

**Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera  
Master Plan 2021  
Ampliamento del terminal passeggeri – Lotto 2A  
("TL2A")**

**PIANO INTERRATO**

**VALUTAZIONE PRELIMINARE  
(ex art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

**Lista di controllo**

## 1. Titolo del progetto

Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà – Master Plan 2021

Ampliamento del terminal passeggeri – Lotto 2A (“TL2A”) – PIANO INTERRATO

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	<p><i>“[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 m di lunghezza”</i></p> <p>NOTA L'oggetto della presente valutazione preliminare consiste nella variante all'intervento di ampliamento del terminal passeggeri, facente parte delle opere inserite nel Master Plan 2021, sottoposto a VIA (parere positivo di compatibilità ambientale con Decreto n. 9 del 19/01/2016) in quanto rientrante nella categoria degli aeroporti secondo quanto sopra riportato (Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 allegato II, punto 10).</p> <p>L'intervento in sé (ampliamento del terminal passeggeri) non appartiene ad alcuna tipologia inclusa negli allegati alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006.</p>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Le opere di ampliamento del terminal passeggeri fanno parte degli interventi previsti nel Master Plan 2021 dell'aeroporto “Marco Polo” di Venezia, per i quali è stato ottenuto parere positivo di compatibilità ambientale con il Decreto n. 9 del 19/01/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Nel Master Plan sopra citato il potenziamento e l'ampliamento del terminal esistente, a supporto degli stimati scenari di crescita del traffico passeggeri, è previsto attraverso la sua espansione da realizzarsi con la costruzione contemporanea di due nuovi corpi simmetrici:

- uno verso nord (denominato 2A);
- l'altro verso sud (denominato 2B).

I successivi approfondimenti hanno orientato la progettazione verso una soluzione che prevede di procedere per successivi ampliamenti parziali, garantendo per ogni step un livello di servizio adeguato all'utenza; la realizzazione delle opere è pertanto in successione così prevista:

1. un ridotto volume verso sud (Pier Sud);
2. l'ampliamento completo verso nord (2A) con l'inserimento di alcuni volumi aggiuntivi;
3. un piano interrato del corpo 2A;
4. il completamento dell'ampliamento del terminal verso sud (2B).

Come detto gli ampliamenti 2A e 2B sono e rimangono parte del progetto principale di ampliamento del terminal passeggeri e sono stati ambientalmente autorizzati in seno alla procedura VIA cui è stato sottoposto il Master Plan 2021.

### 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Per le variazioni progettuali secondarie, inserite successivamente alla emissione del Decreto VIA 09/2016 e relative all'inserimento di alcuni volumi aggiuntivi nell'ampliamento verso nord 2A e il Pier Sud (di cui al punto 1 e 2), la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha già ritenuto che le stesse non determinino effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate (cfr. Allegato 01 "Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017").

La variante introdotta e sottoposta alla valutazione preliminare di cui alla presente nota è costituita dal solo piano interrato dell'ampliamento verso nord del Lotto 2A (punto 3); tale scelta deriva dalla necessità di procedere progressivamente agli ampliamenti del terminal, garantendo in ogni step l'operatività del terminal ed i relativi servizi, riducendo al tempo stesso le aree interessate contemporaneamente dai cantieri.

Tale modifica progettuale (realizzazione del volume interrato) risponde all'esigenza di prevedere un'area dedicata a funzioni tecnologiche di supporto dell'attività aeroportuale, quali depositi delle unità commerciali, spogliatoi dotati di docce e servizi igienici del personale aeroportuale. In questo modo, rispetto alla soluzione originaria di ampliamento contemporaneo (2A + 2B):

- vengono ridotte le aree di cantiere e le interferenze che si sarebbero determinate dalla contemporaneità dei cantieri dell'ampliamento 2A e 2B;
- viene ridotta temporaneamente l'occupazione di suolo dell'ampliamento a 59.000 m<sup>2</sup> (26.800 m<sup>2</sup> in meno rispetto agli originari 85.800 m<sup>2</sup> di ampliamento 2A + 2B);
- la disponibilità di ampi spazi di deposito e stoccaggio permetterà (in fase di esercizio del terminal) di minimizzare le movimentazioni delle forniture, ottimizzando i trasporti e la logistica (numero di vettori di trasporto minore con maggiore capacità) con evidente beneficio ambientale.

