



COMMESSA

MASTERPLAN 2021

ID_VIP 2853

VERIFICA DI OTTEMPERANZA

ELABORATO

Relazione programmatica per l'ottimizzazione della
procedura di ottemperanza

COMMESSA: CO799 COD. C.d.P.: 0.22

CODICE ELABORATO
GEN_PO_RE_01

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: GEN_PO_RE_01_RGPO
0	01/08/2017	Per approvazione MATTM	V. Veraldi	V. Veraldi	M. Di Prete	FILE DI STAMPA:
						SCALA:

PROGETTISTA



SAVE ENGINEERING S.r.l.
Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173
Venezia - Tessera (Italia)
Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173
telefono: +39/041 260 6191
telefax: +39/041 2606199
e-mail: saveeng@veniceairport.it

DIRETTORE TECNICO

ing. Enrico Zorgati

COMMITTENTE

SAVE S.p.A.
DIREZIONE OPERATIVA
R.U.P./R.L.

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.
QUALITÀ AMBIENTE
E SICUREZZA

ing. Davide Bassano

ESECUTORE:



IRIDE S.r.l.
Sede Legale: Via Giacomo Trevis, 88 - 00147
Roma (Italia)
Uffici: Via Giacomo Trevis, 88 - 00147
telefono: +39/06 51606033

DIRETTORE TECNICO

ing. Mauro Di Prete



Aeroporto Marco Polo di Tessera - Venezia

Masterplan 2021



Procedura di Verifica di ottemperanza al D.M. 9/2016 Punto 2 presso il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

*Relazione programmatica
per l'ottimizzazione della
procedura di ottemperanza*

Gruppo di lavoro

SAVE S.p.A.



Ing. Davide Bassano
Dott.ssa Alessandra Regazzi
Ing. Matteo Matteazzi

Supporto specialistico



Ing. Mauro Di Prete
Ing. Valerio Veraldi
Ing. Antonella Santilli

Sommario

1	Finalità della Relazione Programmatica di Ottemperanza	4
1.1	Il contesto di riferimento	4
1.2	Finalità procedurali ed organizzative: la Relazione Programmatica come roadmap per la procedura di ottemperanza della cantierizzazione e della gestione dei materiali	4
1.3	Fasizzazione ed interventi sottoposti ad ottemperanza	8
2	I contenuti della documentazione di Ottemperanza	17
2.1	Aspetti introduttivi	17
2.2	Documenti Generali	17
2.2.1	Il Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico	17
2.3	Documenti Specifici per “Fasi”	19
2.3.1	Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale del cantiere	19
2.3.2	Piano di gestione dei materiali	21
2.3.3	Relazione sulle aree estrattive	22
2.3.4	Relazioni sulle discariche e gli impianti di recupero	22
2.3.5	Piano delle analisi	22
2.3.6	Piano di Utilizzo delle terre – Documento Attuativo	23
3	Le tempistiche previste	23
4	Tabella sinottica di rispondenza alla prescrizione	24

1 Finalità della Relazione Programmatica di Ottemperanza

1.1 Il contesto di riferimento

Con D.M. n. 9 del 19/01/2106 il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali (MiBACT), ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto denominato “Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan” subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Tali prescrizioni sono state impartite da:

- Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS;
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;
- Regione Veneto.

Il sopracitato decreto recepisce tali indicazioni in un quadro prescrittivo suddiviso in tre parti (A, B, C) ognuna di rispettiva competenza, sia in termini prescrittivi che di verifica di ottemperanza.

Tali prescrizioni riguardano sia aspetti generali, relative al Masterplan nella sua complessità, sia aspetti specifici, cioè riferiti a singoli elementi e/o singole fasi attuative del Masterplan stesso.

Le fasi in cui effettuare le verifiche di ottemperanza sono scandite dal Decreto stesso, che le suddivide in Ante Operam, in Corso d’Opera e Post Operam, determinando anche l’Ente responsabile della verifica.

Stante l’articolato quadro prescrittivo ed in relazione alle specificità dei Masterplan aeroportuali, che si differenziano da molti progetti infrastrutturali per avere un orizzonte di progetto più lungo, si è resa la necessità di suddividere e fasizzare le verifiche di ottemperanza.

La presente relazione ha l’obiettivo di inquadrare e definire le modalità di ottemperanza (nei contenuti e nelle tempistiche) con specifico riferimento alla prescrizione n° 2 della Sezione A del D.M. 9/16.

1.2 Finalità procedurali ed organizzative: la Relazione Programmatica come roadmap per la procedura di ottemperanza della cantierizzazione e della gestione dei materiali

Come noto, la procedura di verifica di ottemperanza rappresenta quella procedura atta a garantire l’avvenuto raggiungimento, da parte del progetto di opera sottoposto a Valutazione di impatto ambientale, di quell’eterogeneo insieme di condizioni che ne sostanziano il giudizio di compatibilità positivo espresso nella procedura VIA.

Le prescrizioni, alla cui verifica è subordinato il giudizio positivo contenuto nel Decreto VIA, in buona sostanza, sono espressione di un complesso di indicazioni attinenti alle modalità gestionali, soluzioni tecniche e procedure che si ritiene necessario vengano poste in essere nella costruzione e nell'esercizio dell'opera in progetto o nella definizione della sua configurazione fisica e funzionale, affinché questa divenga ambientalmente compatibile.

In tal senso, la procedura di verifica di ottemperanza costituisce la prosecuzione ed il perfezionamento di detta procedura VIA e, come tale, riveste un ruolo centrale nell'indirizzo del progetto dell'opera verso quelle prestazioni ambientali il cui raggiungimento è emerso necessario in sede istruttoria.

