Impianto di tostatura della soia Berti Group Spa - Realizzazione nuova linea

Studio Preliminare Ambientale



P/P/P/I/A	Impianto di tostatura della soia Berti Group Spa - Realizzazione nuova linea
Nome elaborato	Studio Preliminare Ambientale
Committente	Berti Group SpA
Ubicazione	Via del Commercio, 5 – Marghera (VE)
Redatto	Dott.ssa Letizia Tono
Verificato	Ing. Enrico Fabris
Approvato	Ing. Enrico Fabris

Ing. Enrico Fabris

EFABRIS® Ingegneria Srls

Venezia, Ottobre 2026

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

INDICE

1. PREMESSA 5
2. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO 6
2.1 Informazioni generali 6
2.2 Individuazione del sito e destinazione d'uso 6
2.3 Identificazione delle aree dello stabilimento 8
2.4 Descrizione delle attività produttive 9
2.4.1 Attività di stoccaggio di rinfuse alimentari 9
2.4.2 Attività di tostatura della soia 10
2.4.3 Il processo di tostatura 11
2.4.4 Caratteristiche dell'impianto 14
3. ASPETTI AMBIENTALI 17
3.1 Emissioni atmosferiche 17
3.1.1 Emissioni diffuse 17
3.1.2 Emissioni convogliate 17
3.2 Acque 20
3.2.1 Utilizzo della risorsa idrica nel processo produttivo 20
3.2.2 Gestione delle acque meteoriche e dei reflui 20
3.3 Emissioni acustiche 21
3.4 Traffico e viabilità 21
4. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO 22
4.1 Descrizione dell'attività 22
4.2 Dimensioni e concezione del Progetto 22
4.3 Emissioni atmosferiche 25
4.3.1 Emissioni diffuse 25
4.1.2 Emissioni convogliate 25
4.1.3 Acqua 27
4.1.4 Traffico 27
5. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO 27
5.1 Ubicazione dell'area 27
6. RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI 32
6.1 Rapporto con la Pianificazione Territoriale Sovraordinata 32
6.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto 32
6.1.2 Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE) 37
6.1.3 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 & Variante al P.A.T. di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

di Venezia (VE) 53
6.1.4 Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente 72
6.1.5 Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 del Comune di Venezia (VE) 78
6.1.6 Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) 2009 del Comune di Venezia (VE) 82
6.2 Rapporto con la Pianificazione Settoriale Sovraordinata 85
6.2.1 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) 2020 della Regione Veneto 85
6.2.2 Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica della Regione Veneto (P.E.R.F.E.R.) 2017 della Regione Veneto 91
6.2.3 Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto 94
6.2.4 Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) 2009 della Regione Veneto 97
6.2.5 Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali (P.R.G.R.U.S.) 2022 della Regione Veneto 106
6.2.5 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) 2021 – 2027 dell'A.d.b.A.O. 127
6.3 Vincoli Ambientali, Paesaggistici e Culturali 132
6.3.1 Vincolo Paesaggistico 132
6.3.2 Beni archeologici e culturali 134
6.3.3 Vincolo Idrogeologico 136
6.3.4 Aree ambientali tutelate 137
6.3.5 Rete Natura 2000 139
6.4 Verifica della Coerenza 141
6.5 **Sensibilità e qualità delle componenti ambientali interessate dal progetto** 145
6.5.1 Aria 145
6.5.2 Acqua 152
6.5.3 Suolo e sottosuolo 165
6.5.4 Biodiversità 169
6.5.5 Paesaggio 173
6.6 Capacità di Carico dell'Ambiente Naturale 176
7. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE 176
8. MITIGAZIONI 180
9. CONCLUSIONI 181

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Allegati

All. 1 – Autorizzazione Unica Ambientale – Det. 2669/2023

All. 2 – Volturazione AUA – Det. 958/2025

All. 3 – Contratto di utilizzo di spazi e prestazione di servizi tra IFF e Carbones

All. 4 – Variazione societaria Berti Group SpA

All. 5 – Variazione societaria Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.

All. 6 – Det. 710/2022 del 13/03/2022 autorizzazione alle emissioni diffuse - Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.

All. 7 – Rapporti di Prova – Analisi sulle emissioni in atmosfera – Camini

All. 8 – Nullaosta e autorizzazione allo scarico Carbones

All. 9 – Valutazione previsionale acustica – Settembre 2026

Tavole

Tavola 1 – Layout della tettoia esistente

Tavola 2 – Collocazione nuovi camini

Tavola 3 – Schema ciclo produttivo

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

1. PREMESSA

La ditta Berti Group SpA (C.F. 00281110239), con sede legale in via Dell'Artigianato n. 37 a Pressana (VR), nasce dalla fusione delle società Italian Feed Factory S.r.l., Sprea Agricoltura S.r.l., Toninello S.r.l. e Bioroman S.p.A.

La società gestisce l'impianto di tostatura della soia situato a Marghera (VE), in via del Commercio, n. 5, all'interno del *Terminal* di proprietà della ditta *Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.*

L'impianto è attualmente autorizzato tramite Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A.), rilasciata con Determinazione n. 2669/2023 (All. 1) ai sensi Art. 6, comma 1, del D.P.R. 13 marzo 2013, n. 59. A seguito della riorganizzazione societaria, nel 2025 l'autorizzazione è stata volturata a favore di Berti Group S.p.A. da Italian Feed Factory S.r.l., mediante la Determinazione n. 958/2025 (All. 2).

La proposta progettuale mira al potenziamento del sito attraverso il raddoppio della linea di tostatura della soia.

L'intervento ricade nell'ambito di applicazione della Parte Seconda del D. Lgs 152/2006 e, nello specifico, appartiene alla categoria di opere di cui all'Allegato IV alla Parte Seconda del precedentemente citato Decreto ("Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano"), individuato al punto 4 - Industria dei prodotti alimentari, lettera b) "impianti per il trattamento e la trasformazione di materie prime vegetali con una capacità di produzione di prodotti finiti di oltre 300 tonnellate al giorno su base trimestrale". L'Autorità Competente allo svolgimento della procedura, nonché destinataria del presente documento, è la Città Metropolitana di Venezia.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

2. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

2.1 Informazioni generali

Tabella 1. Informazioni generali della società.

Ragione sociale dell'Azienda	BERTI GROUP SPA
Indirizzo della sede dello Stabilimento	Via dell'artigianato 37 - 37040 - Pressana (VR)
Indirizzo della sede operativa per cui si conduce lo studio	Via del Commercio n. 5 Venezia - Porto Marghera
Provincia	Venezia
C.A.P.	30175
Numero addetti	112

2.2 Individuazione del sito e destinazione d'uso

In data 1° ottobre 2022, le ditte *I.F.F. S.r.l.* e *Carbones Italia S.r.l.* hanno stipulato un contratto di utilizzo spazi e prestazione servizi (All. 3). A seguito di successive variazioni societarie (All. 4 e 5), le parti sono oggi rispettivamente *Berti Group SpA* e *Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.*

L'oggetto del contratto riguarda lo stabilimento sito a Porto Marghera (VE), in via del Commercio n. 5, inserito nella Macroisola portuale all'interno della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita ai sensi del D.P.C.M. 4 marzo 2024, n. 40.

Nello specifico, l'accordo concede in uso a *Berti Group S.p.A* la porzione posta sul lato est dello stabilimento di proprietà di *Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.*, all'interno del Capannone A, per una superficie complessiva pari a 2.780 m², come meglio evidenziata nella successiva ortofoto.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Figura 1. Porzione di Capannone cesso in uso a Berti Group (in rosso).

L'area è catastalmente censita al catasto Terreni del Comune di Venezia sezione Venezia, al Foglio n. 2, Particella n. 1028 e dal Catasto Fabbricato Comune di Venezia: Foglio 2, particella 21, zona censuaria 5 sub. 21. Nella seguente figura si riporta un estratto della mappa catastale del sito.

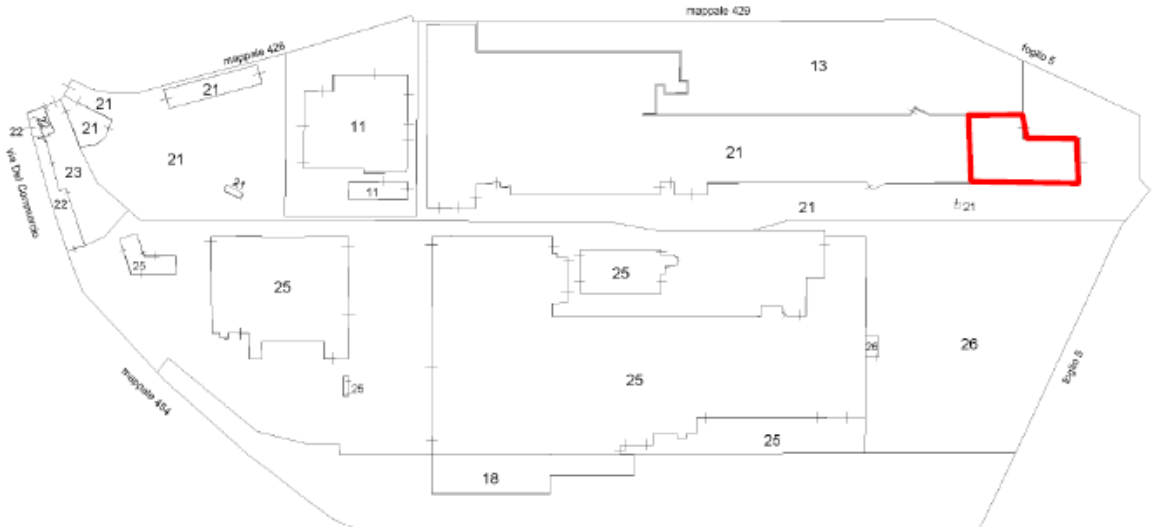


Figura 2. Estratto della mappa catastale del sito.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Dal punto di vista urbanistico la variante al P.R.G. per la Terraferma del Comune di Venezia, approvata con DGRV n. 3904 del 03/12/2004, assegna all'area in oggetto la destinazione d'uso di tipo D.1.3 – Zona di trasformazione a Porto Commerciale.

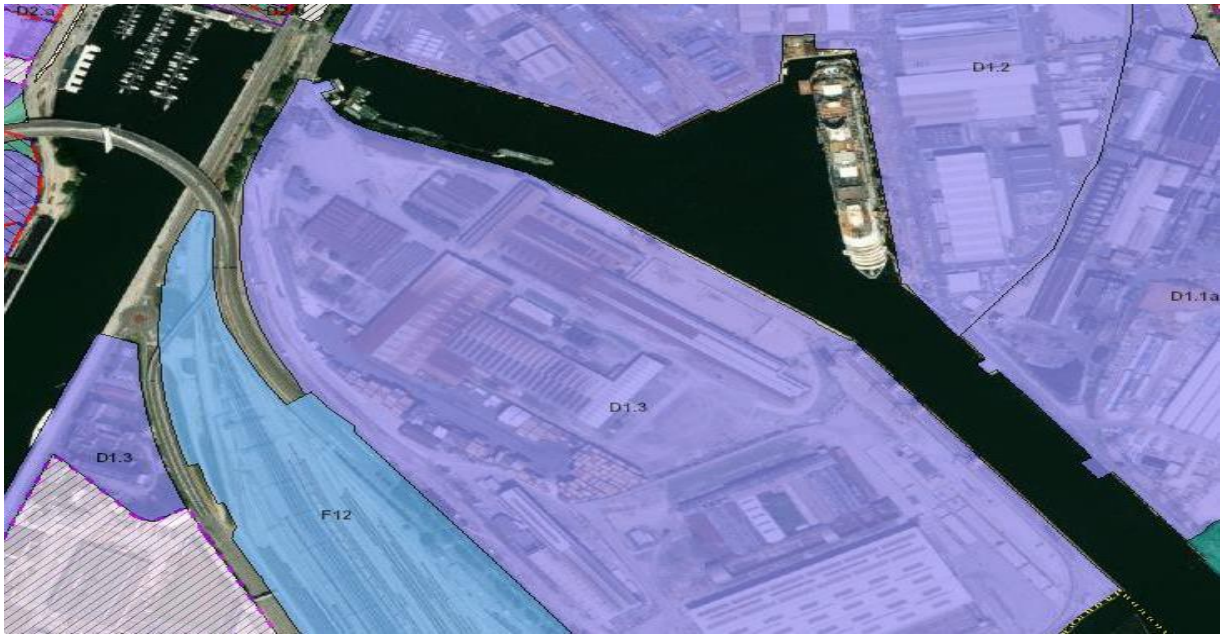


Figura 3. Destinazione d'uso dell'area.