Si veda l'Allegato 02 per i confronti grafici tra la precedente soluzione di ampliamento e la variante introdotta.

### 4. Localizzazione del progetto

Il progetto si localizza all'interno dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia.

L'aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia, affacciato sulla laguna veneta, si trova a circa 12 km a nord-est della città di Venezia, appartenente alla Città Metropolitana di Venezia. Lo scalo dista 10 km da Mestre, 29 km da Treviso e circa 40 km da Padova. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 377 ha tra la laguna e la SS 14 – Triestina e interessa dal punto di vista territoriale e amministrativo esclusivamente il Comune di Venezia (Allegato 03 "Inquadramento territoriale dell'aeroporto Marco Polo").

Attualmente all'interno del sedime aeroportuale, normalmente distinto, come tutti gli aeroporti civili moderni in due grandi macro-aree, dette airside e landside, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico, trovano posto le funzioni ed infrastrutture che caratterizzano un aeroporto (Allegato 04 "Sedime aeroportuale stato di fatto").

L'unico centro abitato con cui confina direttamente l'aeroporto è Tessera, frazione del Comune di Venezia. Nel territorio limitrofo all'aeroporto sono presenti inoltre i centri abitati di Favaro Veneto, Campalto, Cà Noghera (rientranti nel territorio e nella giurisdizione del Comune di Venezia), il Comune di Quarto d'Altino, con le frazioni di Altino, Trepalade e Portegrandi, e il Comune di Marcon.

L'area circostante l'aeroporto è attualmente adibita ad uso agricolo. Nelle aree immediatamente adiacenti al sedime aeroportuale vi è una struttura, il casinò di Cà Noghera, principalmente dedicata all'intrattenimento, una centrale di betonaggio e alcune abitazioni private. In prossimità della testata pista 22, lungo il ramo morto del canale Osellino, esiste una modesta attività artigianale destinata al rimessaggio di imbarcazioni da diporto. Gli stabilimenti industriali di rilevante interesse sono quelli delle aziende Berti srl, Leonardo S.p.A. e Superjet International S.p.A (Allegato 03 "Inquadramento territoriale dell'aeroporto Marco Polo").

L'intervento, come l'intero sedime aeroportuale, si colloca all'interno (Allegato 05A e 05B "Vincoli e tutele"):

- vincolo paesaggistico-archeologico art.142 c. 1) lett. M) D.Lgs. 42/2004 (ai sensi della L. 1089/39 e L.431/85);

#### 4. Localizzazione del progetto

- vincolo paesaggistico “bacino laguna di Venezia” art. 142 c.1) lett. A) D.Lgs. 42/2004;
- vincolo paesaggistico “Laguna di Venezia” art. 136 c.1) lett. D) D.Lgs. 42/2004 (ai sensi del D.M. 1.08.1985 – G.U. n. 223 del 1985).

I vincoli e le tutele ambientali in prossimità degli interventi previsti sono:

- vincolo paesaggistico Canale Osellino art.142 c. 1) lett. C) D.Lgs. 42/2004;
- vincolo paesaggistico “Forte Rossarol” art. 10 c. 1) D.Lgs. 42/2004 (ai sensi L. 1089/1939 con D.M. 28.03.1990);
- vincolo paesaggistico “Torre di Tessera” art. 10 c. 1) D.Lgs. 42/2004 (ai sensi L. 1089/1939 con D.M. 07.07.1959);
- Rete Natura 2000 – SIC laguna superiore di Venezia (IT3250031);
- Rete Natura 2000 – ZPS laguna di Venezia (IT3250046);
- strada romana.

#### 5. Caratteristiche del progetto

La variante sottoposta alla verifica preliminare prevede l’inserimento di un piano interrato di circa 11.400 m<sup>2</sup>, corrispondente ad una volumetria di circa 72.000 m<sup>3</sup>, al di sotto del sedime di ampliamento nord del terminal esistente (cfr. Allegato 06A e 06B “Progetto piano interrato”).

