,1</b>

Nello SIA viene evidenziato che le aree di lavoro sulle grandi unità presso il bacino o la banchina, potranno essere attrezzate con confinamenti settoriali localizzati, costituiti da impalcature con teli, finalizzati alla limitazione dell'overspray da verniciatura. I teli consentiranno un 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.

### Gestione reflui e acque meteoriche

La produzione di acque reflue non subirà modifiche sotto il profilo qualitativo rispetto alla configurazione attuale.

Sotto il profilo quantitativo si registreranno degli incrementi dovuti al maggior numero di interventi di manutenzione dei natanti previsti a seguito del progetto di adeguamento. Infatti le attività di cantiere comportano la produzione di reflui di processo originati dalle attività di idrolavaggio a pressione degli scafi, di lavaggio dei motori disinstallati da manutentionare che aumenteranno lievemente nella configurazione futura. Questi saranno gestiti con le medesime modalità ad oggi attuate in quanto gli impianti presentano una capacità residua di trattamento ampiamente sufficiente per far fronte a carichi aggiuntivi.

Nessuna variazione è prevista per la gestione delle acque meteoriche, che saranno raccolte e trattate come nella situazione attuale.



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.

#### **Gestione rifiuti**

Le caratteristiche funzionali dell'area stoccaggio rifiuti non subiranno variazioni rispetto allo stato di fatto.

Le attività svolte nel cantiere navale, 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 sono identificabili con i propri codici CER.

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 esistente ed attrezzata.

Con specifico riferimento ai rifiuti speciali prodotti nelle attività previste nel bacino galleggiante, questi 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 apposita navetta ACTV, regolarmente iscritta quale mezzo di trasporto in 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 quindi smaltite direttamente come rifiuto speciale da ditte terze.

#### **ALTERNATIVE DI PROGETTO**

La società Actv spa ha presentato due alternative di progetto: l'alternativa Zero e l'alternativa di Progetto.

#### **Analisi del quadro programmatico**

Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) viene verificata la seguente documentazione:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), dall'analisi della tavola 10 del PTRC, per l'area interessata dal progetto in esame emergono le seguenti valenze storico-culturali e paesaggistico - ambientali:
  - ✓ l'intera laguna veneta è zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85; è vietata ogni modifica della destinazione d'uso e della configurazione dei beni sottoposti a vincolo se non nei modi disciplinati dalle leggi 1497/39 e 1089/39; pertanto qualsiasi intervento che alteri il fondale o il sottosuolo dovrà essere preventivamente segnalato alla Soprintendenza Archeologica.
  - ✓ L'intera laguna veneta è area vincolata ai sensi della L. n. 1497/39 "Aree di notevole interesse pubblico";
  - ✓ L'isola di Pellestrina ricade nella fascia di profondità di 300 m dalla linea di battigia, vincolata sotto il profilo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004;
  - ✓ Il litorale di Pellestrina è soggetto a fenomeni di subsidenza.

Dai vincoli sopra esposti l'isola di Pellestrina ne è esclusa mentre l'ambito lagunare in cui avviene lo stazionamento del bacino galleggiante vi rientra.

- Piano di area laguna e area veneziana (P.A.L.A.V.) Il piano, rispetto al PTRC esplicita con un maggiore grado di definizione i precetti pianificatori per il territorio compresi e distribuiti attorno alla Laguna di Venezia.

Nello SIA viene evidenziato che il cantiere, né nel suo stato attuale né in quello futuro mostra alcun profilo di incoerenza con la disciplina del Piano.

- Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento Metropolitano (PTCM):
  - ✓ Vincoli della Pianificazione territoriale: non sono evidenziati per l'area interessata dal progetto vincoli diversi o aggiuntivi rispetto a quelli già individuati,
  - ✓ Carta delle Fragilità: evidenzia per l'area di progetto i seguenti elementi di vulnerabilità:
    - classe di salinità del suolo alta;
    - subsidenza rilevante;
    - acquiferi molto vulnerabili all'inquinamento;



la normativa prevede che i progetti devono essere accompagnati da studi di dettaglio che ne definiscano l'ambito operativo sostenibile e gli eventuali accorgimenti tecnici volti alla salvaguardia della risorsa acqua.

- ✓ Sistema ambientale: la normativa prevede i progetti siano tenuti a provvedere a tutelare i caratteri ambientali del sistema lagunare.
  - ✓ Sistema insediativo e infrastrutturale: l'area di progetto non è classificata ma lambisce aree indicate come residenziali.
  - ✓ Sistema del Paesaggio: L'ambito territoriale cui appartiene l'area di progetto è inserito in un contesto paesaggistico fortemente connotato dalla presenza della Laguna Veneta e della città lagunare e dalla presenza dei murazzi.
- Il Piano di Assetto del Territorio (PAT)
- ✓ Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale: evidenziando in particolare i vincoli paesaggistici relativi alle aree di notevole interesse pubblico e della Laguna di Venezia ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e i vincoli archeologici ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (art. 5 delle NTA),
  - ✓ Carta delle Invarianti: Come disciplinato all'art. 12 delle NTA sono individuati in cartografia gli ambiti territoriali di valorizzazione e tutela a fini naturalistici e ambientali *"caratterizzati da elevati livelli di naturalità e biodiversità ovvero dalla presenza di particolari specie vegetazionali e di coltura agraria, spesso associati a significativi valori paesaggistici, nonché ambiti a questi connessi che si intende tutelare e riqualificare sotto l'aspetto naturalistico/ambientale"*. Il progetto è coerente con le tutele indicate in quanto prevede l'utilizzo di un bacino esistente ed autorizzato. Unitamente all'iter di approvazione del progetto di riprofilatura della fossa è stata effettuata la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, conclusasi positivamente.
  - ✓ Carta delle fragilità: L'area occupata dal cantiere è classificata area idonea a condizione di tipo D.
  - ✓ Carta della Trasformabilità: la Tavola evidenzia che l'area del cantiere navale appartiene all'ATO 12 "Isola di Pellestrina" ed il cantiere navale viene indicato come area di urbanizzazione consolidata. Lo SIA evidenzia che i lineamenti di progetto sono coerenti con le previsioni di Piano.
- Variante al piano regolatore per Pellestrina: nelle zone di tipo Da di completamento l'attuazione è di norma diretta tramite autorizzazione/o permesso di costruire o denuncia di inizio attività.
- Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia: l'ambito di cantiere ricade in classe V "Aree prevalentemente industriali" per la porzione a terra ed in classe II "Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale" per quanto riguarda la porzione in acqua adiacente la banchina e la fossa di stazionamento del bacino galleggiante. La Ditta ha prodotto la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, ai sensi dell'art. 8 della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26/10/95.
- Rete natura 2000: Il cantiere, navale per la parte a terra, è esterno ma confinante con i siti di Natura 2000 ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e ZSC IT3250030 "Laguna medio inferiore di Venezia". La Ditta ha prodotto lo studio di Incidenza Ambientale (Relazione di Screening ai sensi della D.G.R. n. 1400/2017).