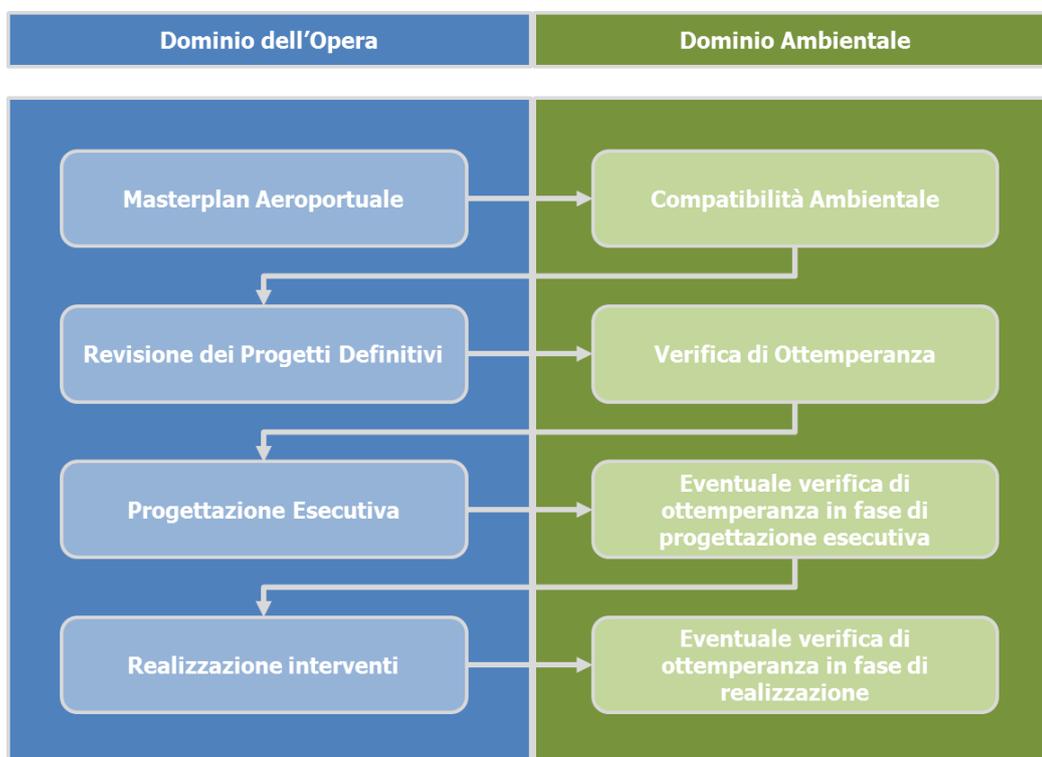


Figura 1-1- Sequenza delle Ottemperanze

La verifica di ottemperanza alle prescrizioni è una attività che non può essere intesa come una meccanicistica operazione di modifica di una soluzione progettuale adottata con un'altra rispondente al dettato prescrittivo, quanto la messa in coerenza delle logiche di progettazione che, in modo diretto o indiretto, possono risultare interessate da una sua modifica.

Nel caso specifico inoltre il Masterplan è l'insieme di una molteplicità di interventi rispetto ai quali se da un lato il giudizio di compatibilità è stato espresso nel suo complesso dall'altro le indicazioni dettate dalle prescrizioni agiscono in modo diretto ed indipendente.

Se a questo si aggiunge che la realizzazione, e conseguentemente la progettazione degli interventi previsti nel Masterplan, avvengono in più momenti differenti articolati nel tempo, si comprende che lo schema logico di cui alla figura precedente non è univoco ma va a ripetersi per “n” volte.

Da questo ne discende che diversamente da quanto ordinariamente accade, ovvero il Proponente richiede l’ottemperanza per il Progetto di una o più prescrizioni, in questo caso ci si trova a dover ripetere “n” volte il processo di ottemperanza. Allo scopo quindi di poter dire che l’ottemperanza è soddisfatta, prima della realizzazione ci si trova a dover impostare un “processo” composito di ottemperanza guidato da uno strumento individuato a priori e rispetto al quale il Proponente e l’Autorità Competente esercitano in modo univoco, efficace e completo il loro ruolo.

La presente relazione intende assolvere a questo compito, la cui finalità è per l’appunto quella di configurarsi come “roadmap” attraverso la quale poter giungere al positivo completamento della procedura di ottemperanza.

Letteralmente, il termine inglese “roadmap” è traducibile in italiano come “cartina stradale”, significato dal quale è derivato quello lato sensu di tabella di marcia, agenda o piano comprendente un elenco di punti ai quali attenersi e che, nel suo complesso, si concorda di seguire per giungere ad un determinato risultato.

In tal senso, la presente Relazione Programmatica intende essere un documento finalizzato alla definizione/condivisione del modello di gestione che il Proponente/progettista intende adottare, definendone le modalità, i tempi e i documenti da produrre, con specifico riferimento alla Prescrizione 2 del MATTM.

Tale prescrizione recita:

«Il Proponente dovrà predisporre:

- a) una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale;
- b) una relazione contenente il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati per tutte le opere oggetto del presente parere, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle eventuali cave e discariche che saranno utilizzate, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave e discariche alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali. I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima

dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-industriali ai sensi del D.M. 161/2012. Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e reinterri in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante, al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare - dalla quota del fondo scavo fino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco - esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Il piano delle analisi, riguardante la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo, con particolare attenzione alle tipologie da utilizzare nei lavori di imbonimento della barena nella zona di adeguamento della RESA e nei lavori di ripristino delle barene deteriorate nella parte terminale del canale di Tessera (inclusi monitoraggi e prove ante operam e in corso d'opera), dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Veneto e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori.

La relazione di cantierizzazione di cui al punto a) e la relazione su terre, rocce da scavo e altri materiali di cui al punto b), redatte in conformità alla normativa vigente e con tutti i contenuti più sopra definiti, dovranno essere presentati al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

Eventuali modifiche/integrazioni delle suddette relazioni, che dovessero rendersi necessarie durante l'effettuazione dei lavori, nonché gli esiti delle prove e dei monitoraggi in corso d'opera saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto.»

Quanto emerge dalla lettura di tale prescrizione si ricollega a quanto sopra specificato. La prescrizione infatti è volta ad un'analisi del Masterplan nella sua interezza, approcciandosi e valutandolo come un unico elemento unitario. Se da un lato questo appare necessario e corretto ai fini di una valutazione, nell'ottica della gestione delle ottemperanze questo deve essere visto in relazione alla programmaticità degli interventi previsti, ossia della loro fasizzazione nel tempo.

Appare quindi necessario procedere per step successivi in relazione all'avanzamento della progettazione e alle correlate informazioni che da questa si possono desumere al fine di svolgere gli approfondimenti ambientali richiesti e prescritti dal MATTM. Nello specifico, in relazione a quanto previsto dall'approvato Masterplan 2021 è stato possibile individuare tre diverse "fasi" di avanzamento in cui sono ricompresi differenti progetti/interventi scadenziati nel tempo e che seguono livelli di approfondimento che sono diversi tra le fasi ma omogenei tra i progetti di una stessa fase.

Dalla lettura incrociata della prescrizione ministeriale e delle esigenze temporali del Masterplan è stato possibile evidenziare un quadro esigenziale che vede la definizione di due aspetti:

- Aspetti di carattere generale: la necessità di avere una documentazione in grado di fornire un quadro unitario in relazione alla cantierizzazione ed alla gestione delle terre e rocce da scavo;
- Aspetti di carattere specifico: la necessità di avere una documentazione con un grado di approfondimento tale da poter valutare nel dettaglio gli aspetti richiesti dalla prescrizione in termini di gestione dei cantieri e dei flussi delle materie nonché relativi agli effetti ambientali correlati.

Tale duplice necessità è stata assolta attraverso la redazione di documentazione di tipo generale (prodotta una sola volta con lo scopo di avere delle linee guida generali) e di documentazione specifica (prodotta per “fase” di avanzamento, considerando le relazioni tra i progetti di una stessa fase).