Il piano interrato sarà realizzato al di sotto dell’impronta dell’ampliamento nord del terminal, e avrà lunghezza e larghezza massima rispettivamente di circa 210 m e 64 m (Allegato 07A “Piante, sezioni e tipologici degli scavi”). La profondità di fondo scavo, inoltre, si attesta attorno ai – 5 m s.l.m. e quindi con una profondità di circa 6 m dal piano campagna. Durante le lavorazioni per la realizzazione del piano interrato saranno eseguiti dei lavori di scavo a sezione aperta e di realizzazione di perforazioni per la realizzazione dei diaframmi di sostegno dello scavo (Allegato 07B “Pianta dei pali di fondazione e dei diaframmi”).

Vista la natura prevalentemente coesiva dei terreni del sedime aeroportuale, i carichi gravanti e l’importanza dell’opera, si prevede l’adozione di fondazioni di tipo profondo.

In particolare, per il piano interrato si prevedono diaframmi in c.a. di spessore 80 cm e lunghezza 19 m, a sostegno dello scavo. Sarà realizzata una platea di 130 cm di spessore atta a contrastare parzialmente la sottospinta idraulica, al di sotto di questa, saranno realizzati una serie di pali FDP (Full Displacement Pile: una metodologia di esecuzione del palo di fondazione eseguita senza asportazione di terreno) di diametro 620 mm e lunghezza 21 m.

Tali fondazioni profonde hanno lo scopo di riportare le azioni dei carichi, che si trasferiscono dai piani superiori e dalla copertura agli strati più profondi a maggior portanza.

Le paratie di diaframmi saranno completate mediante la realizzazione di una controparete interna di 40 cm di spessore in grado di resistere alla spinta idraulica.

La copertura dell’interrato sarà realizzata mediante una soletta monolitica di spessore 60 cm, che costituirà il piano di calpestio a piano campagna, sulla quale troveranno collocazione il sistema di smistamento bagagli (BHS) e circoleranno i mezzi di cantiere in fase di costruzione, nonché quelli di servizio per l’allestimento dei voli in fase di esercizio.

L’impiego della tecnologia FDP minimizza le deformazioni nel terreno dovute alla realizzazione di un palo trivellato e consente di evitare l’utilizzo di bentonite e il conseguente impianto di cantiere; inoltre la tecnologia FDP permette di avere minime quantità di terreno da asportare, con vantaggio per il cantiere. Per i dettagli grafici si rimanda all’Allegato 07B “Pianta dei pali di fondazione e dei diaframmi”.

Il progetto definitivo, inoltre, conferma alcuni indirizzi di sostenibilità ambientale contenuti nel progetto originario illustrato nel Master Plan sottoposto a VIA che riguardano:

- la realizzazione di impianti fotovoltaici a pannelli solari sulla copertura dei pontili di imbarco e sulla copertura dell’ampliamento Nord, lato land-side, realizzato con tecnologia CIGS (rame, indio, gallio, selenio) avente una potenza di picco pari a circa 480 kWp;
- l’utilizzo di illuminazione a LED, con apparecchi di illuminazione per lo più incassati nel controsoffitto o montati a plafone/parete. Gli apparecchi di illuminazione montano led con temperatura di colore pari a 4.000K, con flussi luminosi diversi adeguati a coprire le esigenze di ogni singola area, a seconda delle prestazioni richieste dal compito visivo, anche per quelle zone le cui altezze di installazione sono più

## 5. Caratteristiche del progetto

elevate;

- la ricerca di tecnologie costruttive e soluzioni di esercizio nella progettazione al fine di soddisfare tutti i requisiti del protocollo LEED.

La realizzazione dell'interrato si realizzerà nella Fase 2 dei lavori previsti nel progetto dell'ampliamento complessivo (Lotto 2A, Pier Sud e Ristrutturazione terminal esistenti), e comporterà 10 mesi di lavorazione sui 47 mesi complessivi della Fase 2. In particolare la realizzazione del piano interrato prevede principalmente una durata di 315 giorni.

Durante tale fase infatti oltre alla realizzazione del piano interrato (oggetto della presente verifica preliminare), verranno realizzati il nuovo BHS a servizio del terminal, le nuove centrali tecnologiche (elettriche e meccaniche) e la nuova hall partenze con implementazione di nuovi banchi check-in e di nuovi controlli varchi (vedasi Allegato 08 "*Cantierizzazione*").