Nell'ambito dell'area di progetto non sono presenti parchi e/o riserve naturali.

## Analisi del quadro ambientale

Nello SIA sono descritte e analizzate le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera: qualità dell'aria.
- Ambiente idrico: qualità delle acque della Laguna di Venezia.
- Suolo e sottosuolo: intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e litologico.
- Rumore: analisi del clima acustico.
- Biodiversità, flora e fauna: formazioni vegetali, associazioni animali, habitat e specie protette.
- Paesaggio: aspetti morfologici e culturali del paesaggio, risorse ed assetto del territorio, riferito alle modifiche consequenziali che si ripercuotono sull'utilizzo del territorio.



Relativamente alla caratterizzazione dell'impatto potenziale connesso con l'attività per le componenti ambientali considerate si riportano le seguenti valutazioni:

#### Impatti sulla matrice atmosfera - Emissioni

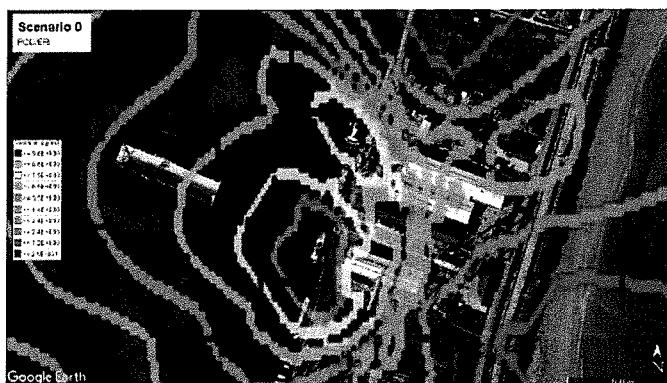
Nello SIA viene evidenziato che, per quanto riguarda la qualità dell'aria, sinteticamente la situazione risulta che:

- il biossido di azoto non presenta superamento dei limiti normativi,
- il PM10 non ha mai superato il valore limite annuale mentre ha superato il valore giornaliero,
- gli andamenti pluriennali di benzene nessuna centralina eccede la soglia di valutazione inferiore,
- il piombo non presenta superamento dei limiti normativi,
- l'arsenico non presenta superamento dei limiti normativi,
- il cadmio non presenta superamento dei limiti normativi,
- il mercurio nel periodo di analisi ha evidenziato concentrazioni medie annue sempre inferiori o uguali a 1.0 ng/m<sup>3</sup>, senza variazioni importanti eventualmente riconducibili a particolari fenomeni di inquinamento.

Nel documento "Qualità dell'aria" (Integrazione 30/08/2021) rappresenta lo studio previsionale che si pone l'obiettivo di valutare gli impatti sulla componente atmosfera che verranno prodotti dal cantiere navale di Pellestrina (ex Cantiere De Poli) al fine di quantificare su base oggettiva l'impatto delle emissioni gassose prodotte dalle attività svolte in cantiere con particolare attenzione ai recettori sensibili posti nelle immediate vicinanze. La valutazione è redatta in conformità alla UNI 10796:2000 ed in conformità alle linee guida Arpav.

In fase di prevalutazione sono state individuate le varie sorgenti presenti sul sito, le caratteristiche fisiche e chimiche che le identificano, al fine di valutare in modo corretto la dispersione degli inquinanti sono stati previsti differenti scenari che vanno a prendere in considerazione la simultanea concomitanza di più sorgenti emissive e sono stati ipotizzati quattro scenari.

Di seguito si riporta l'immagine della dispersione nello scenario 0 che rappresenta la condizione più sfavorevole ossia le "Peggiori condizioni emissive":





Con riferimento alla fase di cantiere l'impatto viene definito non significativo in quanto:

- di lieve intensità e con carattere temporaneo;
- di estensione limitata all'intorno del sito;
- del tutto reversibili in quanto gli effetti eventualmente prodotti cesseranno al cessare delle attività che li hanno generati.

Con riferimento alla fase di esercizio:

- Nella configurazione di progetto le emissioni convogliate rispetteranno i valori proposti nel quadro emissivo allegato al progetto;
- Nella configurazione di progetto le emissioni diffuse (polveri e COV) saranno svolte all'interno delle coperture mobili del cantiere, dotati di sistemi di captazione e filtrazione, oppure captate mediante l'utilizzo di aspiratori carrellati, quando e dove tecnicamente possibile;
- Per le emissioni di COV derivanti dal Bacino e dalla Banchina, che riguarderanno le unità di grandi dimensioni, non collocabili all'interno di strutture di confinamento, 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, in quanto le emissioni non possono essere convogliate ai sensi dell'art. 270, commi 1 e 2. In ogni caso le aree di lavoro sulle grandi unità presso il bacino o la banchina, verranno attrezzate con confinamenti settoriali localizzati, costituiti da impalcature con teli, finalizzati alla limitazione dell'overspray da verniciatura. I teli consentiranno un 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.
- La Società si impegnerà per il raggiungimento di emissioni inferiori a quelle riportate nella documentazione, se tecnicamente raggiungibili. Per questo scopo viene prevista una fase di monitoraggio di 3 anni, durante i quali sarà possibile calcolare con maggiore precisione i valori attualmente stimati. Se necessario sarà poi verificata la possibilità di riduzione delle emissioni di COV, in particolare le diffuse.

È stata effettuata una valutazione di dispersione degli inquinanti atmosferici rispetto a 5 scenari denominati scenario 0-4.

Lo scenario 0 ipotizza le condizioni emissive peggiori dal punto di vista della quantità dei punti di emissione comprendendo la contemporanea emissione dai camini A1, A2, A4 relativi alla saldatura con emissione di Polveri; A5 relativo al Taglio plasma con emissione di Polveri; E relativo alle attività di falegnameria con emissione di Polveri; F relativo alla verniciatura falegnameria con emissione di Polveri e COT. In questa configurazione si sono tenuti in considerazione i seguenti camini CM1B-VER, CM2B-VER relativi alle attività di verniciatura svolte nella copertura grande con emissione di Polveri e COT; CM1ASAB, CM2A-SAB relativi alle attività di sabbiatura svolte nella copertura grande con emissione di Polveri; CM3, CM4, CM5, CM6, CM7, CM8, CM9, CM10 relativi alle attività di verniciatura svolte nelle coperture più piccole con emissione di Polveri e COT. In questa configurazione si tengono inoltre in considerazione le emissioni provenienti da "Bacino Galleggiante", "Scalo Grande" e "Banchina" tutte considerate "Convogliate senza camino".

Gli altri 4 scenari risultano di base meno impattanti. La simulazione che è stata effettuata con la catena modellistica CALMET/CALPUFF per tali 4 scenari corrisponde alle configurazioni di attività e lavorazioni che, sulla base delle dichiarazioni del proponente, si possono svolgere in contemporanea all'interno dell'impianto ACTV (ex De Poli) ed ha restituito un profilo di impatto complessivo che non evidenzia particolari elementi di criticità, anche in relazione ai recettori posti a breve distanza.