2.3 Identificazione delle aree dello stabilimento

All'interno della porzione concessa in uso, la ditta *Berti Group SpA* possiede:

- Attività di deposito/stoccaggio di rinfuse alimentari (soia), ubicata all'interno del capannone con struttura idonea a tale scopo, in quanto la società *Adriatic Multimodal Terminal Italia Italia Srl* risulta già autorizzata alle emissioni diffuse con Det. 710/2022 del 13/03/2022 rilasciata dalla Città Metropolitana di Venezia (All. 6);
- Impianto di tostatura della soia collocato al di sotto di una tettoia in metallo, posta all'esterno del capannone A, realizzata per coprire dagli agenti atmosferici l'impianto stesso.

Si specifica che nell'area esterna alla tettoria e al capannone non avviene alcuna operazione di movimentazione e/o trattamento dei prodotti. Lo scarico del prodotto crudo avviene direttamente all'interno del capannone, mediante scarico della soia dal mezzo di trasporto nella vasca di carico dedicata. Analogamente, il prodotto cotto viene scaricato all'interno del capannone dal nastro trasportatore tramite serranda pneumatica e da qui movimentato con

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

pala meccanica per il successivo carico sui mezzi di trasporto (sempre all'interno del capannone), che una volta caricati, escono dal capannone per il trasporto del prodotto.

2.4 Descrizione delle attività produttive

2.4.1 Attività di stoccaggio di rinfuse alimentari

La superficie complessiva delle aree **interne** del capannone A concesse in affitto a Berti Group SpA per lo stoccaggio della soia è pari a 1.650 m^2.

All'interno del capannone la presenza delle pareti e della copertura garantisce la protezione dei cereali dagli agenti atmosferici, i quali sono depositati in cumuli separati in modo tale da favorire la circolazione dei mezzi e le operazioni di carico e scarico.

Di seguito si riportano alcune immagini delle aree interne individuate per il deposito.

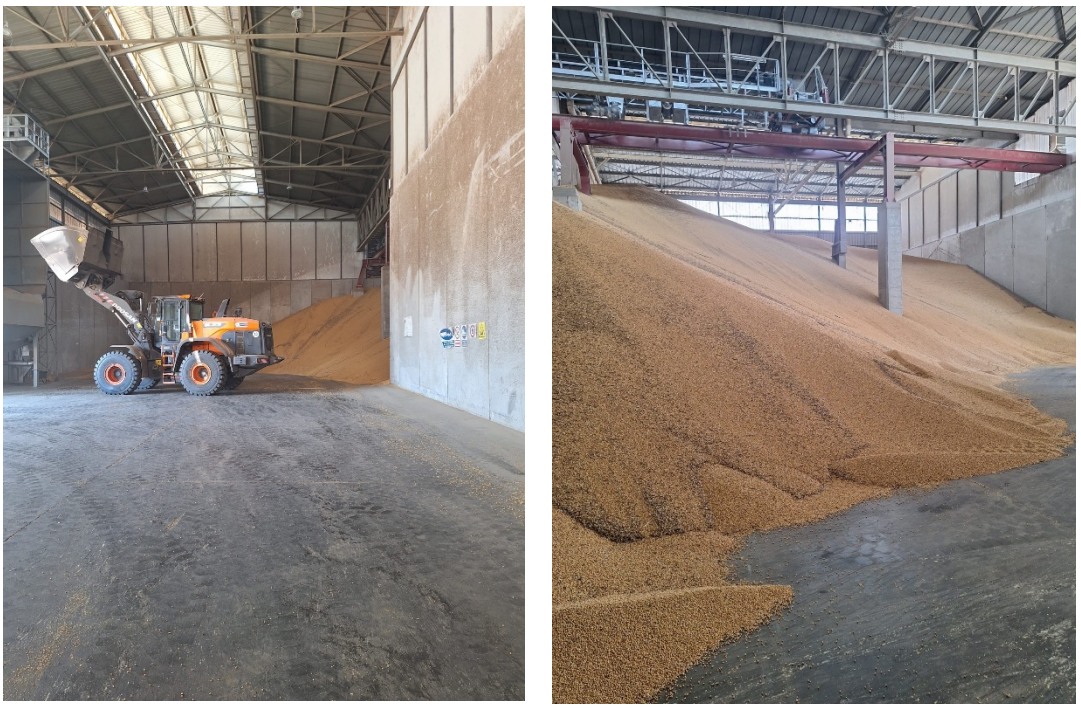


Figura 4. Area di deposito interna al capannone A

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

2.4.2 Attività di tostatura della soia

L'impianto di tostatura della soia è attualmente installato all'esterno del capannone A, al di sotto di una tettoia in metallo di dimensioni pari a 10 m x 22 m x 11 metri di altezza.

La tostatura è un processo generico di arrostimento che sottopone le sementi ad elevata temperatura in maniera da disidratarle ed eliminare i fattori antinutrizionali della materia prima. Tale attività è inoltre funzionale al processo agrario, in quanto, oltre ad essere propedeutica alla commercializzazione, è indispensabile per la corretta conservazione dei prodotti.

La planimetria trasmessa in allegato all'istanza di autorizzazione illustra il layout dell'impianto, di cui di seguito si riporta un estratto con l'individuazione della posizione dell'impianto di tostatura sotto tettoia (Tavola 1).

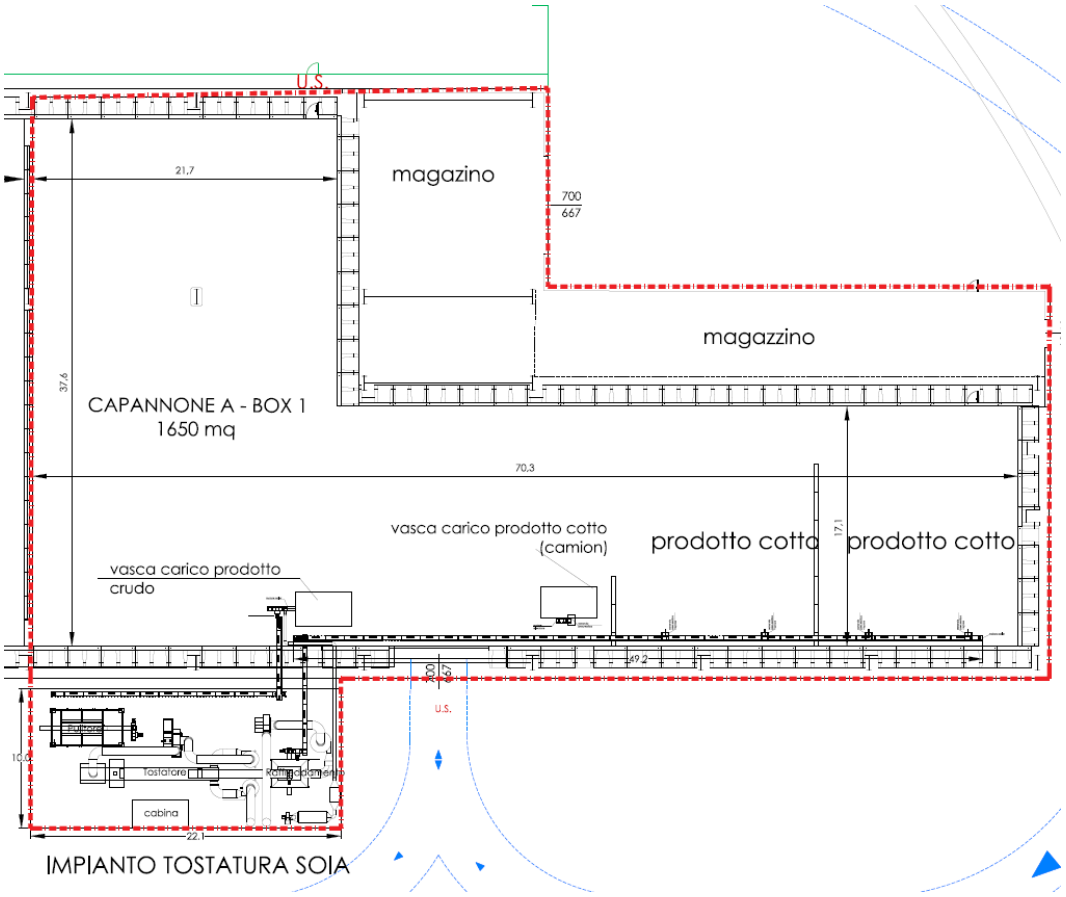


Figura 5. Impianto di tostatura sotto tettoia adiacente al Capannone A.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Le fasi operative possono essere così sintetizzate:

- carico del prodotto crudo nella tramoggia di carico interna al capannone A con conseguente pulitura del fresco;
- tostatura della soia mediante fase di riscaldamento e successiva fase di raffreddamento;
- scarico della soia tostata nelle apposite aree individuate dedicate al "prodotto cotto", poste sempre all'interno del capannone A.

La movimentazione del materiale avviene sempre all'interno della porzione di capannone A dedicata. Di seguito si riporta uno schema del ciclo produttivo.

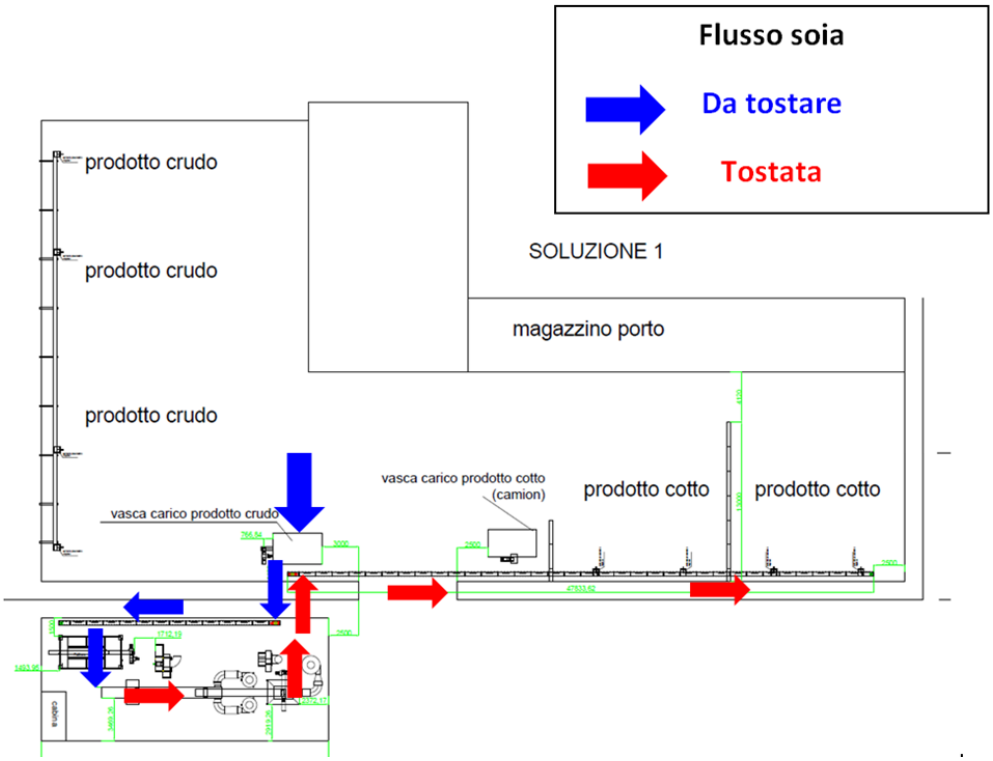


Figura 6. Schema del ciclo produttivo di tostatura della soia.