Gli interventi di cantiere saranno realizzati in adiacenza al Terminal esistente e pertanto si andranno a sviluppare all'interno del sedime aeroportuale. Ne consegue che le interferenze da parte del cantiere sul territorio esterno all'aeroporto saranno limitate principalmente ai flussi dei mezzi di trasporto da e verso il cantiere. Inoltre le lavorazioni maggiormente impattanti per il terminal verranno concentrate durante il periodo invernale (1 ottobre – 1 aprile), caratterizzato da un minor traffico e afflusso di passeggeri in partenza ed arrivo dall'aeroporto.

Vista la vicinanza degli interventi di ampliamento all'esistente terminal (che rimarrà operativo durante i lavori), è stata individuata un'area di cantiere remoto che andrà ad accogliere tutte le attività di coordinamento dell'impresa e della direzione lavori oltre alle tradizionali funzioni, come di seguito elencato:

- deposito materiali;
- accumulo temporaneo e smistamento materiali derivanti da scavi e demolizioni;
- sosta mezzi ed attrezzature.

Tale area è stata individuata all'interno del sedime aeroportuale, in area land-side. L'area individuata è quella libera in adiacenza al depuratore (vedasi Allegato 08 "*Cantierizzazione*").

Nelle aree adiacenti ai principali interventi, invece, saranno realizzate delle opportune aree di cantiere, necessarie per rispondere all'esigenza di avere un'area operativa in adiacenza alle opere da realizzare (vedasi Allegato 08 "*Cantierizzazione*").

Le aree di cantiere saranno dotate di opportune strutture per la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali di dilavamento verso gli idonei impianti di trattamento, che sono ubicati nelle vicinanze.

Il picco di flusso veicolare in fase di cantiere è previsto durante le lavorazioni di realizzazione del piano interrato (in Fase 2), in concomitanza dei lavori di scavo a sezione aperta e di realizzazione delle perforazioni per la realizzazione dei diaframmi di sostegno dello scavo (con 32 mov/giorno per gli 8 mesi necessari alla realizzazione dell'interrato).

La viabilità dei mezzi necessari alla realizzazione dell'intervento rimane all'interno del sedime aeroportuale non gravando sulla viabilità di accesso allo scalo. Anche all'interno del sedime aeroportuale le viabilità di servizio alla realizzazione dell'opera rimane separata e non interferente con quella destinata all'utenza aeroportuale (passeggeri, operatori).

La gestione delle materie, intese come terre da scavo, rifiuti da demolizioni (recuperabili e non) e materie prime, seguirà gli indirizzi e le indicazioni che verranno definiti nel corso della verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 2, parte b) dell'art. 1 sezione A del Decreto di VIA relativo al Master Plan 2021.

Attualmente con lettera ENAC prot. n. 0082234 del 8 agosto 2017 è stata avviata la documentazione relativa a terre e rocce e altri materiali relativamente al primo gruppo di interventi, assieme alla documentazione generale e programmatica di ottemperanza. L'intervento in oggetto, facente parte del più ampio progetto dell'ampliamento verso nord del terminal (TL2A), appartiene al secondo gruppo di interventi del Master Plan, per i quali sarà prodotta la suddetta documentazione entro la fine dell'anno 2017.

In tal senso per l'intervento in esame, come per tutti gli interventi previsti dal Master Plan 2021, in ottemperanza alla prescrizione suddetta viene sviluppata la seguente documentazione di approfondimento sui temi della gestione delle materie:

- Piano delle Analisi;
- Piano di Utilizzo Attuativo;

## 5. Caratteristiche del progetto

- Piano di Gestione dei materiali;
- Relazione sulle aree estrattive;
- Relazione sulle discariche e gli impianti di recupero.

L'obiettivo a cui si tende l'ottemperanza e gli approfondimenti relativi è quello di riutilizzare il maggior volume possibile di terre e rocce da scavo sia nell'ambito degli interventi previsti dal Master Plan sia attraverso interventi di recupero ambientale al di fuori del sedime aeroportuale (es. recupero aree di cava dismesse). Ai sensi del DM 161/12, dal 22 agosto 2017 sostituito dal DPR 120/2017, e dei limiti imposti dalla prescrizione suddetta si prevede il riutilizzo di tutte le terre con adeguate caratteristiche geotecniche ed ambientali (valori dei parametri entro i limiti di colonna B della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.). Infatti i risultati preliminari di alcuni sondaggi esplorativi effettuati nell'area confermano che i terreni si attestano su valori di qualità entro i limiti di colonna B e per la maggior parte entro i limiti di colonna A.