Nel proseguo della presente trattazione verranno quindi specificate, a livello metodologico, le modalità con cui si intende ottemperare a quanto richiesto nonché le tempistiche correlate alla presentazione della seguente documentazione:

1. Relazioni Generali
 - a. Relazione programmatica di ottemperanza
 - b. Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico
2. Relazioni Specifiche redatte per ogni Fase
 - a. Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale del cantiere
 - b. Piano delle analisi
 - c. Piano di Utilizzo delle terre - Documento Attuativo
 - d. Piano di gestione dei materiali
 - e. Relazione sulle aree estrattive
 - f. Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero

Si specifica che per la Fase 1 ed in relazione agli interventi 6.17_C4 Riqualifica dell’area di barena Campalto e 6.17_C5 Riqualifica barene canale di Tessera, per quanto riguarda la gestione dei materiali sarà prodotto uno specifico allegato “FA1_AL_RE_01 Allegato: Relazione sulla gestione dei sedimenti”.

1.3 Fasizzazione ed interventi sottoposti ad ottemperanza

Nel presente paragrafo si riportano gli interventi, ricompresi nel Masterplan 2021 dell’Aeroporto Marco Polo di Tessera – Venezia e che vengono coinvolti dalla prescrizione. Il Masterplan 2021, che ha ottenuto il Decreto di VIA n. 9/2016, prevede una serie di interventi codificati. Successivamente nella fase di progettazione esecutiva dei singoli interventi si è palesata l’esigenza di compiere degli approfondimenti e conseguentemente di rivedere alcune soluzioni tecniche individuate in origine. Si è ritenuto, inoltre, necessario apportare alcune varianti progettuali per le quali la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha ritenuto non determinino effetti

significativamente negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate, riconducendo pertanto le suddette varianti all'insieme degli interventi del Masterplan 2021 sottoposti alle prescrizioni del Decreto di VIA n. 9/2016 (cfr. Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017). Nella successiva tabella pertanto si riporta il nuovo elenco di interventi comparato con il precedente.

E' opportuno specificare inoltre come non tutti gli interventi in esame prevedano il riutilizzo di terre e rocce da scavo come sottoprodotti ai sensi del D.M. 161/12. Analogamente, alcuni interventi riguardano unicamente delle risistemazioni logistiche di aree, i cui effetti della cantierizzazione possono ritenersi trascurabili. A tale scopo nella tabella sono state aggiunte due colonne relative alla pertinenza relativa alla parte "a) – cantierizzazione" e alla parte "b) – sottoprodotti" della prescrizione, definendo così uno screening preliminare degli interventi.

Per gli interventi non pertinenti alla parte b non saranno redatti i Piani di Utilizzo attuativi ed i Piani delle analisi mentre per gli interventi relativi alla parte a) la restante parte dei documenti.

In ultimo in merito agli interventi codificati genericamente nel Masterplan 2021 come 6.17 "Mitigazioni e compensazioni ambientali" ne viene fornita la lista completa di dettaglio.

Interventi Decreto VIA		Interventi con varianti introdotte e specificazione degli interventi di mitigazione e compensazione		Pertinenza rispetto al riutilizzo delle terre e rocce da scavo	Pertinenza rispetto alla parte a) – cantierizzazione della prescrizione in titolo
Codice MP 2021	Intervento MP 2021	Codice	Intervento		
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	1.04_Pier Sud	Ampliamento terminal - Pier Sud	pertinente	pertinente
		1.04_TL2A	Ampliamento terminal - TL2A	pertinente	pertinente
2.15	Espansione del sedime aeroportuale	2.15	Espansione del sedime aeroportuale	non pertinente, in quanto riferito a sole acquisizioni di aree	non pertinente, in quanto riferito a sole acquisizioni di aree
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	4.19	Area handler	pertinente	pertinente
2.33	DHL nuovo cargo building	2.33	DHL nuovo cargo building (layout variato)	pertinente	pertinente
2.34	Varco doganale, ricollocazione	2.34	Varco doganale, ricollocazione	pertinente	pertinente
3.05	Park multipiano B1	3.05	Park multipiano B1	pertinente	pertinente
3.41	Parcheggio P6	3.41	Parcheggio P6	pertinente	pertinente
3.42	Parcheggio P4	3.42	Parcheggio P4	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	non pertinente in quanto riferito a sole risistemazioni logistiche delle aree
3.43	Parcheggio MW	3.43	Parcheggio MW	pertinente	pertinente
3.44	Adeguamento viabilità esistente	3.44	Adeguamento viabilità esistente	pertinente	pertinente
-	-	3.47	Park DHL	pertinente	pertinente
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	pertinente	pertinente
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	pertinente	pertinente
5.01	Opere idrauliche	5.01	Opere idrauliche	pertinente	pertinente
5.06-5.32	Sottoservizi	5.06-5.32	Sottoservizi	non pertinente, in quanto interventi i cui scavi vengono computati all'interno delle opere principali cui afferiscono	non pertinente, in quanto interventi i cui cantieri vengono computati all'interno delle opere principali cui afferiscono

Interventi Decreto VIA		Interventi con varianti introdotte e specificazione degli interventi di mitigazione e compensazione		Pertinenza rispetto al riutilizzo delle terre e rocce da scavo	Pertinenza rispetto alla parte a) – cantierizzazione della prescrizione in titolo
Codice MP 2021	Intervento MP 2021	Codice	Intervento		
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	pertinente
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	pertinente	pertinente
6.02	Adeguamento del depuratore	6.02	Adeguamento del depuratore	pertinente	pertinente
6.17	Mitigazioni e compensazioni ambientali	6.17_M1	Insonorizzazione acustica degli edifici	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_M1a	Riqualfica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele"	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_M2-M3b	Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera	pertinente	pertinente
		6.17_M4	Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_M5	Dissuasori di velocità in canale di Tessera	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_C1b	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Campalto	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili

Interventi Decreto VIA		Interventi con varianti introdotte e specificazione degli interventi di mitigazione e compensazione		Pertinenza rispetto al riutilizzo delle terre e rocce da scavo	Pertinenza rispetto alla parte a) – cantierizzazione della prescrizione in titolo
Codice MP 2021	Intervento MP 2021	Codice	Intervento		
		6.17_C2	Rotatoria stradale a Tessera	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	pertinente
		6.17_C3bis	Parco a tema archeologico della Via Anna	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_C4	Riqualifica dell'area di barena Campalto	non pertinente, in quanto non sono previsti scavi	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili
		6.17_C5	Riqualifica barene canale di Tessera*	pertinente*	pertinente
		6.17_C(A.2)	Compensazioni territoriali individuate per il conferimento delle terre in esubero**	pertinente**	per tale intervento gli effetti della cantierizzazione si ritengono trascurabili

* Per questo intervento la gestione delle materie avviene nell'ambito della normativa speciale vigente per la laguna di Venezia. Non sono previsti scavi, ma solo prelievi di sedimenti di caratteristiche conformi al "Protocollo recante criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia" (Protocollo dell'8 aprile 1993), da aree idonee, sottoposti ad approvazione da parte del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque di Venezia). Cfr. "FA1_AL_RE_01 Allegato: Relazione sulla gestione dei sedimenti".