2.4.3 Il processo di tostatura

La tostatura della soia avviene mediante un flusso di aria calda derivante da bruciatore a GPL. Il funzionamento dell'impianto è in circa 220 giorni/anno per 24 ore/giorno.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

La soia essiccata in alimentazione viene tostata per migliorare le qualità organolettiche e al termine del processo di tostatura viene trasportata presso aree di deposito dedicate.

Il carico della macchina avviene mediante tramoggia di carico interna alla zona di deposito coperto (caricamento mediante pala meccanica), le restanti componenti dell'impianto/macchina sono esterne, ad eccezione di alcuni sistemi di trasporto (nastri/redler/elevatori a tazza) che consentono il trasporto in alimentazione del tostatore (prodotto fresco – soia essiccata da lavorare) e lo stoccaggio del prodotto finito (soia tostata).

L'impianto di tostatura ha un ciclo di funzionamento automatico che prevede in sequenza il passaggio della soia su diverse sezioni della macchina.

Il ciclo di tostatura si svolge con le seguenti fasi: pulizia del prodotto, carico della macchina, essiccazione/tostatura, raffreddamento, scarico e stoccaggio del prodotto all'interno del capannone. La linea di tostatura è a ciclo continuo, completamente chiusa e coibentata, e prevede le seguenti fasi operative:

- La soia da tostare è prelevata dal capannone con pala meccanica e caricata in un polmone di accumulo da dove avviene in automatico il carico nella griglia di alimentazione.
- Prima dell'introduzione della soia nel tostatore, la stessa subisce un trattamento di pulitura con un flusso d'aria. L'aria aspirata viene convogliata ad un impianto di abbattimento a ciclone prima dell'emissione in atmosfera attraverso il camino n. 1. Il particolato abbattuto viene raccolto e con tubazione scaricato per caduta in apposito contenitore chiuso. In questa fase avviene infatti l'aspirazione delle polveri alla base della tramoggia, in particolare in una zona del traporto in cui avviene il salto tra trasporto orizzontale e verticale. Su tale porzione di impianto è anche presente una griglia metallica che spezza il materiale; la soia viene quindi ventilata (mediante flusso d'aria con presa in ambiente esterno) e le polveri sono aspirate.
- La soia è immessa secondo il fabbisogno sul nastro trasportatore forato del tostatore con una valvola stellare a scarico rapido.
- La soia è scaricata sul nastro trasportatore forato posto all'interno del tostatore che accompagna i grani dall'ingresso fino alla bocca di scarico della macchina. Nel suo

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

tragitto la granella è attraversata omogeneamente da un flusso di aria calda a circa 270/290°C che, passando attraverso i fori del nastro trasportatore, consente di effettuare la tostatura. L'aria calda viene prodotta da un bruciatore alimentato a GPL. Questa fase è veloce e il risultato è omogeneo grazie al movimento costante della soia durante la tostatura.

- A fine tostatura avviene l'umidificazione della soia tramite l'immissione dosata di acqua che vaporizza e porta la soia a temperature di circa 70-80°C. La portata di vapore per umidificazione è di circa 2.5/3 litri al secondo e consente la taratura commerciale dell'umidità (il vapore in eccesso è smaltito con apposita condotta di emissione);

- Nella zona di scarico della soia tostata parte dell'aria calda viene recuperata previa depolverizzazione con ciclone e rimessa in ciclo per preriscaldare l'aria utilizzata per la tostatura. Nella parte superiore della zona di riscaldamento è posto un aspiratore per estrarre l'aria satura di vapore che, previa depolverizzazione con ciclone separatore, è emessa in atmosfera tramite il camino n. 2.

- La soia tostata viene scaricata nella zona di raffreddamento che avviene mediante aspirazione di aria ambiente che passa su raffreddatore verticale e porta la soia da una temperatura di circa 70° C ad una temperatura finale di circa 30° C.

- Nella zona di raffreddamento è previsto un sistema di aspirazione con emissioni al camino n. 3, previo abbattimento del particolato con ciclone separatore.

- La soia tostata è trasportata nel magazzino con nastro *redler* e trasportatore a tazze, confinati.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

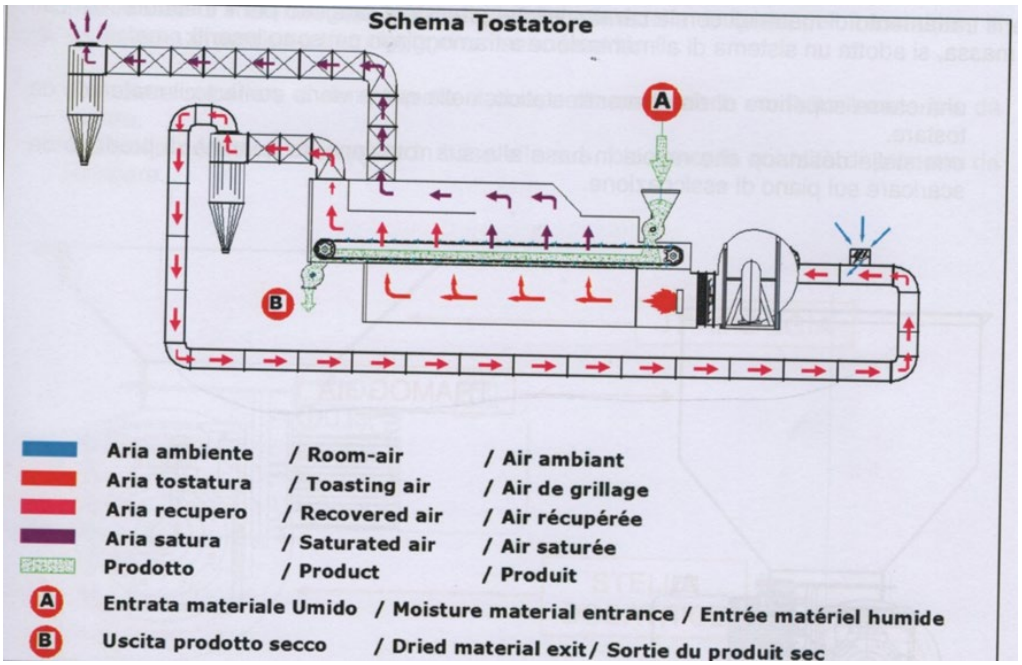


Figura 7. Schema tostatore.

2.4.4 Caratteristiche dell'impianto

Di seguito si riportano i dati tecnici dell'impianto di tostatura:

- Tramoggia portata circa 15.000 kg – pari a circa 5 palate all'ora;
- Tramoggia luce foro 2,5 x 5 m, profondità 2,75 m;
- Produzione massima 15.000 kg / h;
- Produzione media 80.000 kg/ 8 h;
- Produzione media 240.000 kg/ 24 h;
- Carico soia in lavoro 400 kg tostatore, 3.600 kg raffreddamento, 1.500 kg accumulo alimentazione: totale 4.000 kg di soia sulla macchina;
- Vasca di carico potenzialmente caricabile con 1.500 kg in unica operazione con pala;
- Bruciatore ingresso soia 300°C, in uscita la soia raggiunge temperature di circa 130°C, potenza max focolare 2.600 Kw – INFLAM;
- Temperatura camini: ricircolo circa 150 C°, camino RISCALDAMENTO uscita circa 80° C;
- Alimentazione elettrica macchina 150 kw;

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

- Camino riscaldamento – tostatore = 11.000 mc/h portata in emissione, presunto circa 11.000 mc/h in ricircolo (nominale portata ventilatore unico 30.000 mc/h);
- Camino raffreddamento = 12.000 mc/h portata in emissione;
- Potenziale alimentazione trasporto soia 6000 q/h;
- Pressione GPL alimentazione 200 mbar;
- Pulizia interna macchina ogni 7 giorni su tutte le componenti interne sia nei sistemi di trasporto che nel forno tostatore;
- Macchina con vigilanza continuativa svolta dall'operatore, sempre possibile intervento sulla macchina ogni max 5 minuti.

Il calore per il riscaldamento dell'aria di tostatura è prodotto da un bruciatore a GPL della potenza di 2,6 MW. Si tratta nello specifico di un generatore di calore a fuoco diretto in cui i fumi della combustione si miscelano con l'aria di processo.

Nonostante la potenza nominale superi 1 MW, l'impianto non è da considerarsi medio impianto di combustione, secondo quanto previsto dal comma 10 lettera a) dell'art 273 bis del D.Lgs. 152/06, come modificato dal D. Lgs. 183/17 "Non costituiscono medi impianti di combustione: a) impianti in cui i gas della combustione sono utilizzati per il riscaldamento diretto, l'essiccazione o qualsiasi altro trattamento degli oggetti o dei materiali".

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

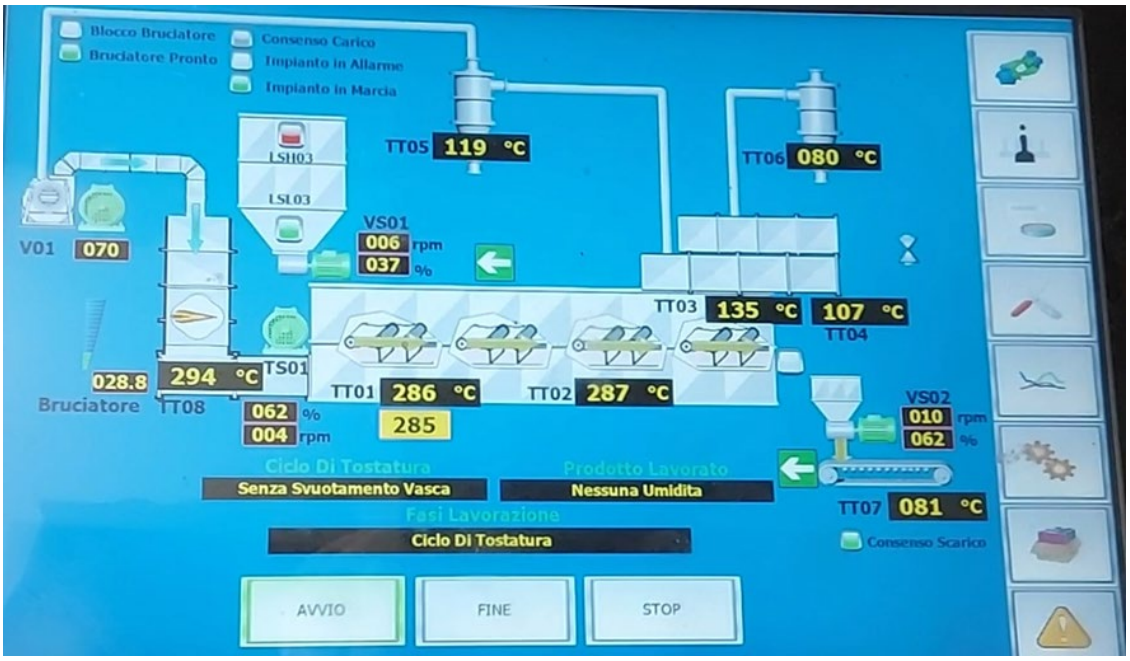


Figura 8. Quadro sinottico tostatore.



Figura 9. Raffreddatore.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

3. ASPETTI AMBIENTALI

3.1 Emissioni atmosferiche

Le emissioni atmosferiche si dividono in diffuse e convogliate.

3.1.1 Emissioni diffuse

L'attività di deposito e movimentazione della soia all'interno del capannone A è in grado di generare emissioni di polveri di tipo diffuso, non tecnicamente convogliabili.

I punti di emissione sono identificati principalmente nei cumuli di materiale stoccato nel capannone e nelle zone specifiche in cui si effettuano le attività di carico/scarico dei materiali stoccati.