Nel bilancio dei volumi derivanti alle attività di scavo, messa in opera dei diaframmi in cls e reinterro con materiale adiacente al cantiere, relativa alla realizzazione dell'interrato del progetto "TL2A" si genera una quantità di terre pari a circa 83.000 m<sup>3</sup>, che, sulla base di quanto sopra riportato, sono riutilizzabili ai sensi del DPR 120/2017 (in vigore dal 22 agosto 2017).

Tuttavia, fintanto che non saranno effettuate le caratterizzazioni complete degli orizzonti scavati ai sensi del DPR 120/2017, cautelativamente, dovendo ipotizzare di dover affrontare il caso peggiore, cioè il conferimento in discarica o ad impianto di trattamento, la disamina territoriale sulla presenza di impianti di recupero e/o discariche in grado di poter accogliere il materiale scavato che, a seguito della caratterizzazione ambientale, dovesse risultare non idoneo all'utilizzo (dati forniti dal Geoportale della Regione Veneto) garantisce capacità di trattamento e volumi residui di conferimento congruenti con le quantità in gioco nel presente progetto.

L'attività di aggettamento, necessaria all'esecuzione degli scavi e delle fondazioni e murature dell'opera in asciutto oltreché per evitare qualsiasi fenomeno di sollevamento fondo scavo, sarà realizzata con un sistema di tipo "dewatering" con pozzi, il cui principio di funzionamento consiste essenzialmente nell'emungere l'acqua dal sottosuolo attraverso un insieme di pozzi di captazione infissi nel terreno ad una profondità superiore a quella di fondo scavo. Gli scavi saranno eseguiti da valle verso monte per consentire lo smaltimento delle acque a deflusso naturale.

Le acque di falda emunte dal sistema dewatering saranno restituite al canale Pagliaghetta solo dopo opportuno trattamento chimico-fisico. Le acque emunte saranno trattate per assicurare la conformità con quanto previsto dal PTA delle Regione Veneto.

Nell'ipotesi che nelle acque di falda siano presenti metalli e idrocarburi in concentrazione superiore ai limiti di legge, il processo di trattamento includerà l'equalizzazione ed il condizionamento delle acque emunte, la filtrazione per la rimozione dei solidi sospesi e una sezione di abbattimento dei metalli pesanti. Sarà inoltre necessaria una sezione di finissaggio delle acque tramite carboni attivi per la probabile presenza di solidi sospesi dovuti agli scavi.

Le acque saranno scaricate nel canale summenzionato a valle di specifica ed idonea tecnologia di trattamento chimico-fisico.

Per il cantiere, dell'intervento oggetto della presente verifica rimangono valide le misure di attenuazione dell'impatto già inserite nel Master Plan 2021:

Codice	Misura di attenuazione	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
MC-1	minimizzazione tempi di esecuzione	emissione di rumore e gas combustibili e polveri (durata della perturbazione)
MC-3	adozione piani di movimentazione	fabbisogno nel campo dei trasporti
MC-4	limitazione aree di cantiere	occupazione di suolo
MC-6	utilizzo mezzi omologati	dispersione polveri
MC-7	pulitura delle gomme degli automezzi	dispersione polveri
MC-8	bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità	dispersione polveri
MC-9	utilizzo tecnica della prefabbricazione, riutilizzo terre di scavo e riciclaggio in situ dei materiali demoliti	utilizzo delle risorse primarie

## 5. Caratteristiche del progetto

Inoltre per il cantiere dell'intervento in esame, come per tutti i cantieri degli interventi previsti dal Master Plan 2021, in ottemperanza alla prescrizione n. 2, parte a) dell'art. 1 sezione A del Decreto di VIA è prevista la redazione di una specifica Relazione di Cantierizzazione e Gestione Ambientale del Cantiere, contenente i seguenti approfondimenti:

- aspetti tecnici di organizzazione del cantiere;
- aspetti ambientali legati alle interferenze tra le attività di cantiere e le componenti ambientali;
- misure di gestione ambientale atte alla riduzione delle interferenze.

Attualmente con lettera ENAC prot. n. 0082234 del 8 agosto 2017 è stata avviata la documentazione di cantierizzazione relativamente al primo gruppo di interventi, assieme alla documentazione generale e programmatica di ottemperanza. L'intervento in oggetto, facente parte del più ampio progetto dell'ampliamento verso nord del terminal (TL2A), appartiene al secondo gruppo di interventi del Master Plan, per i quali sarà prodotta la suddetta documentazione di cantierizzazione entro la fine dell'anno 2017.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA (Master Plan 2021), integrata Valutazione di incidenza, autorizzazione paesaggistica e verifica preventiva dell'interesse archeologico	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo Decreto n. 9 del 19/01/2016
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica della variante e verifica archeologica, inclusa la "non assoggettabilità a Valutazione di incidenza", ex DGR Veneto 2299/2014 (nell'ambito della Conferenza di Servizi ex art. 147, D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.) <input type="checkbox"/> _____	Decreto Direttoriale Regionale del Veneto n. 38 del 05/04/2017 (Allegato 09) _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Compatibilità idraulica <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (istanza presentata il 28/04/2017) <input type="checkbox"/> _____

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Aree</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Laguna di Venezia (non inserita nell'elenco delle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar) (confinante lato sud est) Foce del fiume Dese a Nord (distanza circa 4 km) e Foce del canale Osellino a Sud (distanza circa 2 km)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mar Adriatico settentrionale e zona costiera a circa 12 km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"; SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia". (distanza circa 1 km) (vedasi Allegato 05B)
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'agglomerato di Venezia si sono verificate criticità rispetto alla concentrazione di PM <sub>10</sub> (stazione Parco Bissuola, distanza circa 6,5 km)
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mestre (Comune di Venezia, 180.000 abitanti) (distanza circa 10 km)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Area sottoposta a vincolo paesaggistico ed archeologico (vedasi Allegato 05A)



8. Aree sensibili e/o vincolate			
Aree	SI	NO	Breve descrizione
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera (distanza circa 6 km)
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Per il PAI del Bacino Scolante in Laguna di Venezia (adottato con DGR Veneto n. 401 del 31.03.2015), la parte scolante in rete di bonifica dell'aeroporto si trova in zona a pericolosità P1 "Pericolosità moderata in aree soggette a scolo meccanico" Nessun grado di rischio nel Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico delle Alpi Orientali
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona 4
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Area aeroportuale

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> La variante in oggetto comporta una modifica di destinazione d'uso del suolo, sempre all'interno del sedime aeroportuale.		<i>Perché:</i> Il cambiamento di destinazione d'uso è compatibile con le destinazioni già presenti nel Master Plan 2021.	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La variante in oggetto non comporta perdita di risorse non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>		<p><i>Perché:</i> Il territorio interessato è arealmente minore del progetto originario. Le terre e rocce derivanti dagli scavi per l'interrato verranno riutilizzate ai sensi del DPR 120/2017 (in vigore dal 22 agosto 2017) o per interventi all'interno del sedime o per interventi di riqualifica ambientale in territori contermini (es. recupero aree di cava dismesse).</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La variante in oggetto, come il progetto originario, verrà realizzata secondo i principi della certificazione LEED. Le indagini preliminari effettuati nell'area confermano che i terreni si attestano su valori di qualità entro i limiti di colonna B e per la maggior parte entro i limiti di colonna A.</p>		<p><i>Perché:</i> Non è previsto nell'intervento utilizzo o movimentazione di materiali o sostanze nocive.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La costruzione dell'interrato non prevede la produzione di rifiuti.</p>		<p><i>Perché:</i> --</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni in atmosfera da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento.</p>		<p><i>Perché:</i> Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente (in particolare per quanto concerne le polveri):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MC-6 utilizzo mezzi omologati</li> <li>• MC-7 pulitura delle gomme degli automezzi</li> <li>• MC-8 bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità</li> </ul> <p>Il cantiere in oggetto è complessivamente (rispetto all'originario disegno contenuto nel Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità di VIA) di minore entità, in quanto coinvolge areali minori e non prevede, come nel Master Plan, di procedere parallelamente per i due ampliamenti (2A e 2B). Peraltro la perturbazione, per sua natura, sarà temporanea e reversibile.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni di rumore da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento e dalle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente. Il cantiere in oggetto è complessivamente (rispetto all'originario disegno contenuto nel Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità di VIA) di minore entità, in quanto coinvolge areali minori e non prevede, come nel Master Plan, di procedere parallelamente per i due ampliamenti (2A e 2B). Peraltro la perturbazione, per sua natura, sarà temporanea e reversibile.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere e l'esercizio del terminal non comportano attività a rischio.</p>		<p><i>Perché:</i> La gestione e l'utilizzo dei materiali da scavo avverrà senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente, i depositi di materiale scavato saranno fisicamente separati e gestiti in modo autonomo rispetto ai rifiuti, indicandone il sito di produzione e la quantità. Qualora le terre da scavo siano indicate come rifiuti, verranno gestite secondo la Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Per quanto riguarda la contaminazione da dilavamento, è prevista anche in corso d'opera la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali di dilavamento verso gli idonei impianti di trattamento, che sono ubicati nelle vicinanze dell'area di cantiere. Le acque di falda emunte dal sistema dewatering saranno restituite al canale Pagliaghetta solo dopo opportuno trattamento chimico-fisico e la restituzione al corpo idrico superficiale avverrà solo previa conformità qualitativa delle acque trattate..</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere e l'esercizio del terminal non comportano attività a rischio.</p>		<p><i>Perché:</i> Per la natura stessa delle opere in oggetto (realizzazione di un piano interrato di un termino aeroportuale).</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento si realizza in area a vincolo paesaggistico ed archeologico (vedasi punto 7 di Tabella 8 e Allegato 5A). L'intervento è inoltre vicino a siti della Rete Natura 2000 (vedasi punto 4 di Tabella 8 e Allegato 5B).</p>		<p><i>Perché:</i> L'interferenza con il vincolo paesaggistico, archeologico e rispetto alla presenza in aree limitrofe di siti della Rete Natura 2000 è stata superata dall'autorizzazione paesaggistica della variante complessiva dell'ampliamento del terminal che ha compreso la verifica archeologica e la "non assoggettabilità a Valutazione di incidenza", ex DGR Veneto 2299/2014 (nell'ambito della Conferenza di Servizi ex art. 147, D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.).</p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il cantiere e l'esercizio del terminal non comportano attività che possano interessare zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico.</p>		<p><i>Perché:</i> Le interferenze del cantiere rimangono limitate alle aree occupate, che sono interne al sedime aeroportuale). L'esercizio del terminal ed in particolare del piano interrato oggetto della presente verifica non genera alcuna interferenza all'esterno.</p>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Limitrofo è presente la Laguna di Venezia, sottobacino del distretto idrografico delle Alpi Orientali, con i suoi corpi idrici (PC1, PNC1, PNC2).</p>		<p><i>Perché:</i> L'area interessata dall'intervento non è direttamente scolante nei corpi idrici della Laguna di Venezia, e comunque l'intervento garantisce il trattamento idoneo di tutte le acque, in particolare le acque di falda emunte dal sistema dewatering saranno restituite al canale Pagliagheta solo dopo opportuno trattamento chimico-fisico.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione del piano interrato non modifica le previsioni di traffico generate dall'aeroporto, contenute nel Master Plan 2021.</p>		<p><i>Perché:</i> I potenziali impatti generati dal traffico sono stati valutati nel corso della procedura di VIA del Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016. In ogni caso la viabilità dei mezzi necessari alla realizzazione dell'intervento rimane all'interno del sedime aeroportuale non gravando sulla viabilità di accesso allo scalo. Anche all'interno del sedime aeroportuale la viabilità di servizio alla realizzazione dell'opera rimane separata e non interferente con quella destinata all'utenza aeroportuale (passeggeri, operatori).</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in un aeroporto e consiste in un ampliamento di una struttura esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> Si tratta di opera pubblica necessaria al trasporto aereo, nell'ambito di un aeroporto esistente.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato in un aeroporto e consiste in un ampliamento di una struttura esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> Si tratta di opera pubblica necessaria al trasporto aereo, nell'ambito di un aeroporto esistente.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'uso del suolo all'interno del sedime aeroportuale è regolato dal Master Plan 2021, le cui previsioni sono coerenti con l'intervento in esame.		<i>Perché:</i> Il Master Plan 2021 è stato sottoposto a VIA, ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016 ed è in corso l'ottenimento conseguente della conformità urbanistica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione, che sancisce la coerenza delle destinazioni d'uso previste.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree densamente abitate limitrofe all'aeroporto non sono interessate dalla realizzazione dell'interrato in esame.		<i>Perché:</i> I potenziali impatti sulle aree abitate generati dallo sviluppo aeroportuale che comporta gli ampliamenti previsti tra cui il progetto in esame sono stati valutati nel corso della procedura di VIA del Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016.  La variante in oggetto nello specifico viene realizzata in una zona interna al sedime, in prossimità del terminal aeroportuale attuale, fisicamente e funzionalmente separato e distante dai centri abitati più prossimi all'aeroporto.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Ricettori sensibili presenti nelle aree limitrofe all'aeroporto non sono interessati dalla realizzazione dell'interrato in esame.		<i>Perché:</i> I potenziali impatti sui ricettori sensibili generati dallo sviluppo aeroportuale che comporta gli ampliamenti previsti tra cui il progetto in esame sono stati valutati nel corso della procedura di VIA del Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016.	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità nelle aree limitrofe all'aeroporto che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> -	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'agglomerato di Venezia si sono verificate criticità rispetto alla concentrazione di PM <sub>10</sub> (stazione Parco Bissuola, distanza circa 6,5 km)		<i>Perché:</i> I potenziali impatti sulla qualità dell'aria generati dallo sviluppo aeroportuale che comporta gli ampliamenti previsti tra cui il progetto in esame sono stati valutati nel corso della procedura di VIA del Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> -		<i>Perché:</i> -	



## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> -		<i>Perché:</i> Gli effetti cumulativi generati dallo sviluppo aeroportuale che comporta gli ampliamenti previsti tra cui il progetto in esame sono stati valutati nel corso della procedura di VIA del Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità con Decreto n. 9/2016. Il cantiere in oggetto è complessivamente (rispetto all'originario disegno contenuto nel Master Plan 2021 che ha ottenuto la compatibilità di VIA) di minore entità, in quanto coinvolge areali minori e non prevede, come nel Master Plan, di procedere parallelamente per i due ampliamenti (2A e 2B). Pertanto non si prevedono diversi e ulteriori effetti cumulativi non precedentemente valutati.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> -		<i>Perché:</i> Perché le eventuali interferenze limitano il loro campo di azione alle aree di cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica.	

<b>10. Allegati</b>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
01	<i>Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017</i>	-	ALL1_riscontro_DVA.pdf
02	<i>Confronti grafici tra la precedente soluzione di ampliamento e la variante introdotta</i>	-	ALL2_confronti_graf.pdf
03	<i>Inquadramento territoriale dell'aeroporto Marco Polo</i>	-	ALL3_inq_terr.pdf
04	<i>Sedime aeroportuale stato di fatto</i>	-	ALL4_sedime_aer.pdf
05A	<i>Vincoli e tutele – Vincolo paesaggistico</i>	-	ALL5A_vincoli_paesagg.pdf
05B	<i>Vincoli e tutele – Rete Natura 2000</i>	-	ALL5B_vincoli_natura2000.pdf
06A	<i>Progetto piano interrato - Sezione</i>	-	ALL6A_progetto_sez.pdf
06B	<i>Progetto piano interrato - Pianta</i>	-	ALL6B_progetto_pianta.pdf
07A	<i>Piante, sezioni e tipologici degli scavi</i>	-	ALL7A_progetto_scavi.pdf
07B	<i>Pianta dei pali di fondazione e dei diaframmi</i>	-	ALL7B_progetto_fondaz.pdf
08	<i>Cantierizzazione Fase 2</i>	-	ALL8_cantiere.pdf
09	<i>Decreto Direttoriale Regionale del Veneto n. 38 del 05/04/2017</i>	-	ALL9_aut_paes.pdf