** Intervento da individuare che permette l'utilizzo degli esuberanti al termine degli interventi previsti dal Masterplan 2021.

Tabella 1-1 Interventi previsti dal Masterplan 2021

E' opportuno richiamare come la realizzazione delle opere e dei singoli progetti del Masterplan è scadenzata da un cronoprogramma temporale generale di attività che prevede la suddivisione in tre Fasi di lavoro.

Fase 1

- 1.04_Pier Sud Ampliamento terminal - Pier Sud: tale progetto rappresenta la realizzazione di una quota parte del più ampio progetto di ampliamento del terminal passeggeri. In sintesi il progetto prevede:
 - realizzazione vano impiantistico a servizio del corpo in ampliamento, al piano interrato e di collegamento con il cunicolo impianti realizzato nell'ambito del Lotto 1;
 - ampliamento ingresso arrivi remoti Extra Schengen e Controllo passaporti passeggeri in arrivo, al piano terra;
 - ampliamento della sala imbarchi Extra Schengen al piano primo;
 - ampliamento del corridoio arrivi passeggeri al piano mezzanino;
 - realizzazione dei nuovi locali impianti al piano secondo;
 - realizzazione di un nuovo pontile di imbarco a servizio di un nuovo torrino;
 - realizzazione di due nuovi pontili a servizio del torrino esistente a sud del terminal;
 - realizzazione di un varco di accesso dedicato per le merci;
 - esternamente è prevista la riqualifica della viabilità e degli stalli cobus, oltre che la definizione di un nuovo piazzale di sosta e dei relativi impianti.
- 4.19 Area handler (ex Riprotezione UPS e Dogana): il progetto prevede la realizzazione di una nuova porzione di piazzale in zona "air side" lato nord-est destinata ad ospitare gli handlers; il progetto prevede la realizzazione di:
 - n. 2 strutture multipiano (una per handler), realizzate con box prefabbricati modulari da adibire nei piani inferiori ad uffici e a sale di sosta per gli addetti mentre nei piani superiori a spogliatoi, servizi igienici e docce;
 - un totale di n. 7 box prefabbricati (dimensioni 6,00 m per 3,00 m circa) da adibire a garage;
 - un totale di n. 2 container (dimensioni 6.058 m per 2.438 m circa) da adibire a deposito;
 - n. 46 stalli bus (dimensioni 3,75 m per 14,00 metri) con relativi spazi di manovra;
 - n. 63 stalli autovetture e trattori (dimensioni 5,00 m per 2,5 metri);
 - n. 60 stalli (dimensioni 5,00 m per 2,5 metri) adibiti alla sosta dei veicoli elettrici durante le attività di ricarica.
- 2.33 DHL nuovo cargo building: l'intervento prevede la realizzazione di un edificio adibito all'attività di spedizione per corriere espresso. Il fabbricato, collocato entro un lotto di intervento con estensione pari a circa 18.750 m², sviluppa una superficie coperta di circa 7.700 m², una superficie occupata di circa 6.400 m², e una superficie di pavimento di circa 9.300 m². La porzione di lotto di intervento non occupata dal fabbricato costituirà piazzale per l'accesso, la manovra e l'accostamento dei mezzi su gomma.
- 3.41 Parcheggio P6: il progetto prevede la realizzazione di circa 1000 posti auto a raso. Verranno realizzati dei nuovi percorsi pedonali di collegamento a quelli esistenti che conducono all'aeroterminal.
- 3.42 Parcheggio P4: allestimento area pavimentata a parcheggio a raso.

- 3.43 Parcheggio MW: il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a raso attraverso alcune azioni propedeutiche quali: l'innalzamento della quota del parcheggio, la risagomatura del fossato che circonda l'area del parcheggio ed il mantenimento delle alberature esistenti.
- 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo: gli interventi riguardano le due piste attuali (Principale e Sussidiaria, Raccordi ad alta velocità per RWY 04R, nodo TN ex caserme VVF/GdF, RESA, Viabilità Perimetrale). In particolare il 1° stralcio funzionale comprende limitate opere prodromiche necessarie alla realizzazione del secondo stralcio, che invece comprende interventi di maggior impatto sulle infrastrutture di volo. Il primo stralcio vede la realizzazione di rilevati di precarica, atti all'induzione di cedimenti sul terreno in situ, al fine di evitare la necessità di bonifiche profonde. Il secondo stralcio vedrà la rimozione dei rilevati di precarica, il livellamento del terreno, e la realizzazione del prolungamento del corpo portante della pista sussidiaria RWY 04L/22R.
- 6.17_M5 Dissuasori di velocità in canale di Tessera: installazione di dissuasori di velocità nel canale di Tessera nel tratto finale di accesso alla darsena dell'aeroporto.
- 6.17_C4 Riquilifica dell'area di barena Campalto: l'intervento consiste nella riquilifica della barena di Campalto, a parziale compensazione dell'impatto dell'aeroporto sul territorio.
- 6.17_C5 Riquilifica barene canale di Tessera: l'intervento consiste nel recupero di parte delle barene esistenti lungo il canale di Tessera, attualmente soggette ad un marcato processo di erosione, e di proteggere le stesse dall'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica. L'intervento ha l'obiettivo di compensare la perdita di una porzione di barena (circa 3 ha) dovuta all'adeguamento dell'area di RESA della pista aeroportuale.

Fase 2

- 1.04_TL2A Ampliamento terminal - TL2A: il progetto del Lotto 2A prevede sia l'ampliamento del terminal passeggeri sul lato nord, attraverso la realizzazione di un nuovo volume, sia la riquilifica degli spazi esistenti delle attuali hall partenze ed arrivi, attraverso la ridistribuzione di alcune aree funzionali.

Il nuovo volume di ampliamento prevede, in estrema sintesi, la realizzazione di un nuovo ampio locale tecnico al piano terra destinato ad ospitare il sistema di smistamento bagagli, e la nuova sala per i varchi di sicurezza al piano primo, oltre che nuove sale d'imbarco sul fronte del piazzale aeromobili.

La finalità dell'intervento di ampliamento, è quella di rispondere ai fabbisogni determinati dal traffico passeggeri previsto, oltre che di garantire un maggior comfort e una maggiore fruibilità degli spazi a disposizione dei passeggeri, sempre più rivolti ai mercati internazionali e con esigenze di standard di qualità più elevati.
- 2.34 Varco doganale, ricollocazione: il progetto prevede la realizzazione di un nuovo varco doganale per il controllo e l'accesso in zona air side. Il varco sarà costituito da un edificio di dimensioni ridotte, di un solo piano, del tutto simile a quello oggi esistente; è servito inoltre da due area di sosta per gli automezzi leggeri e pesanti, una in landside e una in airside, prima dell'immissione nella viabilità perimetrale.