A tal proposito si sottolinea che i locali e le infrastrutture utilizzati dalla società *Berti Group SpA* sono già state oggetto di autorizzazione alle emissioni di tipo diffuso e sono quindi idonei al loro contenimento (Determinazione n. 2669/2023).

Inoltre tutte le fasi di movimentazione, lavorazione e stoccaggio dei cereali in lavorazione, dei materiali derivanti dalle operazioni di pulitura e dai sistemi di abbattimento delle polveri, sono svolte in modo da contenere le emissioni diffuse con dispositivi chiusi.

3.1.2 Emissioni convogliate

- PULITURA SOIA: aspirazione per abbattimento polveri nella fase di scarico della soia nella vasca di carico prodotto crudo, prima che la soia entri nell'impianto di tostatura – camino n. 1;
- TOSTATURA – FASE RISCALDAMENTO: aspiratore per estrarre l'aria calda satura di vapore derivante da bruciatore a GPL che attraversa la griglia sulla quale scorre la soia – camino n. 2;
- TOSTATURA – FASE RAFFREDDAMENTO: aspirazione aria utilizzata per il raffreddamento – camino n. 3.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

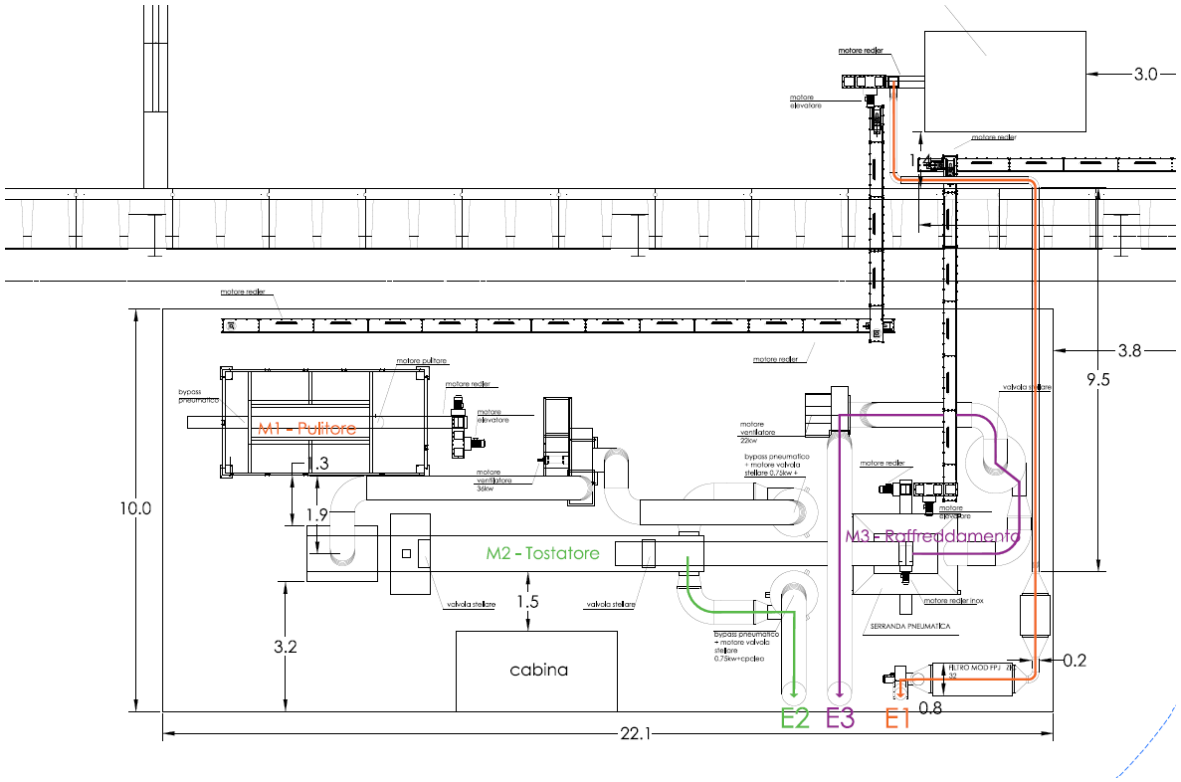


Figura 10. Collocazione camini.

Come si evince dallo schema sopra riportato, i camini sono collocati sulla copertura della tettoia e con altezza di 1,00 m oltre la stessa.

La bocca di uscita dei camini è posta ad un'altezza tale da favorire la corretta dispersione delle emissioni e non pregiudicare la salubrità degli edifici vicini. I punti di emissione sono sottoposti ad analisi periodiche e le postazioni di misura sono conformi alla norma UNI norma UNI 15259:2008.

Di seguito si riportano le caratteristiche dei camini la cui emissione è autorizzata con Determinazione n. 2669/2023.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

ID camino	Portata (Nm^3/h)	Diametro (m)	Altezza (m)	Direzione (O/V)	Processo che origina l'emissione	Temperatura (°C)	Sostanze emesse	Sistemi di abbattimento
E1	2.000	0,3	12	V	Pulitura fresco	20	Polveri	Cassone trappola + filtri a cassetta + filtri a tasche
E2	11.000	0,6	12	V	Tostatura soia-riscaldamento	90	Polveri, NO_x	ciclone
E3	12.000	0,6	12	V	Tostatura soia-raffreddamento	60	Polveri, vapore	ciclone

Figura 11. Caratteristiche dei punti di emissione.

In data 17 novembre 2026, l'indagine analitica eseguita ha confermato la piena conformità dell'impianto esistente (All. 7). Le misure sono state eseguite in condizioni di massimo carico operativo, garantendo che i dati rilevati rappresentino lo scenario di maggior impatto potenziale dell'attività. Di seguito si analizzano i principali parametri:

- Efficienza dei sistemi di abbattimento (polveri): il punto di emissione n. 1 *(Pulitura fresco)* presenta una concentrazione di polveri estremamente ridotta, pari a 1,43 mg/Nm³, ovvero meno del 10% rispetto al limite di 20 mg/Nm³. Anche i camini n. 2 e n. 3, legati alla fase di tostatura, operano ampiamente entro i limiti, con valori rispettivamente di 3,78 mg/Nm³ e 11,40 mg/Nm³. Quest'ultimo valore, pur essendo il più elevato del complesso, rimane comunque al di sotto del 60% della soglia autorizzata;
- Combustione (ossidi di azoto): per quanto riguarda il camino n. 2, la verifica degli ossidi di azoto (NOx) ha rilevato una concentrazione di 44,1 mg/Nm³, valore significativamente inferiore al limite di 200 mg/Nm³. Tale dato attesta l'efficienza della combustione del bruciatore a GPL impiegato nella fase di riscaldamento;
- Caratteristiche costruttive: tutti i punti di emissione sono strutturati per favorire la dispersione degli effluenti, con camini metallici circolari alti 8 metri dotati di sistemi di abbattimento.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Il convogliamento delle emissioni nella fase di scarico del prodotto crudo nella vasca di carico avviene mediante il sistema descritto al punto 2.4.3. Nella fase di scarico del prodotto cotto dal nastro trasportatore direttamente all'interno del capannone non sono invece previsti sistemi di convogliamento delle emissioni.

Tale scelta progettuale viene giustificata dal fatto che tutte le operazioni di carico e scarico avvengono all'interno del capannone A. Tale infrastruttura risulta idonea al contenimento delle emissioni diffuse derivanti dall'attività di movimentazione e stoccaggio di prodotti alimentari alla rinfusa.

3.2 Acque

3.2.1 Utilizzo della risorsa idrica nel processo produttivo

L'esercizio dell'impianto e delle attività svolte da *Berti Group SpA* non richiede l'impiego di acqua per i processi operativi. Pertanto, l'utilizzo della risorsa idrica per l'impianto è da considerarsi nullo.

3.2.2 Gestione delle acque meteoriche e dei reflui

La gestione delle acque meteoriche e di prima pioggia ricade interamente nell'ambito del *terminal* ed è di diretta responsabilità della ditta proprietaria *Adriatic Multimodal Terminal Italia S.r.l.* La ditta, infatti, detiene le relative autorizzazioni allo scarico rilasciate dalla società *Veritas S.p.A.* per la rete fognaria del complesso e dal *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* per lo scarico in laguna (allegato 8). Nel dettaglio, l'assetto del sistema fognario del *terminal* prevede la separazione e il trattamento delle acque:

- Meteoriche, provenienti dai piazzali scoperti dedicati allo stoccaggio e movimentazioni dei prodotti, che vengono convogliate all'impianto di sedimentazione e disoleazione interrato (TSD) e recapitate nello scarico Veritas PM 32/1.
- Meteoriche provenienti da coperture, strade e piazzali di osta automezzi di superficie minore di 5000 mq: i primi 5 mm di prima pioggia sono stoccati in una vasca interrata da 793 m³ e successivamente immesse nello scarico Veritas PM 32/2.
- Meteoriche di seconda pioggia: sfiorate, nei limiti consentiti, nello scarico SP1 in

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Laguna.

- Acque reflue domestiche: convogliate tramite rete separata allo scarico Veritas PM 32/3.

Le acque meteoriche provenienti dal dilavamento dello stabilimento vengono quindi gestite come meteoriche provenienti da coperture, strade e piazzali di sosta automezzi, con superficie minore di 5000 mq. I primi 5 mm di prima pioggia sono stoccati in una vasca interrata da 793 m^3 e successivamente immesse nello scarico Veritas PM 32/2. Le meteoriche di seconda pioggia vengono scaricate in Laguna di Venezia attraverso lo scarico SP1.

3.3 Emissioni acustiche

I valori di emissione ed immissione acustica (assoluta e differenziale) risultano conformi ai limiti di legge fissati dal D.P.C.M. 14 novembre 1997, per le rispettive classi di appartenenza dei recettori (Classi V e VI). Per diversi recettori sensibili, l'apporto acustico dell'attività risulta del tutto trascurabile o pari a 0 dB(A).

3.4 Traffico e viabilità

L'approvvigionamento della materia prima, che proviene da fornitore terzo, avviene tramite imbarcazioni di stazza pari a 3.000 tonnellate. Dalla banchina del terminal il prodotto viene trasportato al magazzino di stoccaggio per poi essere avviato alla tostatura. Nel magazzino è allestita anche una zona polmone di deposito della soia tostata. In via generale si ha che il prodotto finito viene avviato verso il mercato giornalmente tramite trasporto su gomma. Considerando una capacità di trasporto pari a 240 tonnellate/giorno ed una portata media dei mezzi di 30 tonnellate, il flusso veicolare medio generato dall'attività è stimabile in 8 viaggi/giorno. Trattasi di un flusso di mezzi pesanti perfettamente assorbibile dalla rete stradale della zona industriale e portuale di Porto Marghera, l'attuale impatto sul traffico locale è da ritenersi del tutto non significativo.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

4. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

4.1 Descrizione dell'attività

L'intervento in progetto prevede il raddoppio della linea di produzione per la tostatura della soia. Il ciclo tecnologico della nuova linea, rispecchierà fedelmente le fasi operative già descritte per la linea esistente (ricezione e stoccaggio della materia prima, pulitura, tostatura mediante bruciatore a GPL, umidificazione, raffreddamento e stoccaggio del prodotto finito; per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 2.4).

Le due linee di tostatura opereranno in parallelo e in modo indipendente, condividendo le medesime logiche gestionali e le aree di stoccaggio del prodotto crudo e cotto all'interno della porzione del Capannone A. Anche per la nuova linea, i sistemi di trasporto e confinamento del prodotto garantiranno la continuità delle operazioni all'interno degli spazi coperti.