La valutazione ed il giudizio di compatibilità è riferito alle stime di polveri e COT rispetto ai valori limite di qualità dell'aria stabiliti dal D.Lgs 155/2010 rispettivamente per PM10 e Benzene (cioè per due inquinanti utilizzati in termini cautelativi come proxy delle emissioni prodotte dall'attività d'impianto).

È altresì evidente che tale valutazione ed il conseguente giudizio di compatibilità, si intende specificamente riferito ai 4 differenti layout gestionali ed impiantistici che sono stati riassunti nei rispettivi scenari di riferimento e che per coerenza, sia formale che sostanziale, devono trovare poi un effettivo riscontro in termini di operatività d'impianto.



Dalla documentazione progettuale acquisita agli atti, la modellizzazione e la conseguente stima di impatto delle sorgenti di tipo non convogliato (areale) ha evidenziato una criticità maggiore rispetto a quella prodotta dalle sorgenti di tipo convogliato (camino). Si propone pertanto una prescrizione alla fine del documento.

In relazione alla definizione dello scenario complessivo di massimo carico d'impianto denominato scenario 0 come già descritto, cioè uno scenario teorico estremamente cautelativo ("tutto acceso, al massimo dei ratei emissivi dichiarati"), il proponente dichiara che non dovrebbe mai trovare un'effettiva verifica con il reale esercizio d'impianto. Per tale scenario si riscontra presso i recettori discreti una stima di impatto che non evidenzia particolari criticità per quanto riguarda le stime delle concentrazioni ambientali di "Polveri" (valutate attraverso la variabile proxy "PM10" ed i relativi limiti di qualità dell'aria ambiente). Per quanto attiene invece alle stime di "COT" si evidenzia un possibile elemento di criticità solo nel caso in cui si considerino le emissioni interamente costituite dalla specie chimica "Benzene" (variabile proxy che ha un valore limite in aria ambiente di 5 ug/m<sup>3</sup> definito in termini di media annuale per la protezione della salute).

È evidente, per quanto già detto, che si tratta di uno scenario di impatto esclusivamente teorico la cui valutazione evidenzia però una specifica attenzione, da tradurre in forma di proposta di prescrizione, rispetto all'utilizzo di solventi nelle fasi di verniciatura che, così come dichiarato anche dal proponente, non dovrebbe mai prevedere l'utilizzo di sostanze chimiche classificate H340-H350-H360.

A tal proposito si riporta di seguito quanto evidenziato anche nel verbale di conferenza dei servizi del 18.10.2021 in particolare per quanto concerne la concentrazione limite proposta per i COT (Carbonio Organico Totale). Il progettista durante la seduta di CDS ha sottolineato che per i COT la concentrazione limite è stata scelta quella di riferimento, di cui al D.lgs n. 152/06 e pari a 100 mg/Nmc, mentre per le polveri è stata considerata la concentrazione limite di 3 mg/Nmc. Nell'ambito della riunione il tecnico modellista incaricato dalla ditta specifica che non essendoci attualmente un valore limite ai recettori per i COT, che era presente nel D.lgs n.145/1983 poi abrogato dal D.lgs n.155/2010, il raffronto è stato fatto a titolo cautelativo con il Benzene anche se scarsamente rappresentativo della tipologia di solventi utilizzati in cantiere soprattutto perché non sono utilizzate sostanze per la verniciatura classificate come mutagene (R-340 R-350, R-360). Si specifica dunque che nel modello sono stati inseriti i valori limite massimi e sono state considerate tutte le emissioni sia puntuali sia areali (convogliate senza camino) provenienti anche dal bacino galleggiante.

Considerando infine che nella richiesta di integrazioni della Città Metropolitana di Venezia prot. n. 8412 del 18/02/2021 era stato richiesto al proponente uno studio modellistico di valutazione di impatto odorigeno, considerando che il documento "Valutazione qualità dell'aria" non contiene tale valutazione, si propone una prescrizione alla fine del documento per garantire il rispetto di tale componente.

*Il comitato tecnico VIA valutata la documentazione agli atti e le integrazioni pervenute ritiene che il progetto presentato non produca impatti significativi sulla componente atmosfera nel rispetto però delle seguenti condizioni ambientali:*

- 1. il PAUR dovrà formalizzare i 4 scenari di operatività dell'impianto escludendo a priori la possibilità di esercizio secondo lo "scenario 0" così come definito nel documento "Valutazione qualità dell'aria" documento di settembre 2021.*
- 2. per tutte le operazioni che non possono essere "confinate" all'interno di capannoni e tensostrutture e convogliate a camino, siano definiti dei precisi protocolli gestionali, operativi e di manutenzione a cui attenersi al fine di minimizzare le emissioni di inquinanti atmosferici.*
- 3. nella richiesta di integrazioni della Città Metropolitana di Venezia prot. n. 8412 del 18/02/2021 era stato richiesto al proponente uno studio modellistico di valutazione di impatto odorigeno, considerando che il documento "Valutazione qualità dell'aria" non contiene tale valutazione, ne dovrà essere prodotto uno al fine di garantire il rispetto di tale componente.*

#### **Impatto sull'ambiente idrico**

Nello SIA per questa componente viene evidenziato che:

- lo stato ecologico e chimico della laguna di Venezia per la porzione di laguna antistante l'isola di Pellestrina, che ricade nel corpo idrico ENC1 "Centro sud", viene attribuito il grado BUONO allo stato chimico ed ecologico;





# Città metropolitana di Venezia

## Area Ambiente

- la qualità delle acque sotterranee non risulta classificabile buono in quanto è sempre presente il superamento del quantitativo dello ione ammonio e mercurio;
- l'andamento delle batimetrie nell'area presenta fondali che si attestano su profondità massime di 5,5 m s.l.m.m.;
- la qualità dei sedimenti lagunari presenta valori che risultano altalenanti negli anni per gli elementi analizzati.

Il compendio è dotato di allacciamento alla rete acquedottistica e i consumi sono per lo più dovuti agli usi civili (servizi e mensa).

Il cantiere navale non effettua prelievi idrici dalla falda e ciò rimarrà invariato anche nella configurazione di progetto.

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 (autorizzate dall'Ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della laguna di Venezia del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. con Concessione n. 10/SAMA del 2017).

Le attività dell'insediamento danno luogo alla produzione di:

- reflui civili
- acque di dilavamento dei piazzali esterni.

L'insediamento è dotato di sistemi di raccolta separati per la raccolta delle acque meteoriche di piazzale e degli scarichi assimilabili al civile, entrambi i sistemi afferiscono al depuratore, chimico/fisico e biologico. Lo scarico in laguna è autorizzato 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 nel 2017 (Concessione n. 10/SAMA).

La concessione citata 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, in sostanza il bacino galleggiante non dà luogo alla produzione di scarichi. L'impianto viene gestito da un sistema automatizzato, collegato ad una centralina, in grado di attivare e gestire le pompe dell'impianto avviando allo stoccaggio le acque di processo/lavaggio e di quelle di prima pioggia.

La medesima concessione consente il recapito di n. 2 scarichi idrici derivanti dalle prove del circuito antincendio (SI2-SI3).

Nel caso di 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.

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. ACTV S.p.A. provvede a comunicare, 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.

Per quanto riguarda la morfologia del fondale lagunare, il progetto di adeguamento non prevede alcuna modifica al profilo della fossa di stazionamento del bacino galleggiante. Nello SIA viene ritenuto che gli spostamenti di acqua dovuti all'affondamento e risalita del bacino galleggiante e i flussi di corrente 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.

*Il comitato tecnico VIA valutata la documentazione agli atti ritiene che il progetto presentato non produca impatti significativi sulla componente ambiente idrico.*

*Si evidenzia comunque la necessità di richiedere una condizione ambientale in quanto emerge dalla lettura dalla Concessione allo scarico n. 10/SAMA del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l'Antinquinamento della Laguna di Venezia, che lo scarico SP1 è definito come scarico di acque*



*di seconda pioggia in laguna e le acque di prima pioggia devono essere tenute separate e convogliate a impianto di trattamento. Tuttavia si evidenzia che nella planimetria "impianto scarichi aggiornata" protocollo generale 2021:47575 del 13.09.2021, la rete delle acque meteoriche di processo afferenti alle aree sud (area stoccaggio lamiere e Edificio B) risultano essere inviate esclusivamente al punto di scarico SP1 senza un evidente collegamento con la rete di trattamento delle acque di prima pioggia che confluiscono al dissabbiatore.*

### **Impatti sul suolo e sottosuolo**

L'evoluzione morfologica di un sistema lagunare è influenzata essenzialmente dagli apporti di sedimenti fluviali e dall'erosione degli stessi da parte delle maree e viene fortemente influenzata dall'intervento dell'uomo.

L'unità geologica del litorale di Pellestrina appartiene ai sistemi deposizionali costieri e deltizi del tardo quaternario della Pianura Veneto-Friulana. Tra i 2500 ed i 2800 anni fa il fiume Po depositò due sistemi deltizi, attualmente rappresentati dalle unità geologiche di Motte Cucco e Cavanella d'Adige. Questo evento deposizionale causò il rapido spostamento della linea di costa con la conseguente formazione e allineamento del litorale di Chioggia e Pellestrina con le cuspidi deltizie, situate più a sud, grazie agli apporti deposizionali del fiume Brenta.

Oltre all'introduzione delle opere di difesa dell'erosione Pellestrina è stata oggetto in passato anche di azioni di rimodellamento per fini agricoli o urbanistici che hanno portato all'impossibilità di distinguere le strutture delle dune dalle interdune.

Nello SIA viene evidenziato che la qualità dei sedimenti dell'area lagunare sede del bacino galleggiante sia rappresentativa della natura dei fattori di pressione che insistono sull'area ossia l'utilizzo del canale di Pellestrina da parte di imbarcazione a motore e l'attività cantieristica della De Poli protratta per vari decenni senza alcun tipo di accorgimento di carattere ambientale.

Nell'ambito del progetto di adeguamento, con riferimento al compendio di terra, non si prevedono né ampliamenti del sedime del cantiere navale né l'impermeabilizzazione di aree attualmente scoperte.

Non saranno effettuati scavi e/o rinterri per modifiche alle reti di servizi e sottoservizi esistenti né sistemazioni dei piazzali impermeabilizzati esistenti.

Con riferimento al compendio lagunare, ACTV è in possesso di una concessione Lagunare rilasciata dall'ex 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 5.338 mq, l'altro posto di fronte al cantiere per una superficie complessiva di 5.482,60 mq oltre una porzione di terreno demaniale lungo la banchina avente una superficie di 3.188 mq.

Il posizionamento ed ancoraggio del natante RINA nella fossa non richiede ulteriori interventi di riprofilatura del fondale (autorizzati ed attuati nel 2015) in quanto la fossa di stazionamento presenta a tutt'oggi le caratteristiche di agibilità richieste.

La Ditta durante le lavorazioni mette in atto le misure per la gestione di eventuali rischi legati al rilascio di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente e la conseguente contaminazione dei sedimenti lagunari

Al fine di verificare l'efficacia delle misure di contenimento proposte e delle modalità gestionali previste, ACTV S.p.A. propone di effettuare delle analisi sugli strati superficiali dei sedimenti di fondale in corrispondenza della fossa di stazionamento e di fronte alla banchina in fase ante operam e, per 2 anni, in quella di esercizio.

*Il comitato tecnico VIA non evidenzia impatti significativi sulla componente ambientale suolo e sottosuolo.*

### **Impatti sul Clima acustico - Rumore**

Le emissioni rumorose derivanti dalle attività del cantiere navale sono correlate alle attività manutentive che interessano i mezzi di navigazione ACTV S.p.A. con particolare riferimento alle lavorazioni per la riparazione e verniciatura di scafi, macchine di bordo, allestimenti e dei sistemi elettrici ed elettronici di bordo.

A queste si devono poi integrare i nuovi contributi acustici provenienti dall'introduzione dell'attività di verniciatura presso il bacino galleggiante ormeggiato nella fossa antistante il cantiere navale (a circa 100 m ad ovest del confine) e dell'attività di sabbiatura presso le coperture mobili che sono state riposizionate.



Per analizzare la configurazione acustica esistente e quella di progetto viene allegata una specifica Documentazione Previsionale di Impatto Acustico, alla quale si aggiungono alcune integrazioni presentate a seguito di specifica richiesta.

Dall'analisi della suddetta documentazione emerge la necessità di specifici interventi di mitigazione acustica necessari per garantire il rispetto dei limiti differenziali presso i ricettori circostanti e nello specifico viene proposta l'installazione di una barriera fono isolante di altezza 5 metri sul lato nord a protezione dei ricettori R1 ed R2 e l'insonorizzazione dell'impianto di aspirazione del pantografo, interventi che dovranno essere puntualmente messi in atto.

Dalla documentazione previsionale si prevede inoltre il superamento del limite di emissione nella zona di classe 1 situata a est dello stabilimento (spiaggia). Tale superamento, non presente allo stato di fatto, sarebbe provocato dalla rumorosità emessa dall'attività di sabbatura prevista nella nuova configurazione. Non si ritiene condivisibile quanto riportato nella documentazione previsionale in merito alla non rilevanza di tale superamento: infatti anche se non si tratta di spiaggia pubblica attrezzata, l'area interessata dal superamento è comunque a potenziale fruizione collettiva e con valenza di tipo paesaggistico e naturalistico suscettibile di particolare tutela, come anche emerge dalla scelta dell'Amministrazione Comunale di inserirla, all'interno del Piano di classificazione acustica, fra le "Aree particolarmente protette". Pertanto dovranno essere messe in atto specifiche misure mitigative finalizzate ad eliminare questa criticità.

Si evidenzia inoltre che nella documentazione integrativa si dichiara che non saranno svolte attività di raddrizzatura di lamiera mediante battitura né battitura di chiodi. Nel prendere atto, si rileva che tale esclusione dovrà essere mantenuta senza eccezioni, in quanto si tratta di lavorazioni con potenziale impatto acustico rilevante, la cui presenza potrebbe alterare in misura significativa l'impatto acustico dell'attività rispetto a quanto emerso dalle valutazioni previsionali.

*Tutto ciò evidenziato si ritiene che gli impatti sul clima acustico siano non significativi. Si evidenzia comunque la necessità di prescrivere le seguenti condizioni ambientali: 1) eseguire una campagna di monitoraggio acustico finalizzata alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione, attuate secondo quanto indicato nella Documentazione Previsionale di Impatto acustico, 2) presentare un progetto di mitigazione acustica relativo all'attività di sabbatura finalizzato al rispetto dei limiti di legge presso l'area di classe I situata ad est dello stabilimento (spiaggia).*

### **Impatti su biodiversità, flora e fauna**

Nello SIA viene evidenziato che in corrispondenza dell'area d'intervento e dello specchio acque in concessione interessato dal bacino galleggiante non sono presenti popolamenti di macrofite come le fanerogame marine.

I maggiori valori di abbondanza ittica sono registrati in corrispondenza della zona Sud della Valle di Brenta, presso la bocca di porto di Chioggia, ad Ovest delle Casse di Colmata, tra l'isola di San Michele e Venezia e tra l'isola di Sant'Erasmo e Punta Sabbioni.

Dal punto di vista dell'avifauna sono presenti diverse specie di cui alcune nidificanti e altre solo svernanti.

La vegetazione litoranea è rappresentata essenzialmente dai tamerici.

Nello SIA viene analizzata la presenza dei mammiferi, dei rettili ed anfibi.

Nella documentazione è presente lo Studio di Incidenza Ambientale e nello specifico lo Screening ai sensi della D.G.R. n. 1400 del 29/08/2017 a firma del dott. Giampaolo Picchi. Lo studio è pervenuto alle seguenti conclusioni:

“Considerati gli aspetti di qualità e importanza delle aree di tutela in valutazione, che si collocano in ambito lagunare e di gronda lagunare riconosciute di primaria importanza per lo svernamento, la migrazione e la nidificazione dell'avifauna legata alle zone umide, valutata la non significatività gli aspetti correlabili alla vulnerabilità degli habitat individuati, indicati nell'erosione dei fondali e delle barene, nella perdita di sedimenti non compensata e nell'inquinamento del corpo idrico lagunare, accertato che l'intervento comporta:

- alterazioni non significative di aria, acqua e suolo;
- scarichi nel corpo idrico lagunare adeguatamente depurati;



- raccolta e smaltimento come rifiuto delle acque di processo e di prima pioggia pertinenti alle attività del bacino galleggiante;
- adeguato protocollo di raccolta, trasferimento e smaltimento dei rifiuti speciali prodotti;
- perturbazione acustica temporanea, limitata ad un'area con raggio inferiore a 200 m;
- nessun incremento significativo del traffico acqueo locale;
- applicazione delle MTD nelle operazioni di verniciatura con minimizzazione delle emissioni diffuse di COV;
- applicazione di protocollo di mitigazione per le operazioni verniciatura a bordo del bacino galleggiante con installazione di teli di confinamento amovibili;
- adeguato protocollo di pulizia giornaliera del ponte del bacino galleggiante;
- installazione di idonei impianti di captazione e filtratura delle emissioni convogliate nell'insediamento di terra;
- nessun abbattimento di esemplari arborei e siepi che possano interagisce sulle possibilità di stazionamento e nidificazione delle specie tutelate;
- nessuna interazione con i corridoi ecologici individuati;
- nessuna incidenza sulla presenza delle specie vegetali protette e di pregio rilevabili nelle carte tematiche disponibili;
- nessuna interazione con altri progetti e/o piani che possano interagire congiuntamente

Si esclude l'insorgenza di effetti significativi negativi su habitat, habitat di specie e specie; risultando pertanto superfluo vagliare i percorsi ed i vettori attraverso i quali possano prodursi tali effetti, essendo tali effetti pressoché inconsistenti e improbabilmente individuabili, per tanto, si può concludere con ragionevole certezza che l'intervento per natura e collocazione possa essere considerato non significativamente incidente sui siti rete Natura 2000 interessati, rendendo superfluo il proseguo dell'iter valutativo con l'effettuazione della valutazione appropriata. ”

*Ciò premesso il comitato tecnico VIA ritiene che l'intervento proposto non induca incidenze significative sulle componenti biotiche ed abiotiche del Sito Natura 2000, in quanto gli interventi proposti dal progetto in parola sono finalizzati al miglioramento dei sistemi di captazione e gestione delle emissioni in atmosfera delle attività a terra e di quelle sul bacino galleggiante e non vi è alcuna attività del cantiere navale che possa da una parte agire direttamente sullo stato di conservazione degli habitat e dall'altra prevedere una sottrazione di superficie degli stessi.*

### **Impatti sul consumo di energia**

I consumi di energia del cantiere navale sono rappresentati principalmente da consumi elettrici che consentono di alimentare tutta l'impiantistica installata e la strumentazione di lavoro per le attività manutentive ai natanti. L'attuazione del progetto porterà ad un incremento dei consumi energetici come diretta conseguenza dell'aumento degli interventi manutentivi svolti, dell'installazione di nuova impiantistica (nuovi sistemi di aspirazione) e dell'introduzione dell'attività di sabbiatura.

L'incremento massimo dei consumi di energia elettrica legata alle attività di manutenzione sarà pari a circa il 20%. Nello SIA viene sottolineato che:

- si tratta di una stima che non tiene in considerazione il fenomeno di “trasferimento” dei consumi energetici dai cantieri terzi che attualmente svolgono parte delle attività su commissione di ACTV S.p.A. Quindi, globalmente i consumi energetici per le manutenzioni programmate non subiranno incrementi in quanto attualmente sono già attuate in altri cantieri navali (principalmente in Comune di Chioggia) cu vengono affidate le attività (sabbiatura e verniciatura) che non possono essere attuate a Pellestrina;
- saranno utilizzati macchinari a basso consumo energetico

*Ciò evidenziato il comitato tecnico VIA ritiene che l'impatto sul consumo di energia possa ritenersi non significativo.*

### **Impatti sul consumo di materiali**

I materiali utilizzati nel cantiere navale come quello di Pellestrina appartengono ad un gran numero di categorie merceologiche; l'attuazione del progetto di adeguamento funzionale porterà ad un incremento dei consumi dei materiali come diretta conseguenza dell'aumento degli interventi manutentivi svolti.



L'approvvigionamento a magazzino continuerà ad essere gestito con le modalità odierne; nello SIA viene stimato un aumento del fabbisogno dei trasporti in ingresso legato alle forniture non superiore al 12-15%.

*Non si prevedono pertanto impatti in termini di materie prime durante lo svolgimento delle attività del cantiere navale.*

### **Impatti sulla produzione di rifiuti**

L'attuazione del progetto di adeguamento funzionale porterà ad un incremento della produzione di rifiuti speciali, soprattutto di quelli generati dalle manutenzioni programmate più impegnative come gli oli di sentina e i residui della sabbatura rispetto all'attuale gestione ridotta come diretta conseguenza dell'aumento degli interventi manutentivi svolti.

Nello SIA viene valutato un incremento massimo nella produzione di rifiuti pari a circa 18% e che questa valutazione è altamente cautelativa in quanto nella realtà operativa del cantiere l'aumento delle quantità di rifiuti prodotti sarà certamente differente per le diverse categorie di rifiuto e in molti casi inferiore alla percentuale ottenuta nella stima.

I quantitativi stimati pur avendo un carattere indicativo consentono di affermare che le aree destinate al deposito temporaneo di rifiuti attualmente presenti e le modalità gestionali in essere consentono di gestire anche i maggiori quantitativi prodotti in futuro.

Le operazioni di conferimento dei rifiuti agli impianti autorizzati al recupero/smaltimento continueranno ad essere gestite con le modalità odierne; esso comporterà un lieve aumento del fabbisogno dei trasporti per i conferimenti esterni ma si ritiene che esso non potrà superare il 12-15% grazie alle ottimizzazioni che sarà possibile mettere in atto programmando i trasporti in modo tale da sfruttare completamente le capacità di trasporto delle imbarcazioni utilizzate per tale operazione.

*Ciò premesso il comitato tecnico VIA ritiene che il predetto aumento percentuale dei rifiuti prodotti si possa considerare non significativo.*

### **Impatti sul paesaggio**

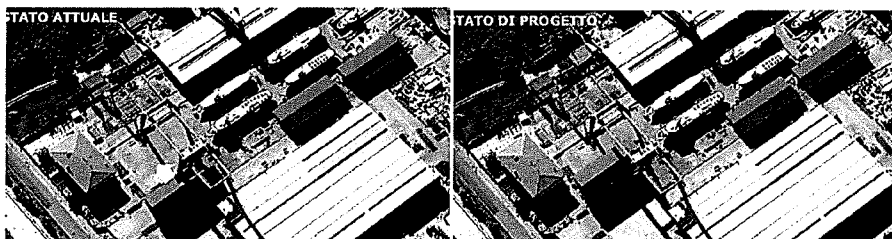
L'area in cui è ubicato il cantiere navale è interessata dai seguenti vincoli paesaggistici:

- Vincolo archeologico ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85 in quanto l'isola di Pellestrina rientra nell'ambito della Laguna di Venezia, vincolato per intero ai fini archeologici;
- Vincolo paesaggistico in quanto facente parte della Laguna di Venezia, dichiarata "Area di notevole interesse pubblico" ai sensi della L. 1497/39;
- Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 in quanto l'isola di Pellestrina ricade nella fascia di profondità di 300 m dalla linea di battigia.

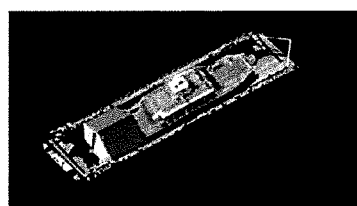
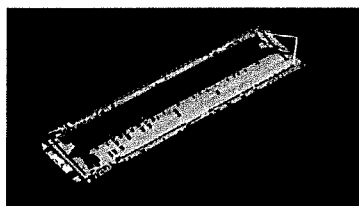
La vocazione produttiva dedicata alla cantieristica navale è connaturata all'ambito di progetto ormai da diversi decenni. La realizzazione del progetto di adeguamento non comporterà né l'introduzione di elementi estranei al contesto del cantiere né la modifica dei tratti distintivi attualmente presenti.

Gli interventi previsti dal progetto che modificano, sebbene in misura contenuta, l'aspetto attuale dei luoghi sono i seguenti:

- 1) Lo spostamento delle coperture mobili esistenti di dimensioni pari a 28x10,5x10 m dalla loro attuale posizione allo scalo grande; si tratta di una traslazione di appena 5 metri necessaria per ottimizzare la gestione dei natanti da manutenzionare in funzione della loro stazza. La copertura mobile non subirà nessuna modifica né dimensionale né cromatica, vedi immagine seguente:



- 2) 2. L'installazione di sistemi di aspirazione, filtrazione e camini di espulsione presso l'edificio A e presso le coperture mobili; si tratta di modifiche minime proporzionate all'altezza degli edifici e delle strutture presso i quali vengono inserite e coerenti sotto il profilo architettonico con il contesto produttivo.
- 3) 3. La realizzazione di strutture di contenimento mobili presso il bacino di galleggiamento per le attività di verniciatura; avranno di fatto carattere temporaneo ovvero saranno posizionate esclusivamente nel momento del bisogno, vedasi immagine:



Si evidenzia che la ditta in sede di conferenza dei servizi del 18.10.2021 ha presentato integrazioni spontanee aventi ad oggetto : Inserimento paesaggistico – Proposte di modifiche colori strutture, come da verbale di seduta prot. n. 59588 del 18.10.2021. In particolare la ditta, con la supervisione della Soprintendenza competente per territorio, ha intenzione di procedere con un programma di revisione e manutenzione dei colori dei capannoni e dei carroporti e con la sistemazione della recinzione esterna lato strada.

*Ciò evidenziato si può affermare che i potenziali impatti del progetto sulla componente Paesaggio sono essenzialmente riconducibili alla presenza fisica del cantiere navale e delle sue strutture caratterizzanti quali: capannoni, stoccaggi di materiale e dei carroporti. Evidenziato però che tali strutture saranno oggetto di una serie d'interventi di inserimento paesaggistico si può ritenere che l'impatto generato dall'attuazione del progetto in parola sulla componente paesaggio può essere valutato come non significativo.*

### Salute umana

Sotto il profilo della qualità dell'aria, l'isola di Pellestrina è un contesto particolare per sia per l'isolamento geografico che la caratterizza che per la densità abitativa molto bassa.

La densità di attività produttive insediate ed operanti (industriali ed artigianali) è molto ridotta, di gran lunga al di sotto della media del Comune di Venezia e la distanza dell'isola dalla zona industriale di Porto Marghera consente di ritenere basso il contributo alla qualità dell'aria di Pellestrina in cui l'effetto combinato dei venti da terra e da mare contribuisce a renderla sempre piuttosto ventilata e con fenomeni di ristagno atmosferico piuttosto infrequenti.

L'attenzione va posta alle emissioni di COV, aspetto imprescindibile dell'attività di verniciatura di imbarcazioni come quella svolta dal cantiere di Pellestrina prima dalla De Poli e ora da ACTV S.p.A. Va però precisato che tali inquinanti non derivano esclusivamente da tale attività ma sono fortemente connessi anche ad altri settori produttivi.

Nello SIA 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.

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 sabbatura 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 all'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 n. 81/08.

*Sulla base delle considerazioni di cui sopra, si può affermare che la realizzazione del Progetto non avrà un impatto significativo sulla componente salute pubblica.*

### **Inquinamento luminoso**

La ditta ha fornito una relazione che descrive la conformità degli impianti di illuminazione esterna esistenti nel cantiere navale e fornisce anche le schede tecniche dei corpi illuminanti.

I corpi illuminanti installati nel sito "PHILIPS TEMPO 3 RVP351", con installate lampade "PHILIPS MASTER SON-T PIA Plus 400W", risultano essere installati con un angolo non superiore ai 30°, ne risulta che il fascio luminoso non supera il limite imposto di 90°.

Sono presenti inoltre, lungo la banchina, dei punti luce a LED posizionati con fascio di emissione superiore ai 90° che venivano utilizzati in maniera sporadica e la ditta dichiara che verranno rimossi.

La ditta dichiara inoltre che nell'ipotesi di cambiamento o aggiunta di corpi illuminanti sarà necessario che essi risultino conformi alla legge e che siano rispettati tutti i criteri dettati dalla regola dell'arte per l'installazione delle suddette apparecchiature.

*Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene comunque che l'impatto luminoso generato dall'impianto di illuminazione esistente del cantiere possa ritenersi poco significativo, tuttavia la ditta dovrà fornire un elaborato progettuale che dia evidenza del rispetto di tutti i requisiti stabiliti dalla L.R. n.17/2009.*

### **Cumulo Impatti**

Gli impatti cumulativi derivano dagli effetti dell'azione simultanea degli interventi di trasformazione previsti da un progetto o più progetti. Tali impatti possono combinarsi in maniera additiva o interattiva.

Nello SIA non vengono evidenziate problematiche relative al cumulo degli impatti.

### **Probabilità dell'impatto**

Si tratta di un impianto svolto in zona urbanistica propria, nel quale ogni operazione di lavorazione avviene in un preciso ambito. Pertanto, per quanto desumibile dallo Studio di Impatto Ambientale, si ritiene che le probabilità di impatto siano legate a situazioni di eccezionalità o alla casualità.

### **Mitigazioni in fase di esercizio**

Il progetto prevede:

- a) sulla terra ferma l'installazione di una barriera fonoassorbente lungo il confine interessato dalla presenza di recettori abitativi particolarmente vicini cioè il lato nord. Questa sarà realizzata con materiali plastici traslucidi nella parte superiore mentre la fascia inferiore sarà laccata con colore verde degradante. Si precisa che per la barriera sul lato nord, ACTV S.p.A. ha già ottenuto l'autorizzazione sotto il profilo paesaggistico con Provvedimento prot. n. 046265 del 24.01.2018 rilasciato dalla Città di Venezia nell'ambito del procedimento di *SCIA per opere interne e modifiche prospettiche carpenteria*1/2.
- b) sul bacino galleggiante l'introduzione di sistemi di isolamento mobili dotati di aspirazione consente di isolare settorialmente le porzioni di scafo oggetto di verniciatura airless, limitano l'emissione di COV.
- c) Insonorizzazione pantografo



## MISURE DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio rappresenta l'insieme di azioni che consentono di verificare gli effetti/impatti ambientali significativi generati dall'opera nelle sue fasi di attuazione.

La società ACTV S.p.A propone le seguenti misure di monitoraggio:

### Misure di monitoraggio ante operam

Componente	Parametri	Modalità controllo	Fonte del dato	Frequenza autocontrollo	n. TOT misurazioni campionamenti
<b>Sedimenti</b>	Protocollo fanghi '93	n. 1 punto in fossa di varo presso bassofondale verso laguna, n. 1 punto centrale in fossa di varo, n. 1 punto davanti banchina	Certificato analitico	Una tantum, prima dell'avvio del cantiere	n. 3 punti di sondaggio dello strato superficiale del fondale (entro i 50 cm)

### Misure di monitoraggio post operam

Componente	Parametri	Modalità controllo	Fonte del dato	Frequenza autocontrollo	n. TOT misurazioni campionamenti
<b>Aria</b>	COV	n. 1 punto sopravento e n. 1 punto sottovento sul perimetro del compendio di terra e in due punti in prossimità del bacino di galleggiamento.	Certificato analitico	Annuale, per 2 anni	n. 4
	Parametri soggetti a limite	Camini autorizzati, come da prescrizioni di monitoraggio AUA	Certificato analitico	Camini autorizzati, come da prescrizioni di monitoraggio AUA	Camini autorizzati, come da prescrizioni di monitoraggio AUA
<b>Clima acustico</b>	Livelli acustici	Misurazione dei livelli acustici in corrispondenza dei recettori abitativi	Scheda di misura	Una tantum, una volta che il progetto di adeguamento sarà concluso e le attività del cantiere saranno a regime.	n. 4
<b>Sedimenti</b>	Parametri Protocollo fanghi '93	n. 1 punto in fossa di varo presso bassofondale verso laguna, n. 1 punto centrale in fossa di varo, n. 1 punto davanti banchina	Certificato analitico	Annuale, per 2 anni	n. 3 dello strato superficiale del fondale (entro i 50 cm)
<b>Qualità delle acque lagunari</b>	Parametri significativi per la definizione dello stato chimico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE	n. 1 punto in fossa di varo, n. 1 punto davanti banchina	Certificato analitico	Annuale, per 2 anni	n. 2

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- ✓ I contenuti della documentazione presentata consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato e risultano conformi alle indicazioni di cui all'allegato VII, parte II del D.lgs n. 152/06;
- ✓ L'impianto è esistente e collocato urbanisticamente in zona produttiva Da ovvero "Zona produttiva esistente e/o di completamento";
- ✓ Per il progetto in esame non sono prevedibili alterazioni significative negative sulle componenti atmosfera, ambiente idrico, suolo/sottosuolo, risorse naturali, paesaggio, produzione di rifiuti;
- ✓ Il progetto in esame non prevede effetti ambientali cumulativi;





- ✓ Non sono rilevabili impatti transfrontalieri;
- ✓ Le probabilità di impatto sono legate a situazioni di eccezionalità o alla casualità;
- ✓ Lo studio relativo alla valutazione previsionale di impatto acustico evidenzia il rispetto dei limiti vigenti in materia di inquinamento acustico, nei tempi di riferimento diurno e notturno;
- ✓ Considerato inoltre che la medesima azienda dichiara che non verranno mai utilizzate nelle fasi di verniciatura sostanze chimiche classificate H340-H350-H360;
- ✓ A livello di viabilità e traffico non si prevedono ripercussioni significative negative sulla viabilità ed il traffico;
- ✓ L'impatto della realizzazione del progetto in esame nei confronti della vegetazione e delle specie di flora e fauna si ritiene trascurabile sulla base delle conclusioni emerse nella relazione di Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale sui siti di Rete Natura 2000 più vicini all'area di studio;
- ✓ Dato atto che tali condizioni sono essenziali per il parere qui espresso;

***Tutto ciò visto e considerato***

Il Comitato Tecnico VIA esprime, all'unanimità dei presenti, parere di compatibilità ambientale **favorevole**, al progetto presentato dalla Ditta Actv S.p.A con sede legale : Isola Nova del Tronchetto, 32 – 30135 VENEZIA e sede operativa a Pellestrina – Venezia Via Murazzi 1216 relativo all'intervento: *Progetto di adeguamento funzionale cantiere navale di Pellestrina (ex Cantiere De Poli) Pellestrina - Venezia, via Murazzi n. 1216*, in quanto non sono indotti impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area di interesse, con le seguenti condizioni:

**Condizione n. 1**

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Ante operam
Oggetto della condizione	<u>Emissioni in atmosfera</u> Si richiede che il PAUR formalizzi i 4 scenari di operatività dell'impianto escludendo a priori la possibilità di esercizio secondo lo "scenario 0" così come definito nel documento "Valutazione qualità dell'aria" documento di settembre 2021
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza	All'atto dell'adozione del PAUR
Soggetto verificatore	CMVe

**Condizione n. 2**

Macrofase	Ante operam
Oggetto della condizione	<u>Emissioni in atmosfera</u> Considerato che secondo quanto è emerso dalla documentazione progettuale acquisita agli atti, la modellizzazione e la conseguente stima di impatto delle sorgenti di tipo non convogliato (areale) ha evidenziato una criticità maggiore rispetto a quella prodotta dalle sorgenti di tipo convogliato (camino), per tutte le attività e le operazioni connesse alla verniciatura in banchina e sul bacino galleggiante, per le riparazioni di saldatura a bordo



# Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

	delle imbarcazioni, e più in generale per tutte le operazioni che non possono essere “confinare” all’interno di capannoni e tensostrutture e convogliate a camino, siano definiti dei precisi protocolli gestionali, operativi e di manutenzione a cui attenersi al fine di minimizzare le emissioni di inquinanti atmosferici.
<b>Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 60 giorni dal rilascio del PAUR
<b>Soggetto verificatore</b>	CMVe

### Condizione n. 3

<b>Macrofase</b>	Ante Operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<u>Odori</u> Inviare uno studio di impatto odorigeno <u>di primo livello</u> secondo l’orientamento operativo fatto proprio dalla Regione Veneto su proposta di una “Linea guida ARPAV” e reso liberamente disponibile per consultazione al seguente indirizzo web: <a href="https://rdv.app.box.com/s/b8thu5n3k94e00uvn3rfstf4f0gzmvm">https://rdv.app.box.com/s/b8thu5n3k94e00uvn3rfstf4f0gzmvm</a> Nel caso in cui gli esiti di tale studio determinassero un superamento dei valori di accettabilità del disturbo olfattivo presso i recettori, il Gestore dovrà provvedere ad individuare delle soluzioni tecniche/gestionali atte a far rientrare le concentrazioni odorigene al di sotto dei limiti.
<b>Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 60 giorni dal rilascio del PAUR
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

### Condizione n. 4

<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<u>Scarichi</u> Presentare una planimetria aggiornata che comprenda il collegamento di tutte le acque di prima pioggia, comprese le acque meteoriche di processo afferenti alle aree sud (area stoccaggio lamiere e Edificio B). Tale planimetria dovrà dare evidenza che tutte le acque meteoriche suddette sono convogliate all’impianto di depurazione e dovrà anche riportare tutti i punti di scarico [SS1, SM1, SP1,SP2,SP3, SI2 e SI3] nonché le derivazioni lagunari AL1 e AL2, in riferimento all’autorizzazione allo scarico in laguna vigente e rilasciata dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Veneto - ufficio Tecnico per l’Antinquinamento della Laguna di Venezia.
<b>Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 60 gg dal rilascio del PAUR
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV

### Condizione n. 5



<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<u>Impatto acustico</u> Presentare un progetto di mitigazione acustica relativo all'attività di sabbiatura finalizzato al rispetto dei limiti di legge presso l'area di classe I situata ad est dello stabilimento (spiaggia)
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	60 giorni dal rilascio del PAUR
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV e Comune di Venezia

**Condizione n. 6**

<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	Inquinamento luminoso Presentare a Città Metropolitana di Venezia, ARPAV e Comune di Venezia una relazione che dia evidenza del rispetto di tutti i requisiti stabiliti dalla L.R. n.17/2009.
<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	60 giorni dal rilascio del PAUR
<b>Soggetto verificatore</b>	Comune di Venezia, ARPAV

**Condizione n. 7**

<b>Macrofase</b>	Post operam
<b>Oggetto della condizione</b>	<u>Impatto acustico</u> Eseguire una campagna di monitoraggio acustico finalizzata alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione, attuate secondo quanto indicato nella Documentazione Previsionale di Impatto acustico agli atti e relativa integrazione, e di quelle aggiuntive attuate sull'impianto di sabbiatura, e alla verifica del rispetto dei limiti di legge presso tutti i ricettori circostanti, nonché nell'area di classe I situata a est dello stabilimento. A conclusione dovrà essere trasmessa alla Città Metropolitana di Venezia e ad ARPAV una relazione tecnica, sottoscritta da un Tecnico Competente iscritto all'apposito elenco nazionale (ENTECA), descrittiva della campagna di monitoraggio e dei relativi risultati. Nel caso che dalle misure emerga il superamento di uno o più dei limiti previsti, la relazione dovrà contenere la descrizione delle ulteriori misure di mitigazione messe in atto e l'evidenza della loro efficacia, da dimostrarsi mediante ulteriori misurazioni fonometriche.  Ai fini del confronto con i limiti di legge si dovrà considerare l'incertezza, comprensiva dell'incertezza di misura e dell'incertezza delle eventuali determinazioni indirette dei livelli sonori. Il rispetto del limite si considererà verificato se il valore numerico risultante dalle misure/valutazioni, incrementato dell'incertezza, valutata con livello di fiducia del 95%, risulterà inferiore al rispettivo limite.



Città metropolitana  
di Venezia

Area Ambiente

<b>Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza</b>	Entro 6 mesi dalla data di messa in esercizio dell'impianto nella nuova configurazione
<b>Soggetto verificatore</b>	ARPAV e Comune di Venezia

II SEGRETARIO

Dott. Guido Frasson

II FUNZIONARIO TECNICO

Dott.ssa Anna Maria Pastore