- 5.01 Opere idrauliche: l'intervento riguarda la realizzazione di un'opera di mitigazione delle portate di piena generate all'interno del sedime dell'aeroporto convogliate alla rete idrografica di bonifica attraverso i collettori Pagliagheta e Cattal Acque Medie. La risagomatura di tali collettori e la realizzazione dell'area di espansione prevedono la realizzazione dei seguenti interventi:
 - un'opera di presa lungo l'argine posto in sinistra idraulica del Collettore Cattal Acque Medie;
 - un collettore composto da due condotte scatoari in c.a. di sezione interna pari a 2,0x1,5 m e di lunghezza pari a circa 150 m;
 - un manufatto di scarico per le acque defluenti dalla condotta scatoare all'area di espansione;
 - l'area di espansione, da realizzare mediante scavo del terreno e riporto dello stesso lungo i confini dell'area in modo da sostituire un rilevato arginale, e dotata di canali di magra per il convogliamento delle portate più esigue verso valle;
 - un manufatto, costituito da una condotta scatoare in c.a. di sezione interna pari a 2,0x1,5 m, che permetta lo scarico delle acque dall'area stessa verso il Collettore Cattal Acque Basse posto in fregio all'area e a sua volta confluyente nell'idrovora "Cattal" nel comparto di pompaggio attiguo a quello relativo alle "Acque Medie";
 - ricalibratura del tratto finale del Collettore Pagliagheta posto a valle dell'aeroporto e parte del Collettore Acque Medie Cattal, in cui il Pagliagheta confluisce;
 - manufatto di sbarramento sul canale Cattal Acque Medie, a monte della confluenza del canale Pagliagheta, costituito da un salto di fondo e una paratoia per la regolazione dei livelli di monte;
 - la demolizione e nuova realizzazione di due ponti, il primo a valle della confluenza dei canali Cattal Acque Medie e Pagliagheta e il secondo in prossimità del manufatto di presa dell'area di espansione.
- 6.02 Adeguamento del depuratore: l'intervento prevede l'ampliamento e l'adeguamento tecnologico dell'impianto di depurazione e dell'isola ecologica attualmente presenti all'interno dell'aeroporto. L'isola ecologica verrà ampliata passando da una superficie 25m x 20m ad una 70m x 20m.
- 6.17_M2-M3b - Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera: l'intervento rientra nelle opere di mitigazioni contenute nello SIA del Masterplan 2021 e consiste nella realizzazione di una fascia alberata, posta su un terrapieno, sul fronte dell'abitato del Tessera verso l'aeroporto.

Fase 3

- 3.05 Park multipiano B1: l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un parcheggio Multipiano di dimensioni in pianta pari a 187 m per 91,6 m di larghezza, rastremata a 64,3m sul fronte del Terminal. Il multipiano si sviluppa su tre livelli per un'altezza massima fuori tutto di 14,7 m.

- 3.47 Park DHL: il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a raso per un totale di 190 posti auto, sul lato ovest, in adiacenza alla Torre di Controllo.
- 4.06.02 Ampliamento del piazzale - fase 2: il progetto prevede l'ampliamento Nord-Ovest del piazzale di sosta aeromobili. L'area d'intervento, ha un'estensione di circa 39.000 m². L'intervento prevede lo spostamento della recinzione aeroportuale, la demolizione di fabbricati e manufatti esistenti e la realizzazione delle pavimentazioni rigide per il piazzale stesso. Il progetto prevede inoltre lo spostamento di un breve tratto di perimetrale e della viabilità aeroportuale.
- 5.33 Cabina di trasformazione alta tensione: l'intervento prevede la realizzazione di una cabina di trasformazione AT/MT e dei relativi allacci alla rete AT.
- 6.17_M1 Insonorizzazione acustica degli edifici: l'intervento consiste in opere di mitigazione e compensazione attraverso insonorizzazione acustica degli edifici esposti ad un livello di rumore che supera quello previsto dalle classificazioni acustiche comunali.
- 6.17_M1a Riqualfica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele": consiste in interventi di ristrutturazione del fabbricato scolastico.
- 6.17_M4 Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto: applicazione sulla viabilità stradale all'interno del sedime di un trattamento fotocatalitico antismog a base di biossido di titanio.
- 6.17_M6 Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto: l'intervento prevede la realizzazione di strutture (in avanzamento rispetto alle rive esistenti) in grado di ridurre la riflessione delle onde prodotta dalle sponde e conseguentemente l'agitazione ondosa nella darsena.
- 6.17_C1a Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera: l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale nel tratto Tessera – Cà Noghera. Il percorso si sviluppa per una parte, dal centro di Tessera fino alla traversa via Cà Pianetti sul lato nord della SS Triestina (tratto a carico ANAS) per proseguire poi, attraverso la realizzazione di un sottopasso della bretella stradale, lungo il canale «Collettore acque medie Cattal» fino al centro di Cà Noghera.
- 6.17_C1b Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Campalto: l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale nel tratto Tessera – Campalto, sviluppato principalmente lungo gli argini del canale Osellino.
- 6.17_C2 Rotatoria stradale a Tessera: l'intervento consiste nella realizzazione di una rotatoria a Tessera in corrispondenza dell'incrocio tra le vie Triestina/Orlanda e la trasversale via Bazzera.
- 6.17_C3bis Parco a tema archeologico della Via Anna: L'intervento consiste nella realizzazione di uno scavo archeologico stratigrafico relativo ad un tratto della Via Anna, strada consolare d'epoca romana, posta nelle aree di pertinenza dell'aeroporto Marco Polo di Venezia (area di laminazione): l'intervento ha per obiettivo la restituzione di nuovi dati e nuove conoscenze sulla nota via antica, a parziale compensazione dell'impatto degli interventi previsti per l'aeroporto sul territorio.
- 6.17_C(A.2) Compensazioni territoriali individuate per il conferimento delle terre in esubero: l'intervento consiste nel ripristino di cave abbandonate e/o in generale nella

risistemazione di alcune aree degradate/abbandonate al di fuori del sedime aeroportuale.

2 I contenuti della documentazione di Ottemperanza

2.1 Aspetti introduttivi

Come definito in precedenza, l'obiettivo della presente Relazione Programmatica di Ottemperanza è quello di dettagliare a livello metodologico e temporale i contenuti della documentazione che si intende presentare in ottemperanza alla prescrizione 2 del D.M. 9/16 Sezione A.

Nei paragrafi successivi pertanto si affronteranno a livello metodologico le relazioni ed i documenti descritti nel Par. 1.2.

2.2 Documenti Generali

2.2.1 Il Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico

Il Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico ha l'obiettivo di fornire un quadro organico circa la gestione delle terre e rocce da scavo utilizzate nell'ambito della realizzazione degli interventi previsti nel Masterplan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera – Venezia.