4.2 Dimensioni e concezione del Progetto

Il progetto si inserisce all'interno degli spazi già in uso alla ditta *Berti Group SpA*. La concezione progettuale prevede:

- Installazione della seconda linea. La nuova linea di tostatura sarà posizionata affiancata a quella esistente, al di sotto della nuova tettoia metallica esterna al Capannone A.
- Capacità produttiva. L'inserimento della seconda linea consentirà il raddoppio della capacità di trattamento complessiva dell'impianto.
- Nuovi punti di emissione. L'introduzione della linea comporterà l'installazione di un nuovo set di sistemi di abbattimento a ciclone dedicati (depolverizzazione fasi di pulitura, tostatura/vapore e raffreddamento) e dei relativi punti di scarico in atmosfera (Camini E4, E5, E6).

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Dati tecnici	IMPIANTO 1 (esistente)	IMPIANTO 2 (da realizzare)	EFFETTI SINERGICI
Portata tramoggia	Circa 15.000 kg	Circa 10.000 kg	Circa 25.000 kg
Tramoggia luce foro	2,5 x 5 m	4 x 2,5 m	/
Produzione max	15.000 kg/h	12.000 kg/h	27.000 kg/h
Produzione media	80.000 kg/8 h	80.000 kg/8 h	160.000 kg/8 h
Produzione max	240.000 kg/24 h	240.000 kg/24 h	480.000 kg/24 h
Carico soia in lavoro	400 kg tostatore	360 kg tostatore	760 kg tostatore
T° bruciatore in ingresso	300 °C	240/280 °C	/
Potenza max focolare	2.235.598 kcal/h	1.500.000 kcal/h	3.735.598 kcal/h
T° camini	80°C- 150 °C	90°C- 110 °C	/
Alimentazione elettrica macchina	150 kW/h	150 kW/h	300 kW/h
Portata Camino riscaldamento - tostatore	10.000-12.000 mc/h	10.000-12.000 mc/h	20.000-24.000 mc/h
Portata Camino raffreddamento - tostatore	12.000 mc/h	12.000 mc/h	24.000 mc/h
Punti di emissione	3 camini (E 1, 2, 3)	3 camini (E 4, 5, 6)	6 camini
Potenziale alimentazione trasporto soia	6.000 q/h	6.000 q/h	12.000 q/h
Pressione GPL alimentazione	0.2 bar	0.6 bar	/
Potenzia bruciatore a GPL (riscaldamento aria di tostatura)	2.6 MW	2.6 MW	5.2 MW

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Di seguito si riportano i dati tecnici dell'impianto di tostatura:

- Tramoggia portata circa 10.000 kg;
- Tramoggia luce foro 4 x 2,5 m;
- Produzione massima 12.000 kg/h;
- Produzione media 80.000 kg/8h;
- Produzione media 240.000 kg/24h;
- Peso all'interno del tostatore in lavoro 360 costanti;
- Temperatura ingresso soia 240/280°C, potenza max bruciatore 1.500.000 Kcal/h;
- Temperatura zona trasporto inferiore tappeto soia 240/280°C – zona trasporto superiore tappeto soia circa 90°C;
- Temperatura camini 90-110°C;
- Alimentazione elettrica macchina 130-150 Kw/h;
- Portata camino riscaldamento – tostatore = 10.000 mc/h – 12.000 mc/h;
- Camino raffreddamento = 12.000 mc/h;
- Pressione GPL alimentazione 0.6 bar;
- Pulizia interna macchina ogni 7 giorni su tutte le componenti interne sia nei sistemi di trasporto che nel forno tostatore;
- Macchina con vigilanza continuativa svolta dall'operatore, sempre possibile intervento sulla macchina ogni max 5 minuti.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

4.3 Emissioni atmosferiche

Le emissioni atmosferiche si dividono in diffuse e convogliate.

4.3.1 Emissioni diffuse

L'attività di deposito e movimentazione della soia all'interno del capannone A è in grado di generare emissioni di polveri di tipo diffuso, non tecnicamente convogliabili.

I punti di emissione sono identificati principalmente nei cumuli di materiale stoccato nel capannone e nelle zone specifiche in cui si effettuano le attività di carico/scarico dei materiali stoccati.

Inoltre tutte le fasi di movimentazione, lavorazione e stoccaggio dei cereali in lavorazione, dei materiali derivanti dalle operazioni di pulitura e dai sistemi di abbattimento delle polveri, saranno svolte in modo da contenere le emissioni diffuse con dispositivi chiusi.

4.1.2 Emissioni convogliate

- PULITURA SOIA: aspirazione per abbattimento polveri nella fase di scarico della soia nella vasca di carico prodotto crudo, prima che la soia entri nell'impianto di tostatura – camino n. 4;
- TOSTATURA – FASE RISCALDAMENTO: aspiratore per estrarre l'aria calda satura di vapore derivante da bruciatore a GPL che attraversa la griglia sulla quale scorre la soia – camino n. 5;
- TOSTATURA – FASE RAFFREDDAMENTO: aspirazione aria utilizzata per il raffreddamento – camino n. 6.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

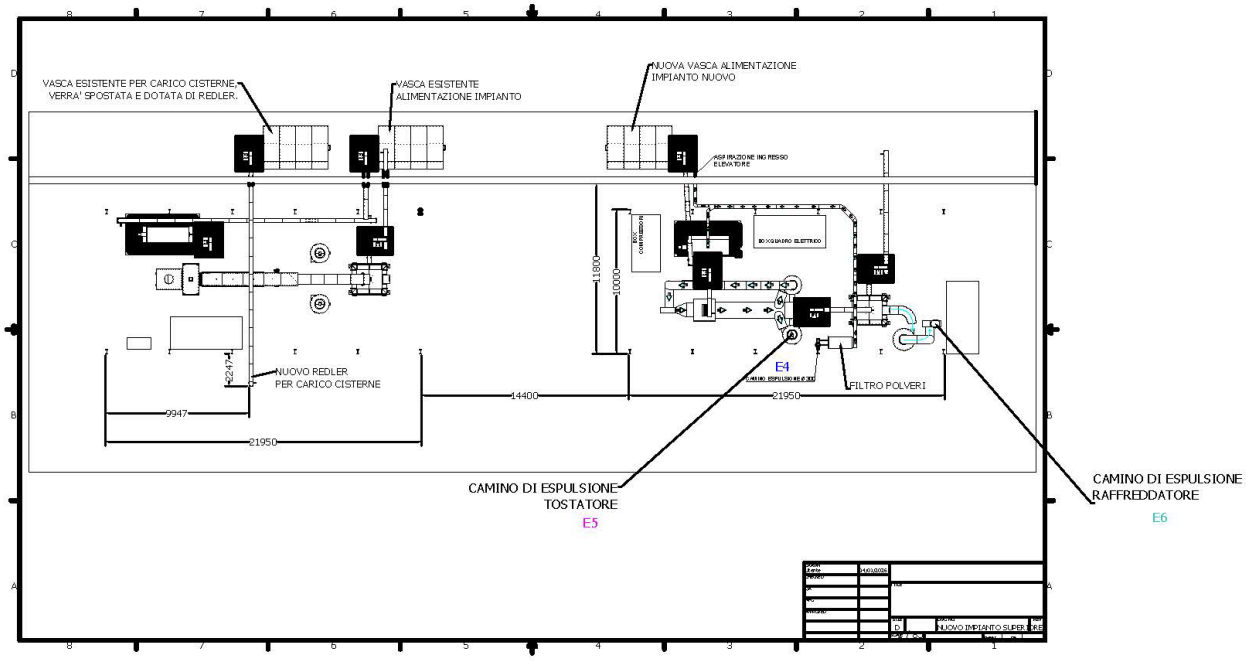


Figura 12. Collocazione nuovi camini.

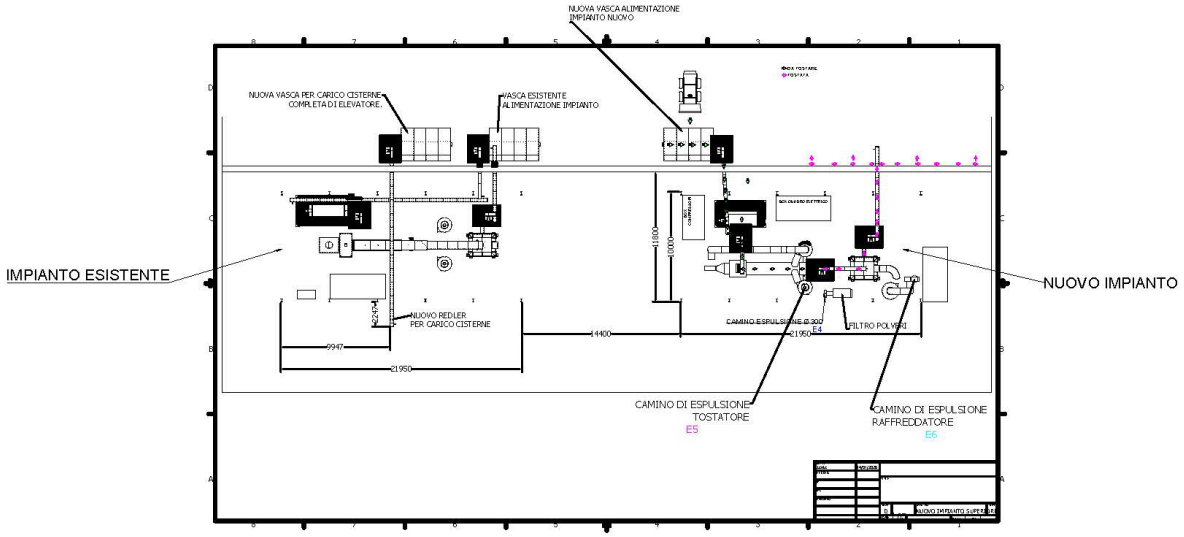


Figura 13. Schema del ciclo produttivo di tostatura della soia.

Per consultare con maggiore dettaglio le tavole, si rimanda alla Tavola 2 - Collocazione nuovi camini e Tavola 3 – Schema ciclo produttivo.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

4.1.3 Acqua

L'intervento di raddoppio della linea produttiva non comporta modifiche sostanziali alla gestione complessiva della risorsa idrica e dei relativi scarichi:

- Consumo idrico. L'esercizio del nuovo impianto conferma l'assenza di impiego d'acqua nei processi produttivi; l'utilizzo della risorsa idrica rimane pertanto nullo.
- Acque meteoriche di dilavamento. L'installazione della nuova linea e la riorganizzazione degli spazi comportano unicamente una minima variazione nella destinazione d'uso delle superfici, in quanto una porzione di area precedentemente destinata a viabilità/piazzale viene convertita in superficie coperta (tettoia).

Nel contesto generale dello stabilimento, la modalità di gestione delle acque meteoriche rimane del tutto immutata e centralizzata in capo ad AMT Srl:

- Acque di prima pioggia. Continuano a essere convogliate e stoccate nella vasca di accumulo interrata del *terminal*.
- Acque di seconda pioggia. Vengono gestite tramite lo scarico in Laguna (SP1), in conformità all'autorizzazione/nulla osta detenuto da AMT.

Il quadro autorizzativo e l'impiantistica a presidio delle acque meteoriche risultano quindi del tutto idonei e sufficienti a gestire anche la configurazione di progetto.

4.1.4 Traffico

A seguito del raddoppio della linea produttiva, la movimentazione complessiva delle merci comporterà un flusso medio stimato in circa 16 viaggi/giorno di mezzi pesanti. Inquadrato nell'ambito del contesto stradale e logistico del sistema portuale di Porto Marghera, caratterizzato da un'elevata capacità di assorbimento del traffico merci, tale incremento risulta del tutto contenuto e genera un impatto non significativo sulla viabilità locale.

5. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

5.1 Ubicazione dell'area

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

Venezia è un comune italiano di 250.141 abitanti al 30/06/2024 (dato ISTAT), il cui territorio comunale si estende per 415,90 km^2, ad una quota altimetrica di 2,56 m s.l.m. nel quadrante

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

est della Regione Veneto e centrale della Città Metropolitana di Venezia (VE), e comprende sia territori insulari sulla Laguna, sia di terraferma, articolandosi attorno ai due principali centri, quello storico e quello di Mestre.

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

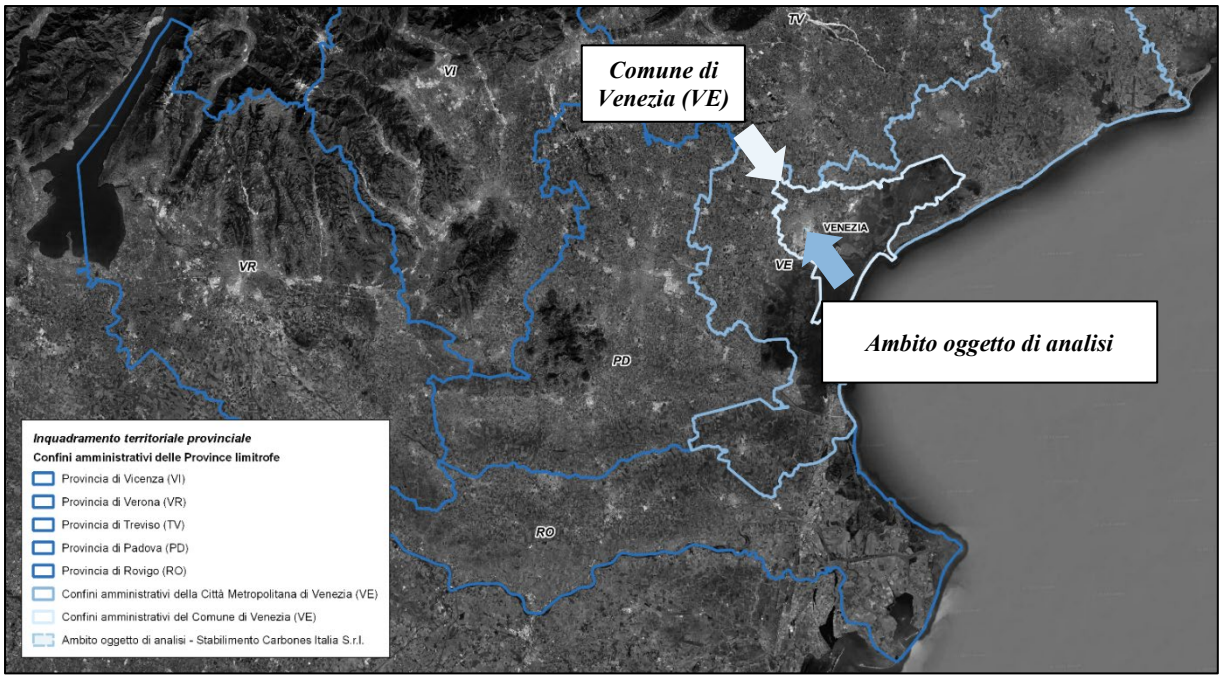


Figura 14. Inquadramento territoriale provinciale dell'ambito oggetto di analisi.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

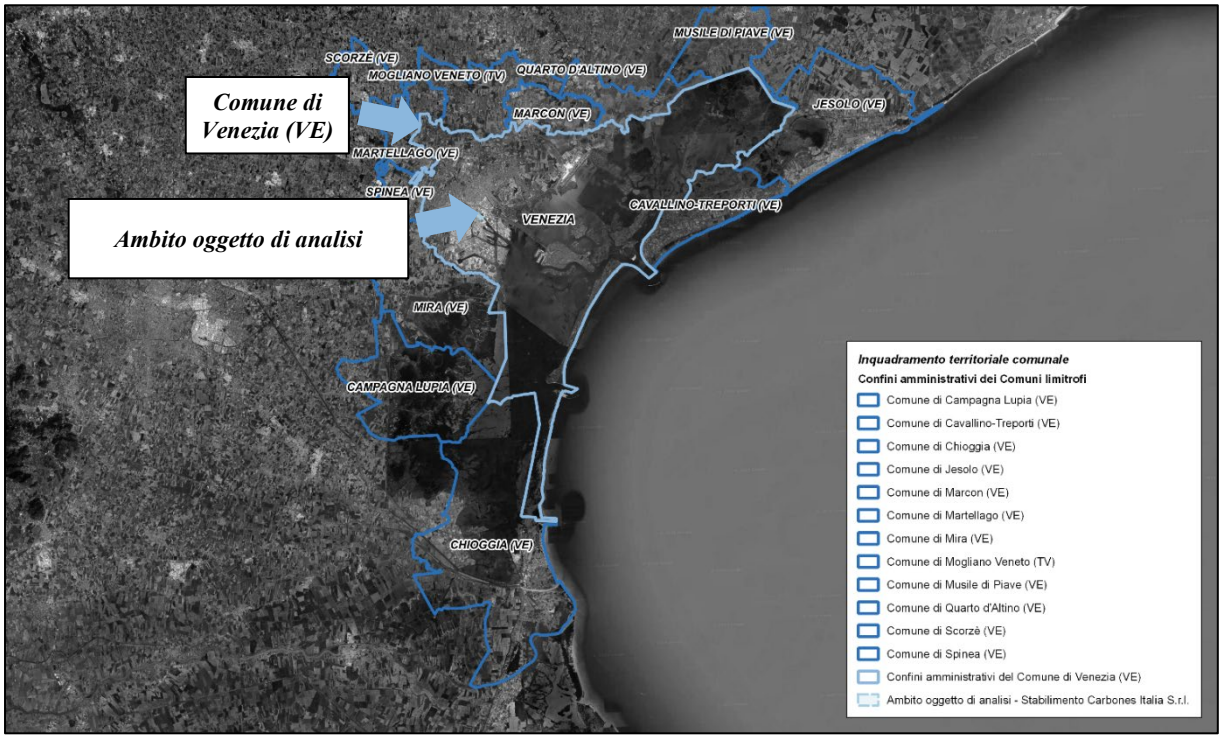


Figura 15. Inquadramento territoriale comunale dell'ambito oggetto di analisi.

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

Comuni confinanti con il Comune di Venezia (VE)		
Comune confinante	***Direzione***	***Distanza***
Comune di Marcon (VE)	*Nord*	*~ 13,8 km*
Comune di Spinea (VE)	*Ovest*	*~ 14,3 km*
Comune di Mogliano Veneto (TV)	*Nord*	*~ 14,7 km*
Comune di Mira (VE)	*Sud-est*	*~ 15,3 km*
Comune di Quarto d'Altino (VE)	*Nord*	*~ 15,8 km*
Comune di Cavallino-Treporti (VE)	*Est*	*~ 17,5 km*
Comune di Martellago (VE)	*Nord-ovest*	*~ 17,7 km*
Comune di Campagna Lupia (VE)	*Sud-ovest*	*~ 20,5 km*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Comune di Scorzè (VE)	*Nord-ovest*	*~ 22,5 km*
Comune di Chioggia (VE)	*Sud*	*~ 25,9 km*
Comune di Jesolo (VE)	*Nord-est*	*~ 26,1 km*
Comune di Musile di Piave (VE)	*Nord-est*	*~ 26,9 km*

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

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

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

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

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

confini comunali con Mira (VE) e Campagna Lupia (VE).

Nello specifico, lo stabilimento della Proponente, oggetto delle richieste dell'istanza, si colloca nella porzione centro-occidentale del territorio comunale di Venezia (VE), in posizione centro-settentrionale rispetto ai limiti amministrativi della Municipalità n. 6 di Marghera, all'interno della macroisola portuale nell'area industriale di Porto Marghera, a nord-est rispetto al tessuto residenziale più vicino, in via del Commercio n. 5, ad sud del Canale Industriale Nord confinante, su cui si affaccia, ed in corrispondenza dell'incrocio di quest'ultimo con il Canale Industriale Ovest; l'accesso al sito avviene attualmente da via del Commercio mediante un sistema di accessi che prevede due cancelli carrabili e due ferroviari.

Dal punto di vista catastale, le particelle che compongono l'ambito oggetto di analisi sono censite nel Comune Amministrativo di Venezia – Sezione Venezia, rispettivamente al Foglio di mappa n. 2, mappali nn. 1028 e 21, zona censuaria 5 - sub. 11, 21, 22, 13; dal punto di vista urbanistico, l'ambito oggetto di analisi viene classificato come parte degli ambiti di urbanizzazione consolidata e ricade, per la Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999, all'interno della Z.T.O. D1.3 – Zona di trasformazione a Porto Commerciale (art. 27 delle N.T.A.).



Figura 16. Inquadramento territoriale locale dell'ambito oggetto di analisi.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Figura 17. Ortofoto dello stato attuale dell'ambito oggetto di analisi.

6. RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI

6.1 Rapporto con la Pianificazione Territoriale Sovraordinata

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

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

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

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

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

Esso si propone di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

spazio europeo, attuando la Convenzione Europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività del sistema regionale.

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

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

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

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

Le finalità del Piano si possono riassumere con la prospettiva di un continuo sviluppo socio - economico che non vada a discapito della tutela degli ambienti e paesaggi sia antropici che naturali, attraverso l'incremento dell'efficienza e razionalità dei sistemi produttivi, l'uso ottimale e la riqualificazione dell'urbanizzato esistente e la sostenibilità delle risorse utilizzate.

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

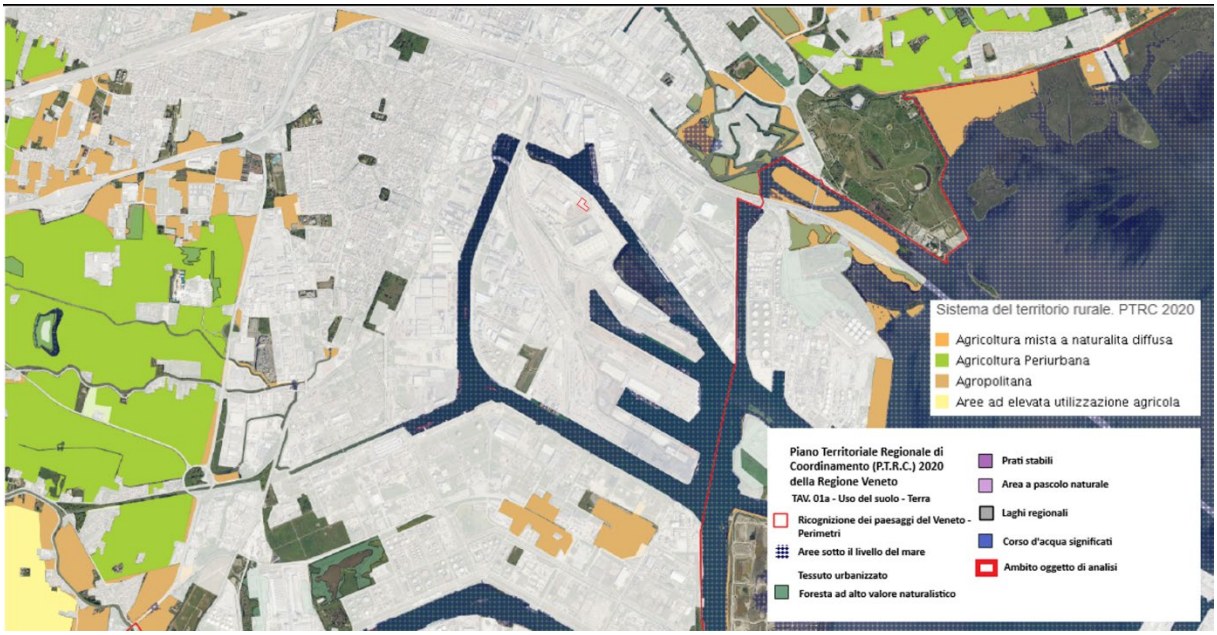


Figura 18. Estratto della Tavola 01a – Uso del suolo – Terra - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 - Regione Veneto.

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Figura 19. - Estratto della Tavola 01b – Uso del suolo – Acqua - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 - Regione Veneto.