Tale esigenza si configura sia per dare risposta a quanto prescritto dal D.M. 9/16 Sez. A punto 2 lettera b, sia per poter avere un primo quadro programmatico degli interventi previsti dal Masterplan. Tali interventi infatti, avendo fasizzazioni realizzative differenti non presentano allo stato lo stesso livello di approfondimento. Nasce pertanto l'esigenza di redigere un documento generale in grado di poter fornire la visione unitaria degli aspetti progettuali ma che al tempo stesso sia sviluppato ad un livello tale da poter omogenizzare le informazioni, rimandando a dei Piani di Utilizzo definiti "attuativi" la definizione di dettaglio di quanto previsto dal Piano Programmatico.

Partendo da tali presupposti il Piano di Utilizzo, se pur redatto ai sensi del D.M. 161/2012, presenta gli aspetti caratteristici di una relazione programmatica, non essendo oggi disponibili tutti gli elementi per poter ottemperare a quanto richiesto dal MATTM con D.M. n. 9/16.

Da ciò ne conseguono due aspetti peculiari del piano:

- in coerenza alla funzione programmatica, al Piano di Utilizzo seguiranno dei successivi "Piani di Utilizzo attuativi" redatti ai sensi del D.M. 161/2012;
- in termini di caratterizzazioni ambientali sono riportate unicamente quelle relative ad iniziative attualmente ad un livello di progettazione tale da garantire la possibilità di redigere un Piano di Caratterizzazione. Gli altri progetti e la relativa documentazione di ottemperanza saranno consegnati in fasi successive secondo le modalità specificate nel proseguo del Piano.

Il documento tratta, quindi, l'intero argomento delle terre scavate e del loro utilizzo secondo le principali modalità consentite dalla normativa vigente.

Dal punto di vista prettamente teorico la trattazione non si limiterà al tema del sottoprodotto come richiederebbe l'applicazione pedissequa del D.M. 161/2012, ma pone un'attenzione più ampia alle logiche di sostenibilità ambientale in termini di utilizzo delle risorse.

Per perseguire al massimo tale obiettivo il Piano prevede, sempre all'interno del cantiere unico in cui si opera, rappresentato dal sedime dell'aeroporto di Venezia, il ricorso ad alcuni deposito intermedi. Il Piano di Utilizzo programmatico ha quindi la finalità di fornire una gestione organica che possa racchiudere tutte le fasi massimizzando così l'efficacia e l'efficienza nella gestione delle terre e rocce da scavo e dei relativi depositi intermedi.

Tali elementi sono visti quali principi di tutela ambientale. I depositi intermedi infatti permetteranno di non conferire a discarica il materiale scavato e non direttamente utilizzabile nella medesima parte di opera in realizzazione in quel momento (non producendo pertanto rifiuti) e, conseguentemente, di non dover approvvigionare materiale da cava, determinando così un consumo di materie prime non rinnovabili.

In ultima analisi l'obiettivo primario del piano programmatico di utilizzo delle terre e rocce da scavo ha l'obiettivo di fornire un primo quadro unitario della gestione delle terre e rocce e di autorizzare i diversi depositi intermedi Tale accorgimento risulta necessario al fine di poter massimizzare l'utilizzo dei sottoprodotti e non ricorrere ad approvvigionamenti in cava nonché al conferimento di materiale a discarica. Il deposito intermedio infatti non può avere durata superiore a quella del Piano di Utilizzo e pertanto, facendo riferimento ai soli PdU attuativi, il materiale diventerebbe rifiuto al termine delle opere dello stralcio funzionale a cui il singolo PdU attuativo farebbe riferimento. Appare evidente come tale approccio non sarebbe né sinergico né integrato e porterebbe ad un inutile spreco di risorse non rinnovabili. Per evitare ciò il PdU programmatico coordina e definisce in un'ottica più ampia (e meno dettagliata) tutte le opere, definendo una validità del deposito intermedio che permette quindi di far interagire e bilanciare i diversi stralci, in un'ottica di efficacia ed efficienza nell'uso delle risorse nonché di limitazione nella produzione dei rifiuti.

2.3 Documenti Specifici per "Fasi"

2.3.1 Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale del cantiere

Tale relazione ha come obiettivo la rispondenza alla lettera a) del punto 2 della prescrizione al D.M. 9/16. In tale punto viene quindi richiesto di predisporre un'accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisori, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale.

Quanto verrà predisposto nelle diverse fasi è quindi un documento di cantierizzazione strutturato su più livelli:

1. Il primo livello di tipo progettuale – gestionale nel quale verranno descritti dal punto di vista tecnico i cantieri fissi ed operativi, le attività previste ed i cronoprogrammi, definendo macchinari ed operazioni correlati allo sviluppo di ogni intervento ricompreso in una specifica fase.
2. Il secondo livello di analisi ambientale. Partendo dalle informazioni di cui al punto 1 sarà quindi possibile effettuare un'analisi degli effetti ambientali di tali lavorazioni sulle principali componenti ambientali.
3. Un terzo livello di ottimizzazione. Dalle risultanze delle analisi del punto 2 sarà possibile determinare elementi di attenzione ed eventuali correzioni dal punto di vista realizzativo-gestionali da mettere in pratica al fine di minimizzare le interferenze tra il cantiere e l'ambiente.

Dal punto di vista metodologico, per ogni "fase", si possono definire tutti i cantieri necessari ai fini della realizzazione delle opere. Ad ogni cantiere sono associate delle lavorazioni elementari la cui somma definisce tutte le attività necessarie per la realizzazione dell'opera.

L'esemplificazione di tale metodologia è riportata in Figura 2-1.

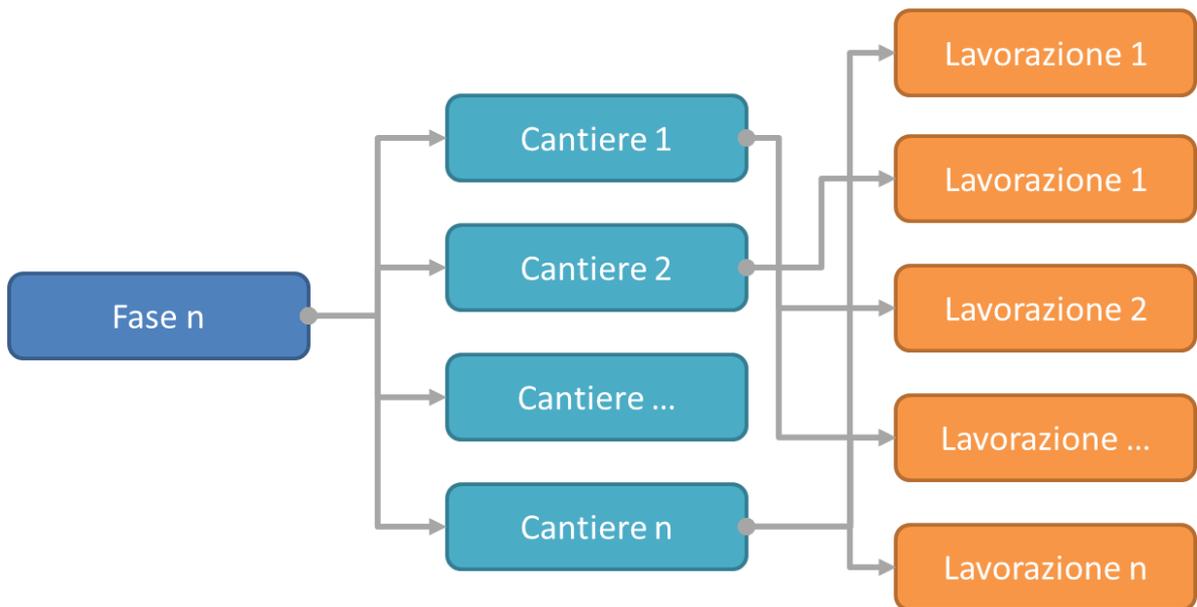


Figura 2-1 Esempificazione metodologica per la schematizzazione delle lavorazioni nei cantieri

Entrando nello specifico del processo logico sopra riportato la metodologia prevede lo smembramento delle attività di cantiere fino alla individuazione di lavorazioni che possono essere definite elementari e delle loro possibili interferenze sull'ambiente, decontestualizzandole, in prima battuta, rispetto alla specifica area di lavorazione.

Posto che ogni lavorazione elementare può generare sull'ambiente specifici effetti è possibile individuare preliminarmente le possibili interferenze da essa indotti.

Procedendo a ritroso nell'analisi, secondo quanto definito nel paragrafo precedente, è possibile definire, a livello metodologico, il processo che porta all'analisi delle interferenze dei cantieri, e, pertanto, alla definizione degli impatti, generati nella realizzazione dei singoli lotti funzionali.

Quanto sin qui esposto può essere sintetizzato nel diagramma a blocchi di Figura 2-2.

**LAVORAZIONI
ELEMENTARI**

CANTIERI

**ANALISI
AMBIENTALE**

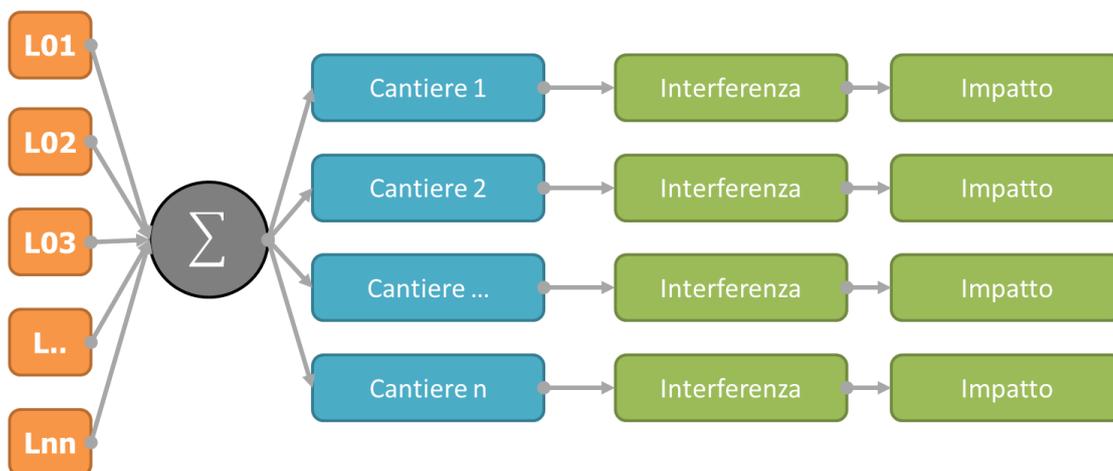


Figura 2-2 Metodologia di lavoro

La combinazione delle lavorazioni elementari permetterà di individuare *il worst case scenario* al fine di poter verificare il rispetto dei limiti normativi e più in generale l'analisi degli effetti ambientali del cantiere nelle condizioni più cautelative.

Stante tale metodologia, nella redazione della relazione di cantiere verranno quindi prodotte delle specifiche schede di progetto e relative schede ambientali volte a schematizzare e semplificare l'analisi condotta per tutti i cantieri in maniera integrata.

Dall'analisi degli impatti potenziali si potranno definire e/o modificare accorgimenti gestionali del cantiere e/o l'applicazione di BAT specifiche per la riduzione dell'interferenza prevista.

2.3.2 Piano di gestione dei materiali

Il Piano di gestione delle materie è strutturato al fine di assolvere il ruolo di "documento madre" dei documenti presentati nei paragrafi successivi. In tale documento verrà quindi fornito, con riferimento agli interventi previsti nella singola fase di analisi, un quadro unitario di gestione dei materiali.

Tale quadro sarà strutturato al fine di determinare le esigenze derivanti dai singoli progetti e successivamente inquadrarli dal punto di vista normativo, procedurale e documentale.

Dal punto di vista metodologico appare chiaro come operare nel rispetto delle regole della sostenibilità ambientale rappresenta oggi non solo un dovere, ma una necessità che ha ricadute sulla crescita economica e sulla tutela dell'ambiente. In quest'ottica rientra una attenta gestione dei materiali e più nello specifico dei rifiuti.

Lo scopo del documento consiste quindi nell'inquadrare l'attività di gestione dei materiali relativi alla realizzazione delle opere nelle diverse fasi, rimandando per gli approfondimenti dei singoli aspetti alle relative relazioni specialistiche.

Di seguito è riportato uno schema logico "tipo" di come si intende affrontare la tematica nel documento.

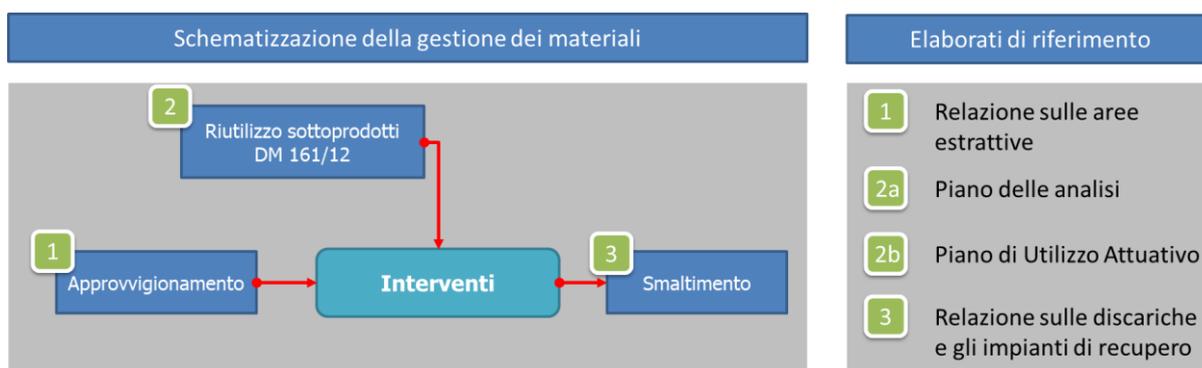


Figura 2-3 Schema della gestione dei materiali e elaborati di riferimento per le specifiche trattazioni

2.3.3 Relazione sulle aree estrattive

Tale documento affronta il tema delle cave di materiali inerti con specifico riferimento ai materiali necessari per la realizzazione degli interventi delle specifiche Fasi.

Tali documenti, dal punto di vista metodologico, conterranno una prima disamina su vasta scala delle aree estrattive, attraverso l'analisi dello stato della pianificazione in materia nonché le aree di cava autorizzate.

Una seconda parte dei documenti sarà strutturata entrando nel merito dei singoli progetti e delle relative esigenze in termini di fabbisogni di inerti vergini da cava, analizzando (in funzione di alcuni parametri quali volumetrie residue, distanze, interferenze ecc.) tra i siti individuati nella prima fase, quelli che possono assolvere alle esigenze stesse.

2.3.4 Relazioni sulle discariche e gli impianti di recupero

In analogia al punto precedente il documento sarà strutturato nelle medesime modalità e seguendo la stessa metodologia con specifico riferimento prima agli impianti di recupero ed in ultima analisi alle discariche.

2.3.5 Piano delle analisi

Propedeuticamente al piano di utilizzo attuativo, in coerenza a quanto richiesto dalla prescrizione, sarà predisposto un Piano delle analisi che conterrà l'individuazione dei punti

e delle modalità con cui effettuare il campionamento dei terreni che dovranno essere reimpiegati nel progetto quali sottoprodotti, ai sensi del D.M. 161/12.

Tale Piano sarà concordato con ARPA Veneto.

2.3.6 Piano di Utilizzo delle terre – Documento Attuativo

In ultimo, il Piano di Utilizzo Attuativo andrà a dettagliare quanto individuato in maniera programmatica dal documento di Par. 2.2.1. In particolare il Piano di Utilizzo attuativo, in coerenza alla normativa vigente (D.M. 161/12) dovrà sostanziare il rispetto dei quattro requisiti necessari a caratterizzare le terre e rocce da scavo prodotte nell'ambito dei singoli interventi della fase quali sottoprodotti.

3 Le tempistiche previste

Come esplicitato nei paragrafi precedenti, l'invio della documentazione per "fasi" si è resa necessaria al fine di poter acquisire le informazioni utili ad eseguire le analisi richieste dall'ottemperanza.

E' pertanto previsto l'invio della documentazione secondo tale calendario indicativo:

- Fase 1
 - Piano delle Analisi 21/07/2017
 - Piano di Utilizzo Attuativo 31/07/2017
 - Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale 04/08/2017
 - Piano di Gestione dei materiali 04/08/2017
 - Relazione sulle aree estrattive 04/08/2017
 - Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero 04/08/2017
- Fase 2
 - Piano delle Analisi 15/09/2017
 - Piano di Utilizzo Attuativo 29/09/2017
 - Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale 29/09/2017
 - Piano di Gestione dei materiali 29/09/2017
 - Relazione sulle aree estrattive 29/09/2017
 - Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero 29/09/2017
- Fase 3
 - Piano delle Analisi 15/12/2017
 - Piano di Utilizzo Attuativo 29/12/2017
 - Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale 29/12/2017
 - Piano di Gestione dei materiali 29/12/2017
 - Relazione sulle aree estrattive 29/12/2017
 - Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero 29/12/2017

4 Tabella sinottica di rispondenza alla prescrizione

Richieste prescrizione	Risposte
<p><i>una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale;</i></p>	<p>Al fine di rispondere alla prescrizione verrà redatto, per ogni Fase in cui è stato suddiviso il Masterplan, una specifica "Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale del cantiere".</p> <p>In tale documento, oltre alla descrizione delle aree di cantiere, verrà eseguita un'analisi specifica circa le possibili interferenze ambientali con l'individuazione delle procedure e delle tecniche da porre in opera al fine di prevenire ogni prevedibile tipologia di inquinamento.</p>
<p><i>una relazione contenente il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati per tutte le opere oggetto del presente parere, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente.</i></p>	<p>A tale scopo verrà redatto, per ogni Fase, il "Piano di gestione dei materiali" in cui verrà inserito il bilancio complessivo di tutti i materiali utilizzati per l'esecuzione delle opere, previsti in fase di progettazione.</p> <p>Verranno fornite inoltre indicazioni circa le modalità di gestione di tali materiali dal punto di vista procedurale.</p> <p>La relazione fornirà anche un quadro complessivo dei percorsi e delle modalità di trasporto in relazione ai sopracitati materiali.</p>
<p><i>La relazione dovrà indicare la scelta delle eventuali cave e discariche che saranno utilizzate, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave e discariche alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali.</i></p>	<p>A tale scopo verranno redatti, per ogni Fase, i seguenti elaborati "Relazione sulle aree estrattive" e "Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero".</p> <p>In tali documenti saranno forniti gli elementi necessari ad individuare le cave di prestito, le discariche e gli eventuali impianti di recupero che verranno utilizzati, dando indicazioni sulla reale disponibilità, in termini volumetrici, alla fornitura o al conferimento dei materiali previsti dai progetti.</p>

Richieste prescrizione	Risposte
<p><i>I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-industriali ai sensi del DM 161/2012. Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e reinterri in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante, al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare - dalla quota del fondo scavo fino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco - esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii</i></p>	<p>Al fine di ottemperare a quanto richiesto verrà in prima fase redatto "Piano di Utilizzo – Documento Programmatico" il quale permetterà di avere un quadro completo e fornire gli indirizzi principali in relazione alle terre e rocce da scavo reimpiegate come sottoprodotti ai sensi del D.M. 161/12.</p> <p>Successivamente, per ogni Fase, verrà prodotto un "Piano di Utilizzo Attuativo" con l'obiettivo di specificare, grazie all'avanzamento progettuale, gli elementi individuati nel Piano di Utilizzo – documento programmatico.</p>
<p><i>Il piano delle analisi, riguardante la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo, con particolare attenzione alle tipologie da utilizzare nei lavori di imbonimento della barena nella zona di adeguamento della RESA e nei lavori di ripristino delle barene deteriorate nella parte terminale del canale di Tessera (inclusi monitoraggi e prove ante operam e in corso d'opera), dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Veneto e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori.</i></p>	<p>Al fine di rispondere alla prescrizione verrà redatto, per ogni Fase, uno specifico "Piano delle Analisi".</p> <p>Tale Piano sarà concordato con ARPA Veneto e conterrà gli elementi per effettuare la caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/12 e che verranno poi ripresi all'interno dei singoli PdU attuativi.</p>