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

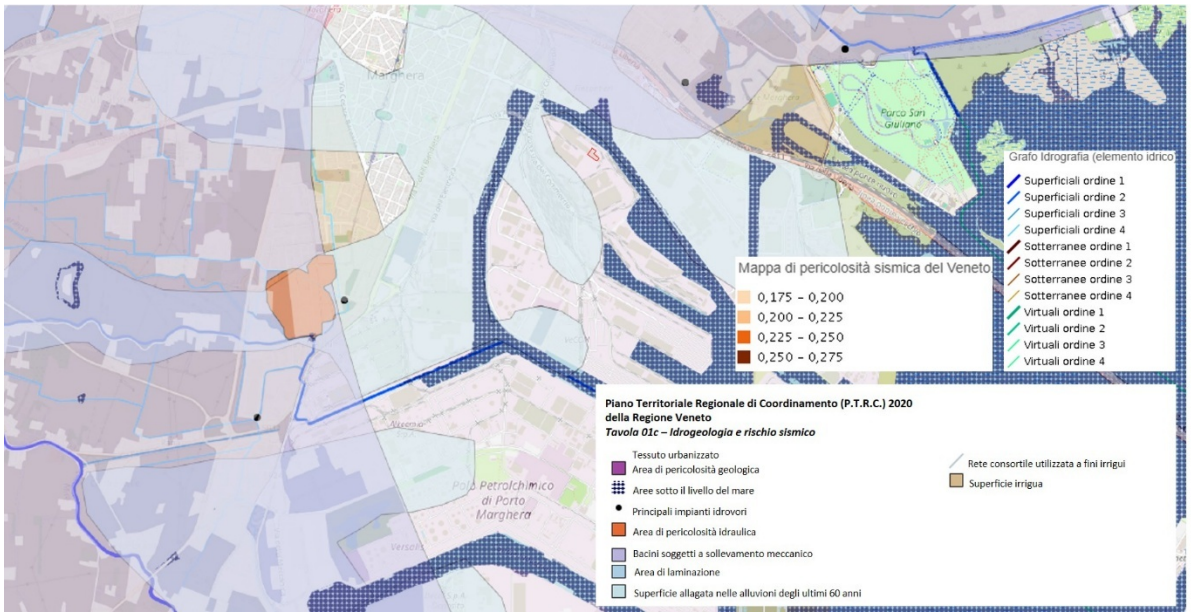


Figura 20. Estratto della Tavola 01c – Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico- Piano Territoriale Regionale di

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 - Regione Veneto.

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

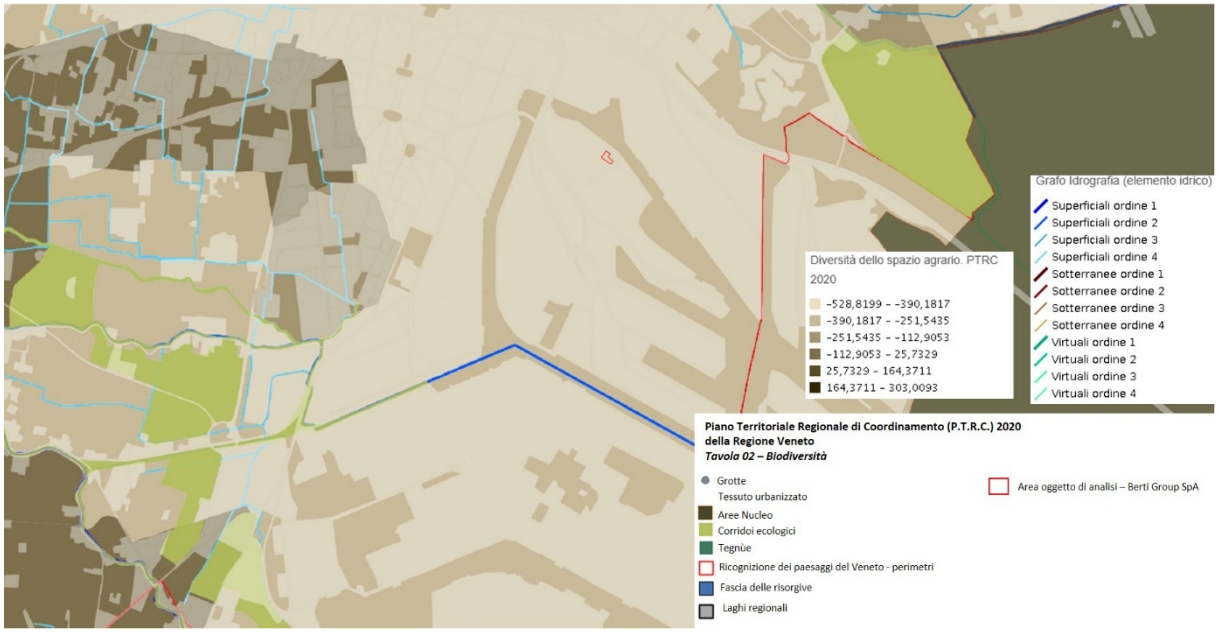


Figura 21. Estratto della Tavola 02 – Biodiversità - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 - Regione Veneto.

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

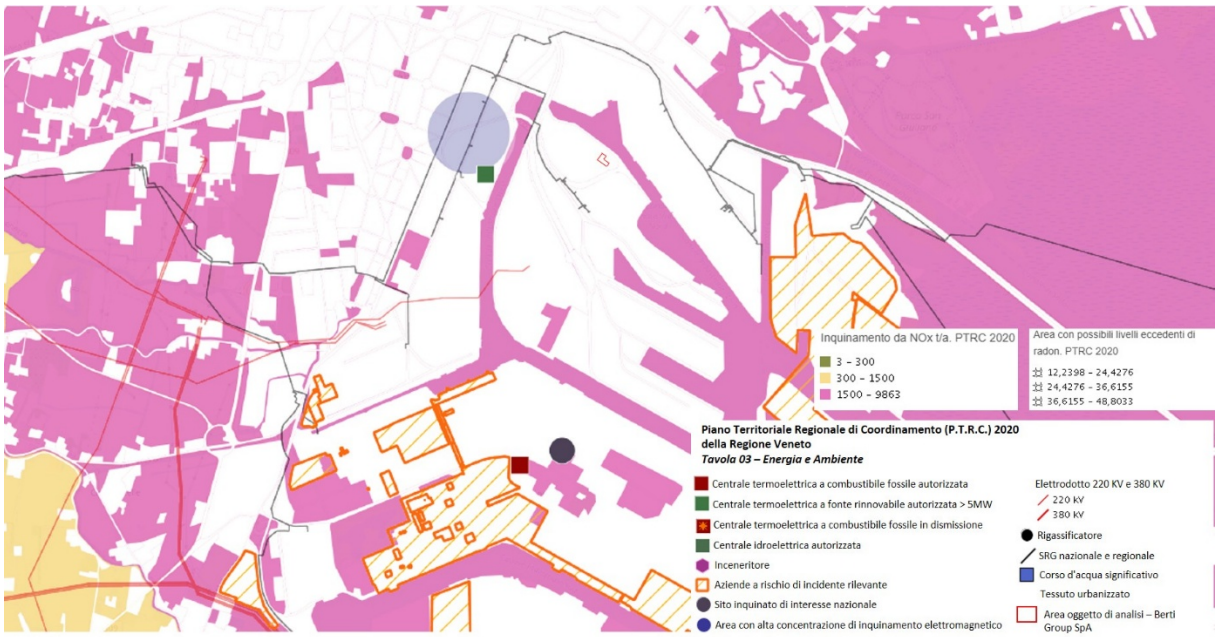


Figura 22. Estratto della Tavola 03 – Energia e Ambiente - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 - Regione Veneto.

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 03 – Energia e Ambiente, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 2020 della Regione Veneto, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno del tessuto urbanizzato (tematismo areale a riempimento pieno di colore bianco trasparente) e di un'area con inquinamento da NOx compreso tra 1.500 e 9.863 t/a (informazione ottenuta dal visualizzatore grafico online all'interno del Geoportale regionale), con una media tra luglio 2004 e giugno 2005 di 40 / 50 µg/m³ (tematismo areale a riempimento pieno di colore magenta scuro trasparente).

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

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

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

caratteristiche geologiche, geomorfologiche paesaggistiche ed ambientali."

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

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

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

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

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

- coordinare iniziative, altrimenti frammentate, armonizzandole tra loro e orientandole verso un disegno strategico più preciso;
- definire le priorità di intervento, selezionando le iniziative più interessanti che necessitino di promozione e sostegno.

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

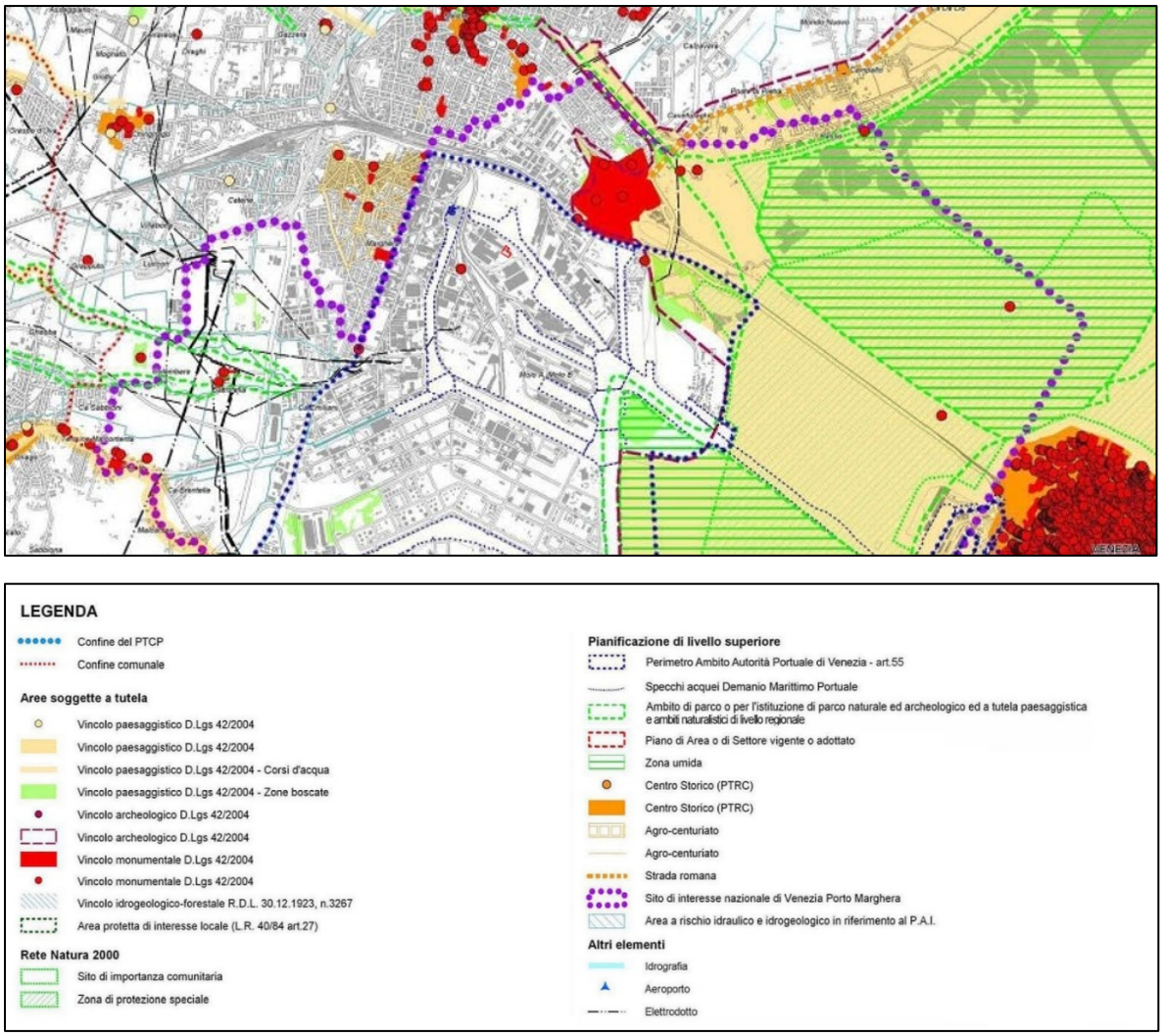


Figura 23. Estratto dell'Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 - Città Metropolitana di Venezia (VE).

Dall'analisi dell'Estratto dell'Elaborato 1 (2/3) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera (tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola) e del perimetro dell'Ambito dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 55 delle N.T.A. del P.T.G.M., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore blu scuro).

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Nord confinante.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) contenente l'articolo cui fa riferimento il tematismo evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]
TITOLO X - SISTEMA DELLA MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE
Art. 55 - Il sistema della mobilità
Obiettivi
1. Il PTCP in merito all'organizzazione della mobilità provinciale persegue i seguenti obiettivi:

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

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

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

2.bis Vanno prioritariamente completate le infrastrutture e i servizi su rotaia in connessione ai massimi flussi quotidiani prevedendo innanzitutto l'adeguamento e la mitigazione ambientale della linea ferroviaria verso Piove di Sacco con il collegamento diretto con Chioggia (o lungo il ponte o lungo il Brenta) e il Sistema Ferroviario Metropolitano di collegamento con Chioggia, S. Donà – Portogruaro e Tessera.
Indirizzi
3. La Provincia, per perseguire gli obiettivi sopra delineati provvede, alla luce del PTCP, di concerto con la Regione, con le altre Province, con i Comuni e con gli altri soggetti pubblici e privati interessati, alla elaborazione di un piano strategico per la mobilità provinciale e metropolitana.
4. La Provincia, in sede di elaborazione di piani di settore per le infrastrutture e l'organizzazione del trasporto pubblico di competenza provinciale, nel rispetto degli obiettivi sopra delineati, anche coinvolgendo le altre Province e i Comuni interessati in appositi progetti strategici, promuoverà accordi e intese per la programmazione delle opere di interesse o di competenza sovraprovinciale, e degli interventi connessi alle opzioni localizzative e organizzative delineate nel PTCP.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

5. Le indicazioni strategiche generali del PTCP sono rappresentate negli elaborati costituenti il PTCP e potranno essere aggiornate e dettagliate, mediante un adeguato processo di partecipazione e concertazione, in sede di formazione del piano strategico, di progetti strategici, di piani settoriali e di piani regolatori comunali.
6. La Provincia perseguirà gli obiettivi del presente articolo e di quello seguente alla luce delle Linee guida per un corretto assetto dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità riportate in appendice alle presenti NTA.
Direttive
7. I PAT/PATI assumono gli obiettivi sopra indicati e adeguano le proprie previsioni alle indicazioni del PTCP e dei conseguenti strumenti di pianificazione o programmazione di settore. A tale scopo costituiscono riferimento le indicazioni riportate nella tavola 4 e di seguito elencate:

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

7bis Si rinvia ad un tavolo di concertazione fra Regione, Provincia e Comuni la determinazione del miglior tracciato possibile dell'asse ferroviario ad alta capacità"
Misure di mitigazione
8. Nella realizzazione delle connessioni ferroviaria non venga sottratto territorio alle aree della Rete Natura 2000 e venga annullato l'impatto derivante da tali infrastrutture, con particolare riferimento al collegamento verso Bibione.
[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

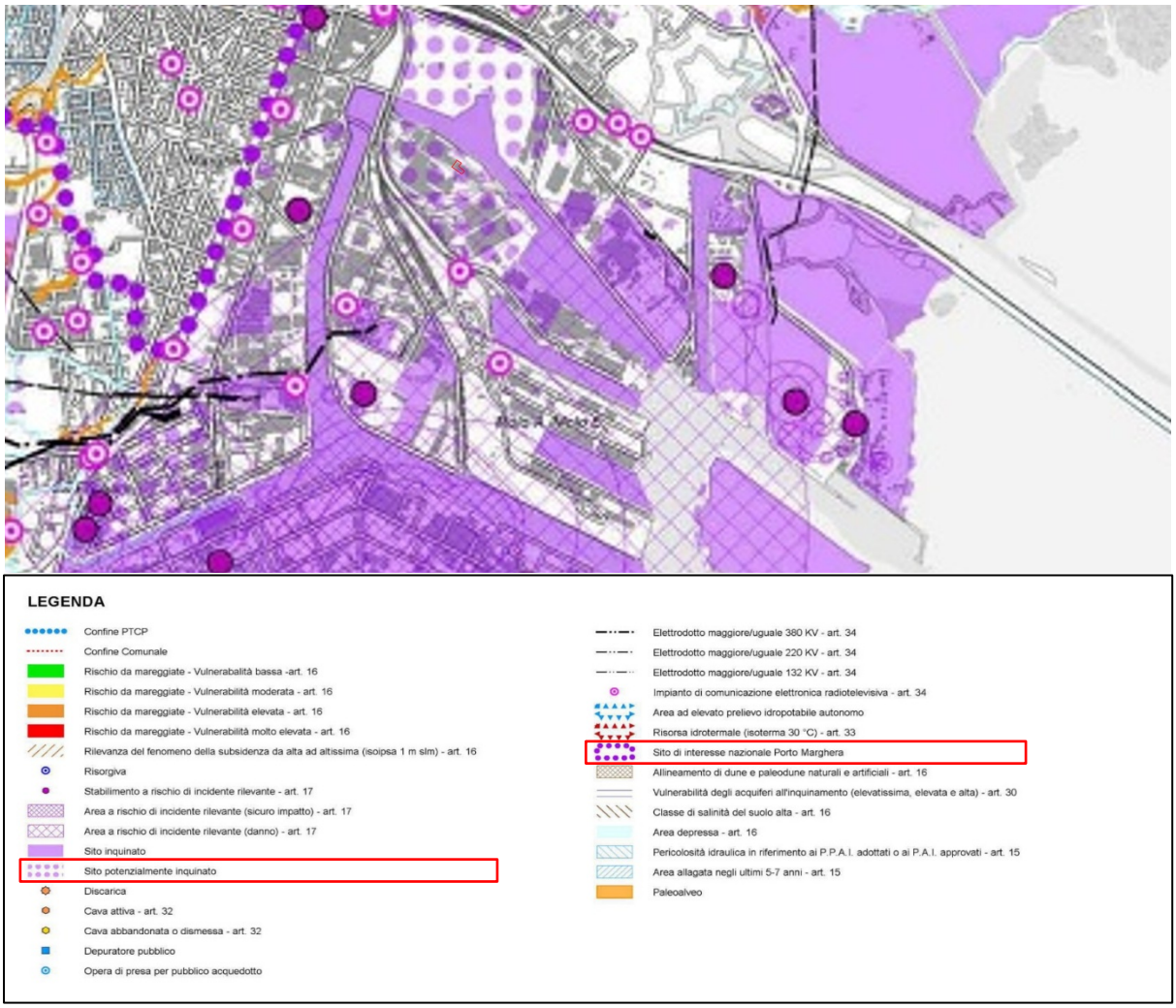


Figura 24 - Estratto dell'Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità - Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 - Città Metropolitana di Venezia (VE).

Dall'analisi dell'Estratto dell'Elaborato 2 (2/3) – Carta delle Fragilità, del Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi rappresenta un sito potenzialmente inquinato (tematismo areale a riempimento puntinato spesso di colore viola chiaro) e ricade all'interno del sito di interesse nazionale Porto Marghera (tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola).

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

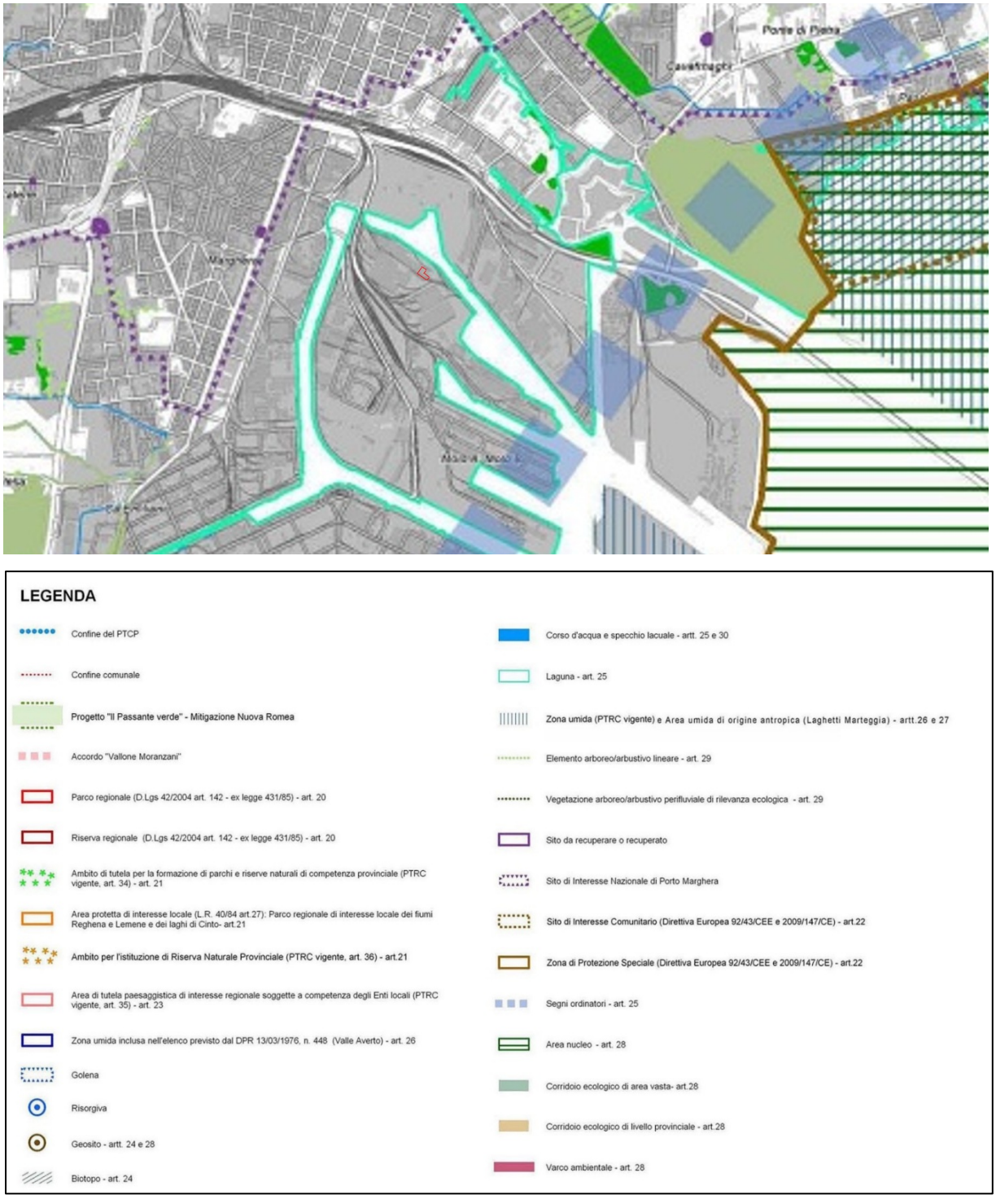


Figura 25. Estratto dell'Elaborato 3 (2/3) – Sistema Ambientale - Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 - Città Metropolitana di Venezia (VE)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

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

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente





Figura 26. Estratto dell'Elaborato 4 (2/3) – Sistema Insediativo – Infrastrutturale – Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 – Città Metropolitana di Venezia (VE).

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

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Venezia (VE), emerge che:

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

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

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

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]
PARTE III – ASSETTO INSEDIATIVO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE
TITOLO VIII ASSETTO INSEDIATIVO ECONOMICO PRODUTTIVO
Art. 50 - Insediamenti per attività economico produttive
Obiettivi
1. Il PTCP definisce i seguenti obiettivi:
a) garantire un dimensionamento della capacità insediativa delle attività economico produttive che sia realmente commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 2 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente