



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA

Concessionaria del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



COMMESSA

MASTERPLAN 2021
VARIANTI

ELABORATO

NOTA DI CHIARIMENTO

COMMESSA:

COD. C.d.P.: 0.02

CODICE ELABORATO

GR0C000000

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE:
0	07/12/2018	NOTA DI CHIARIMENTO	TERRE	A. GATTO	D. BASSANO	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
A.M./R.U.P./R.L.

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

PROGETTISTA



ONE WORKS SPA
Via Elettricità 3/d
30175 Mestre (VE)
telefono: +39/041 5096700
e-mail: venice@one-works.com

ESTENSORE STUDI AMBIENTALI



TERRE S.r.l.
Via delle industrie, 15
30175 Mestre (VE)
telefono: +39/041 5093216
telefax: +39/041 5093222
e-mail: terre@terre-srl.com



SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	ATTUAZIONE DEL MASTER PLAN 2021	5
2.1	STATO DI ATTUAZIONE DEL MASTER PLAN 2021	9
2.2	STATO DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI AL MASTER PLAN 2021	11
2.3	STATO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO	15
3	L'EVENTO: IL PROGETTO DI RFI	22
3.1	LE INTERFERENZE SUL SISTEMA AEROPORTUALE	23
3.1.1	Le interferenze dirette sul sistema aeroportuale	23
3.1.2	Le interferenze temporanee sul sistema aeroportuale	23
4	UN NUOVO QUADRO: GLI ELEMENTI OGGETTO DI VALUTAZIONE	26
4.1	RIPROTEZIONI RISPETTO ALL'INTERVENTO FERROVIARIO	28
4.1.1	Deposito area tecnica	28
4.1.2	Depuratore ed isola ecologica	28
4.1.3	Park multipiano B1, con inserimento di n. 2 interrati e corpo uffici	29
4.1.4	Parcheggi P8 e P9	30
4.2	ARRICCHIMENTO DEI SERVIZI INTERNI	31
4.2.1	Moving walkway di collegamento tra stazione RFI e Terminal passeggeri	31
4.2.2	Hotel	32
5	STATO DI ATTUAZIONE COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI	33
5.1	IL NUOVO CRONOPROGRAMMA	33
6	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	34
6.1	COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO	34
6.2	COMPONENTE ACQUE.....	35
6.3	COMPONENTI VEGETAZIONE E FAUNA	36
6.4	RETE NATURA 2000, ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA	37
6.5	COMPONENTE PAESAGGIO.....	38
6.6	COMPONENTE ARCHEOLOGIA	38
6.7	RUMORE	38
6.8	ATMOSFERA.....	39
7	CONCLUSIONI	39
8	TABELLA DI SINTESI	40

1 PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di chiarire alcuni aspetti trattati nello Studio Preliminare Ambientale della Variante al Master Plan 2021 (SPA) ed emersi nel corso dell'incontro del 25 ottobre 2018 presso gli uffici della Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (rif. convocazione CTVIA prot. n. 3676 del 16/10/2018) in merito a:

- relazione tra le diverse procedure attivate presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativamente all'aeroporto "Marco Polo" di Venezia (Verifiche di Ottemperanza alle prescrizioni della VIA del Master Plan 2021 e Verifica di Assoggettabilità delle Varianti, in oggetto), cfr. par. 2.2;
- relazione temporale tra gli interventi del Master Plan 2021 e gli interventi oggetto della Variante in esame, cfr. par. 5.1;
- validità delle opere previste nel Master Plan Idraulico del Master Plan 2021 rispetto alla Variante in esame, par. 6.2;
- terre e rocce da scavo, cfr. par. 6.1;
- piano ostacoli, impianti fotovoltaici, ecc..

A tal fine si è sviluppato il presente documento, esplicitando lo stato di attuazione del Master Plan 2014 – 2021 approvato, in termini di interventi realizzati, delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016 e delle attività di monitoraggio previste e avviate.

Successivamente sono state individuate le tipologie di interferenze sulle funzioni aeroportuali generate dal progetto RFI e le modalità con cui si prevede di ricollocare tali funzioni, per garantire la piena funzionalità dello scalo aeroportuale e arricchire i servizi offerti all'utenza.

Si è potuto, in tal modo, definire il nuovo cronoprogramma complessivo comprendente gli interventi previsti dal Master Plan 2014-2021 approvato aggiornato con lo stato di attuazione a novembre 2018, e gli oggetti previsti dallo SPA.

Nella parte finale del documento sono stati valutati i possibili impatti degli interventi sulle componenti biotiche ed abiotiche più sensibili, anche in riferimento alle prescrizioni/ottemperanze al Master Plan 2021; inoltre è stata predisposta una tabella finale di sintesi che mette in rapporto gli impatti e le prescrizioni previste per il Master Plan 2021 con gli impatti previsti per i nuovi elementi dello SPA e le eventuali ripercussioni sulle prescrizioni e ottemperanze.

Il Master Plan 2021 prevede uno sviluppo dell'aeroporto in termini di n. passeggeri e n. movimenti (aerei) al 2021 a fronte del quale individua gli adeguamenti infrastrutturali e le eventuali espansioni del sedime aeroportuale.

Il Master Plan 2021 è stato oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, che si è conclusa positivamente con prescrizioni, con il Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 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.

In coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente, dal 2017 sono state attivate le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni previste nel suddetto Decreto di compatibilità ambientale.

In adeguamento con le indicazioni e previsioni nazionali in merito all'integrazione dei trasporti, in data 24/01/2017 è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra RFI, ENAC e SAVE per la progettazione della connessione ferroviaria con l'aeroporto e della stazione all'interno del sedime aeroportuale.

Tale progetto (descritto nel par. 2.2 di pag. 10 dello Studio Preliminare Ambientale depositato in data 10/08/2018), interferisce con elementi fondamentali per il funzionamento del sistema aeroportuale, in alcuni casi in maniera diretta e definitiva ed in altri producendo interferenze temporanee, riferite al tempo di realizzazione della ferrovia sino alla sua entrata in esercizio.

Nel dettaglio le **interferenze dirette** sul sistema aeroportuale sono sostanzialmente riferite ai seguenti elementi del sedime (riportate in Figura 1-1):

- ✓ deposito area tecnica,
- ✓ depuratore (intervento 6.02 del Master Plan 2021),
- ✓ isola ecologica,
- ✓ palazzina Carabinieri e Polizia,
- ✓ parcheggio P6 (intervento 3.41 del Master Plan 2021);

mentre le **interferenze transitorie** sono riferite (riportate in Figura 1-1):

- ✓ ai parcheggi P2 e P7,
- ✓ al parcheggio P5.

Le suddette interferenze trovano pertanto le seguenti risoluzioni (cfr. Figura 1-1):

- il deposito area tecnica viene spostato ad ovest dell'area aeroportuale;
- il depuratore ed isola ecologica vengono spostati nell'area adiacente, all'interno del parcheggio P6;
- gli uffici e le funzioni della palazzina Carabinieri e Polizia saranno spostati nell'edificio attualmente occupato da ENAC, che a sua volta andrà ad insediarsi nell'edificio del park multipiano B1 (intervento 3.05 del Master Plan 2021) a discapito di posti auto che saranno recuperati attraverso la costruzione di due interrati;
- i posti auto persi dal parcheggio P6 (per la rilocalizzazione del depuratore e dell'isola ecologica) verranno recuperati dagli interrati al park multipiano B1;
- i posti auto dei parcheggi P2, P7 e P5 verranno rilocalizzati temporaneamente nei parcheggi P8 e P9.

Nello Studio Preliminare Ambientale oltre ai suddetti elementi derivanti dall'interferenza diretta dell'infrastruttura ferroviaria sulle funzioni aeroportuali sono stati inseriti altresì altri due elementi di variante (riportati, in verde, nella Figura 1-2):

- ✓ al fine di garantire un collegamento preferenziale tra la stazione ferroviaria ed il terminal passeggeri in totale sicurezza ed a uso esclusivo dei pedoni è stato progettato un moving walkway coerente dal punto di vista architettonico con quello già realizzato;
- ✓ in risposta ad un fabbisogno di servizi landside ad oggi solo parzialmente soddisfatto ed insufficiente in vista dello sviluppo dei movimenti passeggeri previsti dal Master Plan 2021 in corso di attuazione, si è ritenuto necessario prevedere un hotel al servizio dell'aeroporto.

Pertanto, come si osserverà in maniera più dettagliata nel capitolo 5 della presente relazione, si conformerà **un nuovo quadro che, mantenendo inalterati il numero di voli e movimenti passeggeri definiti nel Master Plan 2021**, prevede la realizzazione dei seguenti interventi divisi in due categorie:

- ✓ quelli legati all'arrivo dell'infrastruttura ferroviaria:
 - rilocalizzazione deposito area tecnica;
 - rilocalizzazione depuratore ed isola ecologica;
 - park multipiano B1: due piani interrati;
 - parcheggi temporanei P8 e P9;
 - moving walkway.
- ✓ quello legato alla risposta al fabbisogno dell'area landside:
 - hotel.

Si ritiene opportuno precisare che, al fine di garantire la funzionalità aeroportuale, tutti gli interventi (ad esclusione del moving walkway e dell'hotel) dovranno necessariamente essere realizzati prima della cantierizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Inoltre, di fatto, i vincoli imposti dal tracciato dell'infrastruttura ferroviaria e dagli spazi ridotti del sedime aeroportuale di Venezia, rende problematico se non impossibile proporre alternative ragionevoli nel perseguimento dei medesimi obiettivi della variante in esame.

-	Progettista ONEWORKS: ARCHITECTURE INFRASTRUCTURE URBAN ENGINEERING	studi ambientali Terre	NOTA DI CHIARIMENTO PREMESSA	G_R_0C_00_00_00 scala: - data: 12.12.2018	revisione 2 / 47
---	---	----------------------------------	---------------------------------	---	---------------------

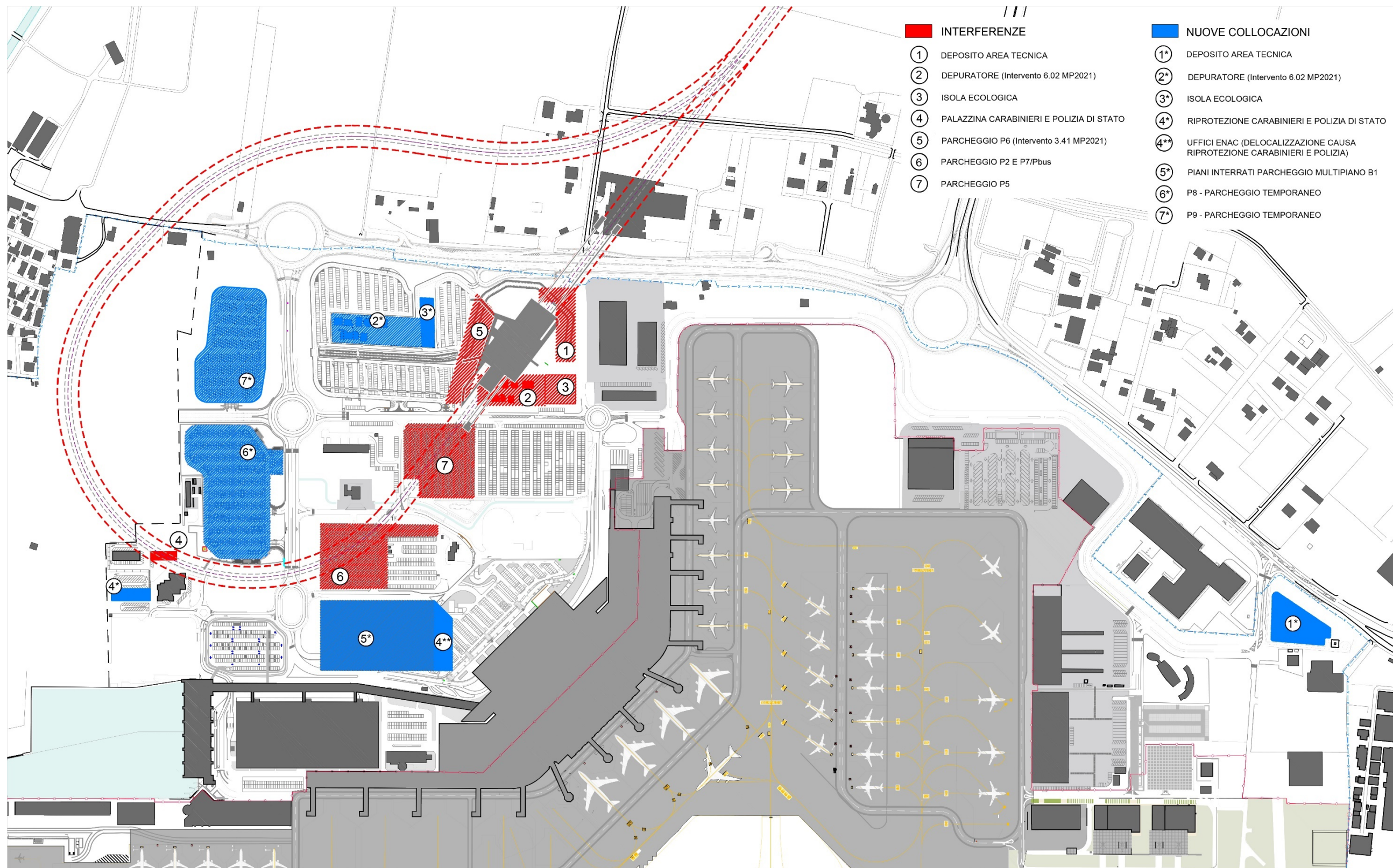


Figura 1-1 Interventi in variante al Master Plan 2021: elementi del sedime aeroportuale interferiti direttamente e temporaneamente dalla connessione ferroviaria

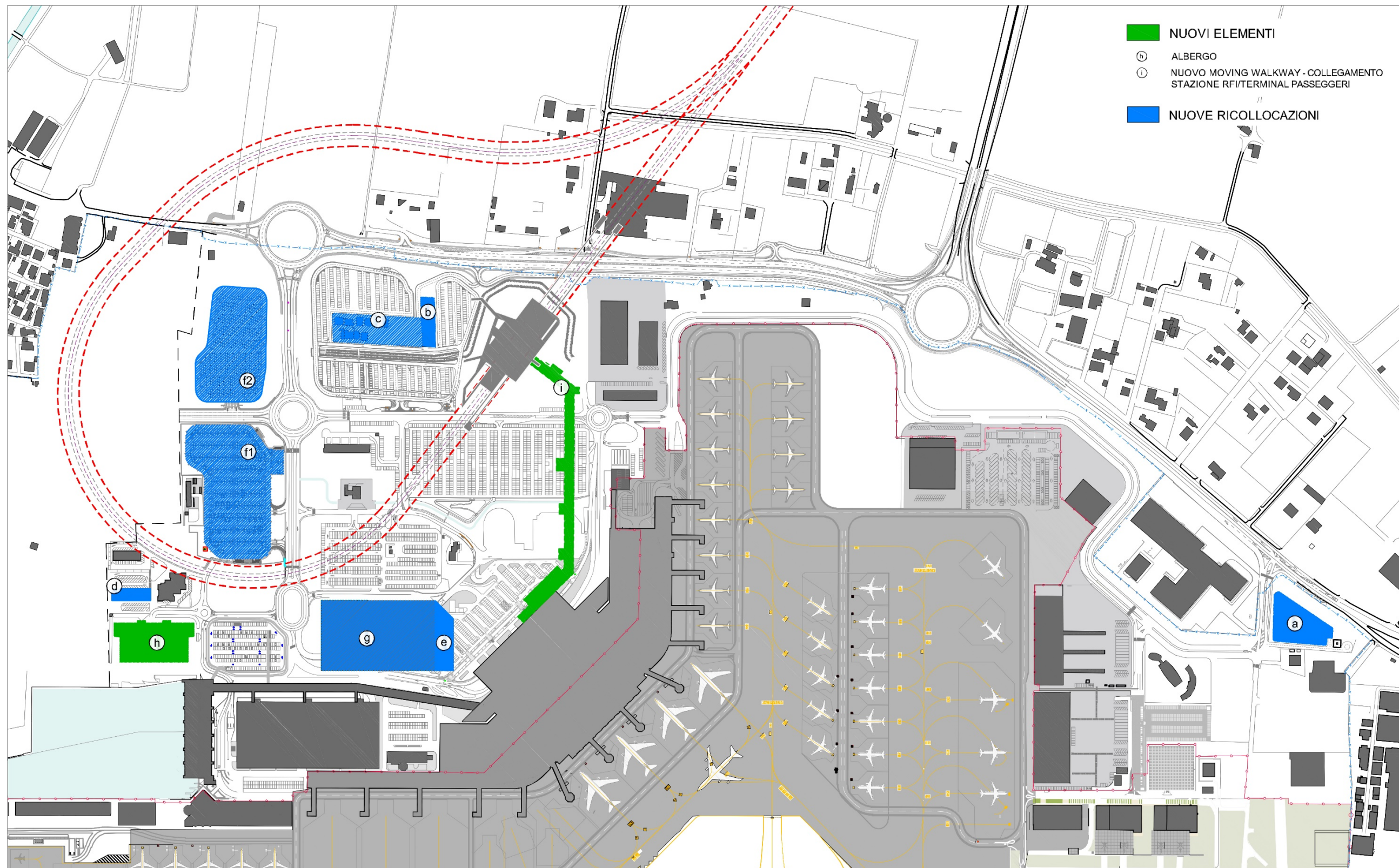


Figura 1-2 Interventi in variante al Master Plan 2021: nuovi elementi (in verde) del sedime aeroportuale

2 ATTUAZIONE DEL MASTER PLAN 2021

Il Master Plan 2021 prevede uno sviluppo dell'aeroporto in termini di n. passeggeri e n. movimenti (aerei) al 2021 a fronte del quale individua gli adeguamenti infrastrutturali e le eventuali espansioni del sedime aeroportuale.

Il Master Plan 2021 è stato oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, che si è conclusa positivamente con il Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 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.

Successivamente al Decreto di VIA, sono state presentate alcune varianti al Master Plan, relativamente ad alcuni degli adeguamenti infrastrutturali previsti, mantenendo inalterato lo scenario di sviluppo:

1. ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04);
2. riprotezione UPS e dogana (intervento 2.19);
3. fabbricato DHL (intervento 2.33);
4. piano interrato nella porzione nord dell'ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04 – Lotto 2A).

Per le Varianti di cui ai punti 1-2-3, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha ritenuto che le stesse non determinassero effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate (Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017).

Per la variante di cui al punto 4, è stata seguita una procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., conclusasi positivamente da parte del MATTM – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali, con riscontro prot. n. 22494 del 22.10.2017.

Con le procedure suddette quindi le varianti proposte sono rientrate all'interno del Master Plan 2021 e della compatibilità ambientale del Decreto VIA n. 9/2016.

Infine si informa che nell'ottobre 2018, in data successiva alla presentazione dell'istanza di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale delle Varianti al Master Plan 2021 (oggetto del presente elaborato), a seguito della programmazione ritardata rispetto alle previsioni del Master Plan 2021, determinatasi dai tempi di approvazione intercorsi tra il 2014 (anno di presentazione del Master Plan 2021) e l'approvazione definitiva di ENAC del 31.05.2018¹, due degli interventi del Master Plan 2021 sono stati stralciati dal Proponente ENAC (rif. lettera ENAC del 19/10/2018 prot n. 0115293-P) dalla programmazione del periodo, in quanto verranno programmati e ricompresi nel successivo Master Plan:

- 4.06.02 Ampliamento del piazzale - fase 2;
- 5.11 Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED).

Nella successiva tabella si riporta l'elenco degli interventi del Master Plan 2021 soggetti a VIA e una sintesi delle varianti intercorse ed approvate, raffigurate nel quadro complessivo degli interventi del Master Plan 2021 nella figura successiva.

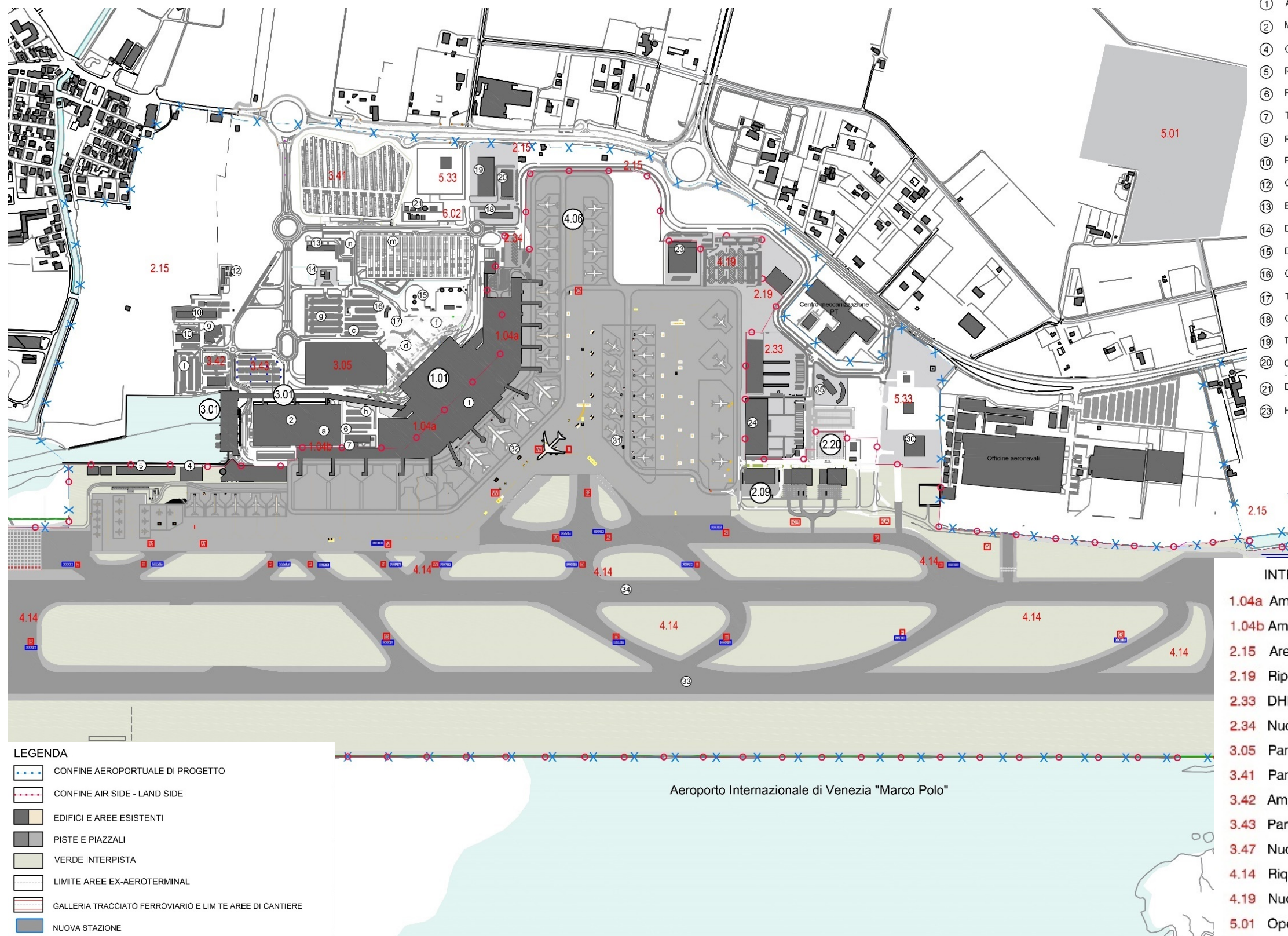
In sintesi ad oggi il Master Plan 2021 vigente comprende gli interventi contenuti nel Master Plan originario e le modifiche nel frattempo intervenute (cfr. Tabella 2-1), ferme restando le originarie previsioni di crescita in termini di n. passeggeri e movimenti. Tale quadro complessivo di opere è pertanto sottoposto al decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016 e al quadro prescrittivo ivi contenuto, richiamato nella Tabella 2-3.

Tabella 2-1 Interventi del Master Plan 2021 vigente

Codice	Intervento	Variante	Riferimento procedimentale
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2 (2A e 2B)	Piano interrato nell'ampliamento nord (2A)	Richiesta valutazione preliminare al MATTM (ENAC prot. n. 85431 del 23.08.2017 e prot. n. 97380 del 27.09.2017) Parere MATTM (prot. n. 22494 del 22.10.2017)
		Ampliamento con nuove volumetrie fuori terra	Richiesta parere al MATTM (ENAC prot. n. 39837 del 19.04.2017) Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Ridimensionamento per far posto a nuova area handler (nuovo intervento 4.19)	
2.33	DHL nuovo cargo building	Modifiche alle consistenze dell'edificio	Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
3.47	Park DHL	Inserimento parcheggio ad uso DHL	
4.19	Area handler	Nuovo intervento	
2.34	Varco doganale, ricollocazione		
3.05	Park multipiano B1		
3.41	Parcheggio P6		
3.42	Parcheggio P4		
3.43	Parcheggio "Moving walkway"		
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Non verrà attuato nel periodo regolatorio (sarà aggregato a nuovo Master Plan) (rif. lettera ENAC del 19/10/2018 prot n. 0115293-P)	
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo		
5.01	Opere idrauliche		
5.06-5.32	Sottoservizi		
3.44	Adeguamento viabilità esistente		
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Non verrà attuato nel periodo regolatorio (sarà aggregato a nuovo Master Plan) (rif. lettera ENAC del 19/10/2018 prot n. 0115293-P)	
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione		
6.02	Adeguamento del depuratore		
2.15	Espansione del sedime aeroportuale		
6.17	Mitigazioni e compensazioni ambientali		

Nella successiva figura si riporta il quadro degli interventi del Master Plan 2021 vigente (sono esclusi dalla visualizzazione gli interventi 5.06-5.32 in quanto interventi infrastrutturali di adeguamento in buona parte sotterranei) e alcune funzioni aeroportuali esistenti già prima dell'attuazione del Master Plan 2021 (es. Palazzine Enti di Stato, depuratore, alcuni parcheggi, ecc.) e a seguire il quadro complessivo delle aree coinvolte nelle misure di mitigazione (Figura 2-2) e compensazione (Figura 2-3).

¹ Il Master Plan 2021 ha ottenuto la conformità urbanistica con Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 11800 del 13.11.2017 ai sensi del DPR 18.04.94, n.383 e a seguire l'approvazione in via definitiva da ENAC con determina del Direttore Centrale Vigilanza Tecnica prot. ENAC 0058186-P del 31.05.2018.



LEGENDA ATTIVITÀ ED EDIFICI ESISTENTI

- | | |
|---|---|
| ① Aerostazione | ②④ Magazzino merci |
| ② Marco Polo Park | ③⑩ Reparto volo Polizia di Stato |
| ④ Officina automezzi | ③① Radar HRR |
| ⑤ Ricovero mezzi rampa | ③② Piazzale e stazionamento aeromobili |
| ⑥ Palazzina SAVE | ③③ Pista di volo principale |
| ⑦ TWR non in uso | ③④ Pista di volo sussidiaria - rullaggio |
| ⑨ Ristorante - Mensa | ③⑤ TWR attuale |
| ⑩ Palazzine enti e ENAC | ①① Ampliamento terminal LOTTO 1 |
| ⑫ Canile unità cinofila | ②① Riprotezione VVF e GdF |
| ⑬ Edificio dismesso - ex uffici SAVE Engineering | ②② Campo prove VVF |
| ⑭ Distributore carburante | ③① Moving Walkway - Fase 1: Tratta Terminal Acqueo - Aerostazione |
| ⑮ Deposito carburante Jet A1 | ④⑥ Ampliamento piazzali |
| ⑯ Cabina elettrica | |
| ⑰ Torre piezometrica | DOTAZIONE SOSTA |
| ⑱ Centrale termica | ① Park 1 Multipiano |
| ⑲ Trigenerazione | ③ Park 2 scoperto - sosta lunga |
| ⑳ Cabina E2 e Centro Servizi Area Tecnica - Uffici Save Engineering | ④ Park sosta breve |
| ㉑ Depuratore | ⑥ Park bus turistici |
| ㉒ Hangar | ⑦ Park autonoleggio |
| | ⑧ Speedy park |
| | ⑨ Park 4 scoperto - Tour operator |
| | ⑭ Park 5 sosta lunga |
| | ⑮ Parcometro - sosta breve |

INTERVENTI PREVISTI 2014-2021

- 1.04a Ampliamento terminal LOTTO 2A+Pier Sud
- 1.04b Ampliamento terminal LOTTO 2B
- 2.15 Aree di espansione del sedime aeroportuale
- 2.19 Riprotezione UPS e Dogana
- 2.33 DHL nuovo cargo building
- 2.34 Nuovo varco doganale
- 3.05 Park Multipiano B1
- 3.41 Parcheggio P6
- 3.42 Ampliamento parcheggio P4
- 3.43 Parcheggio moving walkway
- 3.47 Nuovo Park DHL
- 4.14 Riqualifica e adeguamento normativo infrastrutture di volo
- 4.19 Nuova area handlers
- 5.01 Opere idrauliche
- 5.33 Linea e cabina Alta Tensione
- 6.02 Adeguamento depuratore

- LEGENDA**
- CONFINE AEROPORTUALE DI PROGETTO
 - CONFINE AIR SIDE - LAND SIDE
 - EDIFICI E AREE ESISTENTI
 - PISTE E PIAZZALI
 - VERDE INTERPISTA
 - LIMITE AREE EX-AEROTERMINAL
 - GALLERIA TRACCIATO FERROVIARIO E LIMITE AREE DI CANTIERE
 - NUOVA STAZIONE

Figura 2-1 Quadro degli interventi del Master Plan 2021 vigente e degli edifici esistenti di interesse



6.17_M1	Insonorizzazione acustica degli edifici
6.17_M1a	Riqualfica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele"
6.17_M2-M3b	Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera
6.17_M4	Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto
6.17_M5	Dissuasori di velocità in canale di Tessera
6.17_M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto

Figura 2-2 Quadro degli interventi di mitigazione del Master Plan 2021 vigente



Figura 2-3 Quadro degli interventi di compensazione del Master Plan 2021 vigente

2.1 STATO DI ATTUAZIONE DEL MASTER PLAN 2021

Nella successiva tabella si riporta lo stato di attuazione degli interventi del Master Plan 2021.

	Interventi in fase di progettazione
	Interventi autorizzati
	Interventi in fase di esecuzione
	Interventi eseguiti

Tabella 2-2 Stato di attuazione degli interventi del Master Plan 2021 vigente

Codice	Intervento	Stato di attuazione
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2 (2A e 2B)	Lotto 2A: in esecuzione l'ampliamento parziale (Pier Sud) - Termine previsto: aprile 2020
		Lotto 2A: <ul style="list-style-type: none"> Autorizzato ENAC Avvio previsto: maggio 2019
		Lotto 2B: in progettazione (fase SFTE)
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	In progettazione (fase SFTE)
2.33	DHL nuovo cargo building	Autorizzato ENAC Avvio previsto: dicembre 2018
3.47	Park DHL	PE in ENAC Avvio previsto: aprile 2019
4.19	Area handler	PE in ENAC Avvio previsto: gennaio 2019
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Autorizzato ENAC Avvio previsto: dicembre 2018
3.05	Park multipiano B1	In progettazione (fase SFTE)
3.41	Parcheggio P6	1° stralcio: eseguito
		2° stralcio: <ul style="list-style-type: none"> PE in ENAC avvio previsto: febbraio 2019
3.42	Parcheggio P4	Eseguito
3.43	Parcheggio "Moving walkway"	Eseguito
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Interventi infrastrutturali di adeguamento inseriti all'interno dei singoli interventi che richiedono l'adeguamento (es. 3.05 modifica la viabilità)
5.06-5.32	Sottoservizi	
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	In esecuzione - Termine previsto: settembre 2020
5.01	Opere idrauliche	PE in ENAC Avvio previsto: giugno 2019
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	In progettazione (fase PD)
6.02	Adeguamento del depuratore	In progettazione (fase PD)
2.15	Espansione del sedime aeroportuale	Acquisizione aree: prevista per dicembre 2018/gennaio 2019

Codice	Intervento	Stato di attuazione
6.17	Mitigazioni e compensazioni ambientali	
6.17_M1	Insonorizzazione acustica degli edifici	Eseguiti interventi pilota su due degli appartamenti più esposti del ricettore individuato (condominio in via Leonino da Zara – Tessera) In progettazione interventi analoghi presso l'intero condominio
6.17_M1a	Riqualifica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele"	E' in fase di stipula una Convenzione Curia/parrocchia (proprietaria/gestore dell'immobile, ENAC e SAVE S.p.A.) per l'attuazione degli interventi, per i quali è stato elaborato uno SFTE
6.17_M2-M3b	Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera	In progettazione (PFTE)
6.17_M4	Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto	Intervento da eseguirsi alla fine dei lavori del Master Plan 2021, sulla viabilità definitiva
6.17_M5	Dissuasori di velocità in canale di Tessera	Autorizzato ENAC Avvio previsto: marzo 2019
6.17_M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto	Intervento in fase di valutazione: da eseguirsi a seguito dei risultati dell'intervento di mitigazione 6.17_M5 e degli effetti di riordino e riorganizzazione degli attracchi in darsena conseguente alla realizzazione dell'edificio-darsena
6.17_C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera	E' stata firmata a maggio 2018 una Convenzione con il Comune di Venezia per la realizzazione degli interventi, in quanto trattasi di opere in territorio comunale e di interesse pubblico.
6.17_C1b	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Campalto	
6.17_C2	Rotatoria stradale a Tessera	
6.17_C3bis	Parco a tema archeologico della Via Anna	A seguito di approfondimenti di indagine in campo, data la non sussistenza dei rinvenimenti archeologici nell'area del bacino di laminazione (intervento 5.01), la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna competente non ha ritenuto di procedere all'intervento di compensazione (venendo meno l'impatto per cui era stato individuato l'intervento).
6.17_C4	Riqualifica dell'area di barena Campalto	Eseguito
6.17_C5	Riqualifica barene canale di Tessera	

2.2 STATO DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI AL MASTER PLAN 2021

Il Master Plan 2021 è stato approvato con una serie di prescrizioni.

Si riporta nella successiva tabella lo stato di avanzamento delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016.

Tabella 2-3 Stato di ottemperanza delle prescrizioni al Master Plan 2021 vigente

Sezione A Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS			
Area Prescrizione	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
Atmosfera	1	Venga concordata con ARPA Veneto una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale che estiva, campionando i medesimi parametri analizzati per la redazione del SIA ai sensi del D.Lgs 155/2010, le cui conclusioni siano descritte in una apposita relazione dove - tra l'altro - sia evidente la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori	<u>Ottemperata</u> (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)
Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo	2a)	Il Proponente dovrà predisporre 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;	<u>Ottemperata per la Fase 1</u> degli interventi di competenza della prescrizione (ID VIP 3563, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000081 del 19/02/2018): <ul style="list-style-type: none"> 1.04_Pier Sud Ampliamento terminal - Pier Sud 4.19 Area handler 2.33 DHL nuovo cargo building 3.41 Parcheggio P6 3.43 Parcheggio MW 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo 6.17_C4 Riquilifica dell'area di barena Campalto Stabilito e condiviso Protocollo operativo di comunicazioni ad ARPAV in merito ai cantieri (avvio, cronoprogrammi, bilanci materie, indagini, ecc.). Effettuate e in corso le verifiche/interlocuzioni/sopralluoghi con ARPAV, per le competenze di vigilanza affidate dalla prescrizione, sui cantieri della Fase 1: <ul style="list-style-type: none"> 1.04_Pier Sud Ampliamento terminal - Pier Sud (in corso) 3.41 Parcheggio P6 (1° stralcio) (eseguito) 3.43 Parcheggio MW (eseguito) 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo (in corso) In corso di approvazione da parte di ARPAV le procedure per minimizzare l'impatto sulla componente atmosfera ed acque riferita alla pratica di stabilizzazione a calce delle TRS. Completate le indagini integrative previste dal Piano di analisi di Fase 1, con particolare riferimento all'area prevista dal deposito intermedio D3.
	2b)	Il Proponente dovrà predisporre 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 provvedimento 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-fisiche 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.Lgs. 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.	<u>Ottemperata per la Fase 2</u> degli interventi di competenza della prescrizione (ID VIP 4104, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000465 del 03/12/2018): <ul style="list-style-type: none"> 1.04_TL2A Ampliamento terminal - TL2A 2.34 Varco doganale, ricollocazione 3.47 Park DHL 5.01 Opere idrauliche <u>Non ancora avviata per la Fase 3</u> degli interventi degli interventi di competenza della prescrizione: <ul style="list-style-type: none"> 6.17_M2_M3b Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera 6.02 Adeguamento del depuratore 3.05 Park multipiano B1 5.33 Cabina di trasformazione alta tensione 2.19 Riprotezione UPS e Dogana 1.04_TL2B Ampliamento terminal - TL2B

Area Prescrizione	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
PMA (Piano Monitoraggio Ambientale)	3a)	Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la "componente lagunare", aumentando opportunamente le stazioni e le frequenze dei monitoraggi, al fine di ottenere un set di dati significativi che permettano di meglio discriminare gli impatti provenienti dalle attività antropiche che insistono sull'area, per la fase ante operam, in corso d'opera (cantiere) e post operam (esercizio), definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate pre-determinate soglie di significatività degli impatti (come già definite nel SIA)	Ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)
	3b)	Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore", per la fase ante operam e post operam (esercizio), analizzando puntualmente - mediante misure ad hoc - tutti i ricettori per i quali la modellazione abbia indicato possibili superamenti in fase diurna e/o notturna rispetto ai limiti della zonizzazione acustica comunale, ai fini della verifica della situazione reale e al fine di definire opportune misure di mitigazione qualora vengano confermati i suddetti superamenti	Ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)
	3c)	Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio inserendo attività di verifica della variazione del grado di conservazione, esteso a tutti gli habitat, a tutte le specie di interesse comunitario e a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze) e di provvedere al monitoraggio post operam degli interventi, comprendendo anche l'influenza degli stessi sulla pertinente area lagunare per una durata non inferiore a 10 anni (salvo eventuali proroghe in ragione degli esiti del medesimo) Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata, riordinata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi richiesti nella prescrizione 1 e quelli già proposti dal Proponente nella documentazione di risposta alle richieste di integrazione) dovranno essere concordati con ARPA Veneto e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi, i loro esiti (ed ogni altra attività ante operam, in corso d'opera e post operam ad essi correlata e conseguente) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto.	Ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)
Ambiente Idrico	4	Il Proponente provvederà a sviluppare il Master Plan idraulico con i tracciati finali e la localizzazione esatta di tutte le opere da realizzare, il loro dimensionamento ed i dettagli costruttivi che ne garantiscono il funzionamento. Inoltre, dovrà essere ulteriormente chiarito il confronto tra la situazione attuale e quella dello "scenario 2021" - in termini di miglioramento ambientale dell'intero sistema di gestione delle acque - attraverso la scelta di opportune grandezze di riferimento ed indici prestazionali di comparazione. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.	In fase di istruttoria (ID VIP 4233, avvio istruttoria tecnica 03/09/2018)
Potenziale degrado delle Barene	5a)	In merito all'incremento del traffico natanti, al fine di prevenire il fenomeno di degrado morfologico nell'area circostante al canale di Tessera, il Proponente provvederà a concepire, progettare e mantenere attivo uno specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene e un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto, con lo scopo di ridurre opportunamente il moto ondoso per la salvaguardia degli habitat potenzialmente impattati. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione del monitoraggio dello stato di conservazione delle barene sarà controllato direttamente da ARPA Veneto.	Ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)
	5b)	In merito all'incremento del traffico natanti, al fine di prevenire il fenomeno di degrado morfologico nell'area circostante al canale di Tessera, il Proponente provvederà a concepire, progettare e mantenere attivo uno specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene e un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto, con lo scopo di ridurre opportunamente il moto ondoso per la salvaguardia degli habitat potenzialmente impattati. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione del monitoraggio dello stato di conservazione delle barene sarà controllato direttamente da ARPA Veneto.	Ottemperata per le attività preventive di impostazione del controllo sul traffico (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018) La realizzazione della misura di mitigazione per il controllo del traffico acqueo 6.17_M5 "Dissuasori di velocità in canale di Tessera", prevista per marzo 2019 potrà portare a chiusura l'ottemperanza per gli aspetti di attuazione

Area Prescrizione	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
Cronoprogramma	6	Il cronoprogramma dovrà dettagliare accuratamente le diverse fasi di realizzazione delle opere di compensazione, con particolare riferimento agli interventi C4 "Riqualifica dell'area di barene di Campalto" e C5 "Riqualifica barene canale di Tessera", assicurandone la piena efficacia in tempo utile prima dell'imbonimento della barena posta in corrispondenza della testata 04 della pista secondaria (cod. 4.14.02). Il cronoprogramma aggiornato e così dettagliato dovrà essere trasmesso al MATTM prima dell'avvio dei lavori	In fase di istruttoria (ID VIP 4233, avvio istruttoria tecnica 03/09/2018)
Interventi di mitigazione del rumore	7	Il Proponente provvederà a verificare l'efficacia delle barriere fonoassorbenti mobili previste nei cantieri, mediante opportune attività di monitoraggio del rumore e delle polveri, da concordare direttamente con ARPA Veneto, a tutela dei ricettori più prossimi alle aree di intervento.	In corso attività previste dal PMA, sotto la vigilanza di ARPAV, per i seguenti cantieri che prevedono le barriere fonoassorbenti: • 4.14.02 per le attività alle testate pista Previsto per il cantiere dell'intervento 4.19 non ancora aperto (ma cantierabile ai fini delle verifiche di ottemperanza in quanto appartenente alla Fase 1 degli interventi per la prescrizione n. 2 della Sezione A "Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo" ottemperata) Previsto per il cantiere dell'intervento 2.19 (non cantierabile ai fini delle verifiche di ottemperanza in quanto appartenente alla Fase 3 degli interventi per la prescrizione n. 2 della Sezione A "Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo", non ancora in ottemperanza)
	8	Il Proponente, nel corso dello svolgimento del PMA previsto per la fase di esercizio dell'aeroporto (si veda anche prescrizione 3), provvederà a verificare - con la supervisione, il controllo e l'approvazione di ARPA Veneto - l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti. In particolare, se in corrispondenza dei ricettori più significativi - la cui mappatura dovrà essere costantemente aggiornata in funzione dell'evoluzione del territorio, concordando i criteri con ARPA Veneto - dovessero verificarsi superamenti dei limiti acustici di zona, il Proponente provvederà ad effettuare idonei interventi di insonorizzazione passiva dei vani/ fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei parametri di legge. L'efficacia degli interventi di mitigazione sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto	In corso attività previste dal PMA, sotto la vigilanza di ARPAV. Eseguiti interventi pilota di insonorizzazione (Mitigazione 6.17_M1 Insonorizzazione acustica degli edifici) su due degli appartamenti più esposti del ricettore individuato (condominio in via Leonino da Zara – Tessera). Inoltrata ad ARPAV comunicazione di fine intervento, in attesa delle verifiche di competenza da parte di ARPAV
	9	Il Proponente provvederà alla riqualificazione del ricettore sensibile scuola materna "G. Franchin" e del recettore nido integrato "L'Emmanuele", ubicato in località Tessera, attraverso interventi di riqualifica degli impianti esistenti e dell'involucro edilizio del fabbricato. L'efficacia degli interventi di riqualificazione sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto.	E' in fase di stipula una Convenzione Curia/parrocchia (proprietaria/gestore dell'immobile, ENAC e SAVE S.p.A.) per l'attuazione degli interventi, per i quali è stato elaborato uno SFTE. Inviato ad ARPAV lo SFTE per commenti e successiva approvazione. In attesa di risposta.

Sezione B
Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Area Prescrizione	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
Parte archeologica	1	In tutte le aree nelle quali sono previsti interventi, a quote inferiori ai 50 cm dal piano di campagna, gli stessi devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante saggi e/o trincee esplorative eseguiti da operatori professionisti archeologici, secondo le indicazioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto cui compete la direzione scientifica.	Per tutti gli interventi viene seguita la procedura prevista dalle norme in merito all'archeologia, che prevede step progressivi di interlocuzione, richiesta pareri e relative prescrizioni sito specifiche da parte della competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna dalla progettazione definitiva/esecutiva al cantiere di ciascun intervento. Per le opere idrauliche (corrispondenti all'intervento 5.01, ove si prevedeva il rinvenimento della via Annia) sono già state espletate tutte le procedure ed eseguiti saggi e verifiche in campo, sotto la vigilanza della Soprintendenza. Data la non sussistenza dei rinvenimenti archeologici nell'area dell'intervento, la Soprintendenza non ha ritenuto infatti di procedere all'intervento di compensazione 6.17_C3bis Parco a tema archeologico della Via Anna (venendo meno l'impatto per cui era stato individuato l'intervento di compensazione).
	2	Tutti gli interventi che comportano manomissione dei fondali devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante prospezioni subacquee a vista o sondinatura (qualora le condizioni ambientali lo consentano), eseguite da operatori professionisti archeologi subacquei, secondo le indicazioni della suddetta Soprintendenza cui compete la direzione scientifica.	
	3	In base alle evidenze rinvenute, sia in ambito terrestre che acqueo, la Soprintendenza Archeologia del Veneto potrà disporre saggi conoscitivi in ampliamento che saranno eseguiti secondo una progettualità specificamente predisposta dalla medesima Soprintendenza, cui compete la direzione scientifica delle indagini (D.Lgs. 163/2006, art. 96 comma 1, lettera b).	
	4	Con riguardo alle progettate opere idrauliche comprendenti un bacino di laminazione (intervento denominato MP 01), in area esterna all'attuale sedime aeroportuale, la cui realizzazione prevede uno scavo e un'arginatura dell'area che verrà poi restituita all'uso agricolo, si dovrà procedere, al fine di verificare la compatibilità dell'intervento con la tutela del tracciato della Via Annia (che vi ricade esattamente e rischia di essere compromessa dalle attività sbancamento), in primo luogo all'esecuzione di saggi archeologici preventivi e scavi stratigrafici (ai sensi della normativa vigente). Solo sulla base delle verifiche e dei dati resisi disponibili a seguito delle indagini effettuate, si potrà valutare l'ipotesi di procedere all'esame, quale misura di compensazione, di un progetto di recupero e tutela della strada romana e di un parco a tema, da concordarsi con la competente Soprintendenza Archeologia.	
	5	Il proponente, sulla base degli esiti delle indagini archeologiche preliminari, dovrà effettuare, se necessario, gli opportuni adeguamenti progettuali per la realizzazione delle opere nel loro complesso. All'esito di dette indagini resta comunque subordinato il definitivo assenso alla realizzazione delle opere stesse	
	6	In considerazione dell'estensione delle opere in progetto, dovranno essere previste e attuate le seguenti provvidenze volte alla tutela dei reperti che saranno rinvenuti: a) area di stoccaggio temporaneo dei materiali, dotata di sistemi di allarme; b) interventi di primo restauro da concordare con la competente Soprintendenza Archeologia su materiali per natura deperibili; c) eventuali analisi diagnostiche di campo e di laboratorio.	

Area Prescrizione	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
Parte culturale e paesaggistica	7	Per la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per Venezia e Laguna, dovranno essere precisati e preliminarmente esaminati dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - D.G. Belle Arti e Paesaggio, i relativi sotto indicati progetti da rappresentare alla scala architettonica e paesaggistica adeguata: a) il nuovo parcheggio multipiano e il bacino di laminazione, collocato al di fuori del sedime aeroportuale, dovrà essere oggetto di una specifica valutazione nell'ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica, comprendente il trattamento dei suoli e la realizzazione dei manufatti necessari per la regimentazione delle acque; b) il trattamento del suolo e dell'ambientamento delle altre parti; c) i volumi e gli interventi relativi alle aree non ancora acquisite da SAVE, indicate con le lettere A, B, C, D, E1, E2 a pag. 107/195 della "Relazione illustrativa"; d) gli interventi di mitigazione e compensazione, compresi quelli di riconfigurazione morfologica lagunare; e) gli interventi atti ad adeguare le infrastrutture funzionali al traffico locale e alle vie di accesso alla struttura aeroportuale a seguito della parziale e completa attuazione del Master Plan.	Per gli interventi di cui ai punti a) bacino di laminazione (intervento 5.01) e d) sono state espletate le procedure con la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna Per gli interventi di cui ai punti b), c) ed e) non sono ancora disponibili le progettazioni Per il nuovo park multipiano B1 (intervento 3.05), di cui al punto a) non ancora elaborato il progetto definitivo (in quanto oggetto della presente variante).
	8	Per quanto concerne la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso tutti gli interventi derivanti dalla completa attuazione del Master Plan dovranno essere oggetto di approfondimento progettuale al fine di una attenta verifica dell'impatto e delle inevitabili modifiche allo stato dei luoghi, con conseguenti alterazioni percettive anche su larga scala, in considerazione del fatto che essi possono comunque avere effetti e ripercussioni sovralocali (con specifico riferimento agli interventi che interessano anche i comuni limitrofi di Marcon e Roncade).	Ad oggi non vi sono e non sono previsti interventi o effetti del Master Plan che possano interessare la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso
	9	Dovrà essere posta particolare attenzione circa le misure da adottare da parte di ENAV e SAVE al fine di perseguire e prevenire deroghe delle rotte rispetto a quelle previste e contestualmente dovranno essere definiti interventi di compensazione da realizzare in prossimità dei dispositivi installati (punti di monitoraggio e raccolta frequente dei dati relativi al rumore)	
	10	Dovrà inoltre essere approfondito l'impatto che l'ampliamento previsto determinerà sul traffico locale, individuando opportuni elementi di indagine che consentano di valutare se e come le attuali vie di accesso alla struttura aeroportuale siano in grado di assorbire i flussi previsti o necessitano di futuri potenziamenti con evidenti ripercussioni paesaggistiche nell'intorno tutelato	
	11	Dovranno essere effettuati controlli e approfondimenti che permettano di verificare e ridurre al minimo anche gli impatti sul paesaggio dovuti all'incremento dei livelli di rumore ambientale, all'inquinamento atmosferico e soprattutto luminoso di porzioni di territorio non direttamente pertinenti al sedime aeroportuale, nonché all'ingente aumento di superfici impermeabili le cui ripercussioni possono avere conseguenze sull'intero sistema idrico del contesto, prevedendo oltre alle necessarie mitigazioni, anche misure compensative in grado di generare benefici che accrescano la qualità paesaggistica dei luoghi	
	12	Le valutazioni definitive in merito agli interventi sopra riferiti dovranno essere oggetto di autonomi procedimenti finalizzati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, corredati di tutta la documentazione progettuale necessaria a dare una adeguata rappresentazione architettonica e paesaggistica.	

Sezione C Prescrizioni della Regione Veneto "non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A e B" del Decreto di compatibilità ambientale del Master Plan 2021 (ex art. 1 lettera C del Decreto n. 9/2016)

Area prescr.	#	Prescrizione	Stato di avanzamento
Rumore	3	Tutti gli interventi dovranno mirare prioritariamente a ridurre le sorgenti, ad intervenire sulle vie di propagazioni del suono e se tecnicamente insufficiente per inapplicabilità, intervenire su mitigazione e insonorizzazione degli edifici secondo quanto previsto dal DM 29/12/2000. La realizzazione degli interventi di mitigazione per il rumore già individuati per la fase di esercizio - insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021 e realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, per mitigare anche la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, sia anticipata rispetto agli impatti previsti dal Master Plan. Sia preventivamente comunicata ad ARPAV la pianificazione dettagliata di realizzazione di detti interventi, compreso il cronoprogramma. Sia verificata l'efficacia degli interventi realizzati e i risultati siano comunicati ad ARPAV, con modalità da concordare con la stessa.	In corso, sotto la vigilanza di ARPAV, le attività di monitoraggio del rumore previste dal Progetto di Monitoraggio Ambientale. Eseguiti interventi pilota di insonorizzazione (Mitigazione 6.17_M1 Insonorizzazione acustica degli edifici) su due degli appartamenti più esposti del ricettore individuato (condominio in via Leonino da Zara – Tessera) ed inoltrata ad ARPAV comunicazione di fine intervento; attualmente il Proponente è in attesa delle verifiche di competenza da parte di ARPAV.
	4	Siano concordate con ARPAV campagne di misura per la verifica di superamenti dei livelli di rumore stabiliti dalla classificazione acustica comunale, causati in maniera significativa dalle attività aeroportuali, in edifici non già considerati nel SIA. Siano pianificati interventi per la tempestiva mitigazione degli impatti e comunicati ad ARPAV	Sono in corso di implementazione le misure di mitigazione attiva (interventi sulle sorgenti e sulle vie di propagazione del suono), già previste nella documentazione ambientale della procedura di VIA del Master Plan 2021. Le stesse saranno oggetto di verifica, come previsto dal PMA.
Archeologia	5	Nell'eventualità di rinvenire reperti della via Annia durante la fase di realizzazione della cassa di laminazione si condivida con la soprintendenza un progetto che assicuri la non interferenza dell'opera con i ritrovamenti.	Prescrizione ricompresa nella prescrizione 4 della Sezione B del Decreto
Inquinamento luminoso	6	Si riquilifichi l'impianto di illuminazione stradale a corredo del viale d'ingresso principale all'aeroporto attraverso la riprogettazione (allo stato attuale in corso di definizione) dello stesso. L'intervento di riqualificazione dell'impianto deve consistere nella sostituzione dei sistemi luminosi esistenti con apparecchi illuminanti di tipo cut-off (quindi muniti di ottica che non emette flusso luminoso verso l'alto) equipaggiati con sorgenti LED (quindi ad alta efficienza); e deve garantire adeguati livelli di illuminamento al suolo in conformità a quanto previsto dalla L.R. 17/2009.	L'intervento di riqualifica dell'impianto di illuminazione del viale d'ingresso principale secondo i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009 si è concluso nel 2015. Nel primo semestre del 2019 verrà portata a termine la riqualifica dell'impianto di illuminazione di Via Alvise Cà Da Mosto secondo i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009. Infine tutti gli interventi del Master Plan 2021, eseguiti ed in progettazione, che prevedono nuovi punti illuminanti rispettano i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009.
Urbanistica	7	Per quanto riguarda la perimetrazione del sedime aeroportuale così come indicata dall'ENAC, il proponente dovrà condividere con il Comune di Venezia la georeferenziazione delle cartografie.	La conformità urbanistica, ottenuta con Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 11800 del 13.11.2017 ai sensi del DPR 18.04.94, n.383 per le opere previste dal Master Plan 2021 sancisce il perimetro del sedime aeroportuale e di conseguenza la relativa georeferenziazione e costituisce variante a Piani e Strumenti urbanistici.
	8	Dovranno essere apportate apposite varianti a Piani e Strumenti urbanistici comunali ad approvazione definitiva della perimetrazione del sedime aeroportuale e relative destinazioni d'uso.	
Ambiente idrico	9	Viene vietata l'apertura di nuovi scarichi idrici, anche se idoneamente trattati, direttamente nello specchio lagunare; per quanto riguarda il monitoraggio degli attuali si obbliga il proponente ad inserire i dati sul proprio portale Web.	Il Master Plan 2021 non prevede apertura di nuovi scarichi lagunari. La pubblicazione dei dati inerenti il monitoraggio degli scarichi nello specchio lagunare è programmata nell'ambito degli obblighi previsti dal PMA. Da porre in essere azioni di pubblicazione dei dati inerenti il monitoraggio degli scarichi attuali nello specchio lagunare.
Energia e Atmosfera	10	Prevedere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra nell'utilizzo di energia e risorse per la riduzione delle emissioni in atmosfera.	Risultano già in uso le migliori tecniche per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra (400 Hz) con riferimento alle piazzole ed ai finger di stazionamento degli aeromobili di aviazione commerciale, i cui movimenti costituiscono nel 2017 oltre il 90% dei movimenti complessivi degli aeromobili presso l'aeroporto di Venezia. Le società di handling sono incentivate ad utilizzare mezzi innovativi ed a bassa emissione ed a rinnovare il parco mezzi (che non potranno avere un'età superiore ai 15 anni).

2.3 STATO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

In base agli esiti della procedura di VIA del Master Plan 2021 e delle prescrizioni n. 1, 3, 5a e 5b della Sezione A del decreto n. 9/2016, di cui al paragrafo precedente, per il Master Plan 2021 è stato elaborato, condiviso con ARPAV e poi approvato dal MATTM nell'ambito della Verifica di ottemperanza delle proscrizioni suddette, uno specifico Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA).

Il PMA si sviluppa sulle componenti riportate nella successiva tabella, a loro volta distinte nel caso dell'ambiente idrico in sottocomponenti e fattori.

Tabella 2-4 Articolazione del PMA

Componente/Sottocomponente/Fattore		Titolo elaborato
Descrizione	Codice	
ATMOSFERA	ATM	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Atmosfera
AMBIENTE IDRICO	-	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Ambiente idrico
ACQUE SUPERFICIALI (sottocomponente)	ASL	
ACQUE SOTTERRANEE (sottocomponente)	ASS	
TRAFFICO ACQUEO (fattore che agisce sulla componente)	AST	
ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi)	BIO	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna e Specie ed habitat)
RUMORE	RUM	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Rumore

In base al PMA, per il Master Plan, l'impianto teorico rappresentato dall'*ante operam*, in corso d'opera e *post operam*, viene parzialmente adattato al caso, in quanto:

- la realizzazione degli interventi previsti avviene senza interruzione dell'operatività aeroportuale e si attua quindi negli anni seguendo la crescita (in termini di passeggeri e movimenti), in tal senso temporalmente la fase di costruzione e la fase di esercizio si sovrappongono;
- la fase di dismissione non è strettamente applicabile in quanto le strutture previste a seguito dell'implementazione progressiva del Master Plan non hanno un tempo di vita finito in un arco temporale che renda attendibile l'analisi.

Ai fini del monitoraggio viene comunque distinta:

- una fase *ante operam*, riferita generalmente ad un periodo precedente l'avvio della realizzazione delle opere previste, soprattutto intese come le opere caratterizzanti e strettamente legate agli sviluppi del traffico e cioè la riqualifica delle piste e l'ampliamento del terminal;
- una fase di costruzione (monitoraggio dei cantieri in corso d'opera, COC), che riguarda i cantieri degli interventi ove previsto (2.19, 4.19, 4.14.02 per le attività alle testate pista, 3.41, 5.01);
- una fase di esercizio (monitoraggio dell'esercizio aeroportuale in corso d'opera; COE), che analizza gli effetti della crescita (in termini di passeggeri e movimenti);
- una fase *post operam* (PO), che riguarda l'esercizio aeroportuale dopo il 2021 o comunque dopo la realizzazione degli interventi.

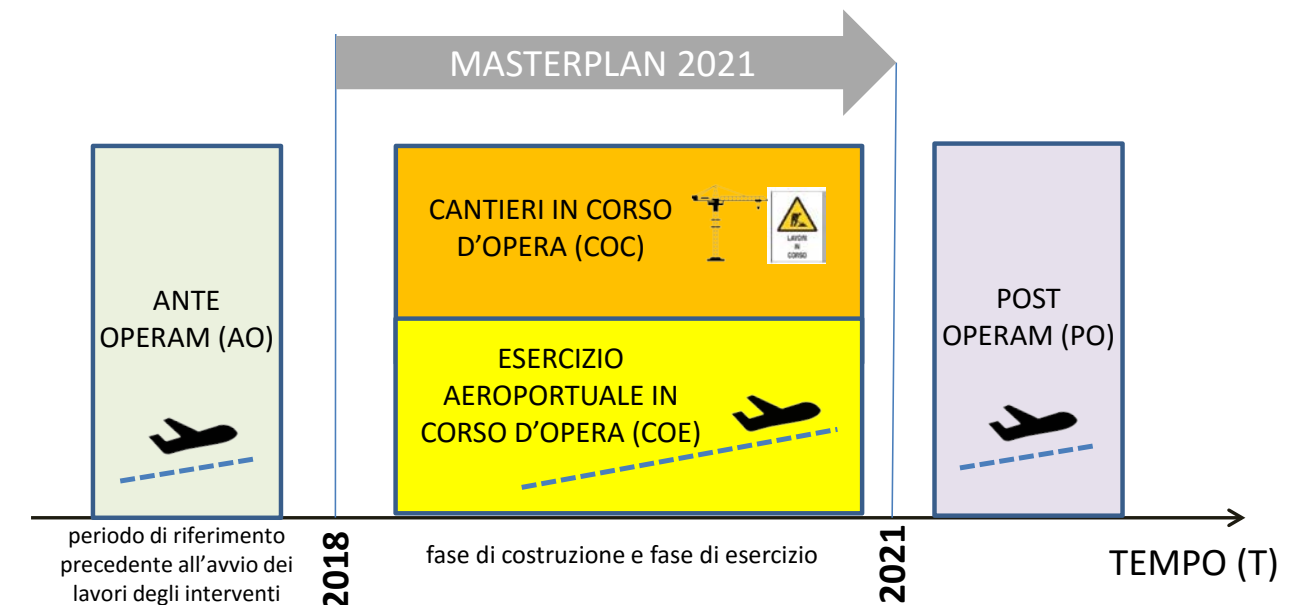


Figura 2-4 Schema delle fasi di monitoraggio del Master Plan 2021

Date le suddette premesse:

- il monitoraggio dei cantieri (COC) in senso stretto è finalizzato, come peraltro indicato dalle prescrizioni (cfr. prescrizione n. 7 della Sezione A del decreto 9/2016), a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione inserite (in particolare le barriere antirumore con effetti anche sulle polveri disperse) e a controllare l'impatto dei cantieri prossimi a ricettori per le sole componenti atmosfera e rumore (per i cantieri degli interventi 2.19, 4.19, 4.14.02 per le attività alle testate pista, 3.41, 5.01);
- il monitoraggio in corso d'opera è un monitoraggio di scala vasta finalizzato principalmente a definire l'apporto aeroportuale alle condizioni ambientali del territorio interessato e sarà quindi in generale una misura dell'insieme complesso dell'esercizio aeroportuale e dei cantieri in corso per la realizzazione degli interventi previsti (e che viene codificato come COC/COE).

In Tabella 2-6 sono riportate tutte le attività previste dal PMA, mentre nella Figura 2-5 sono mappate le stazioni e i punti di monitoraggio previsti dal PMA.

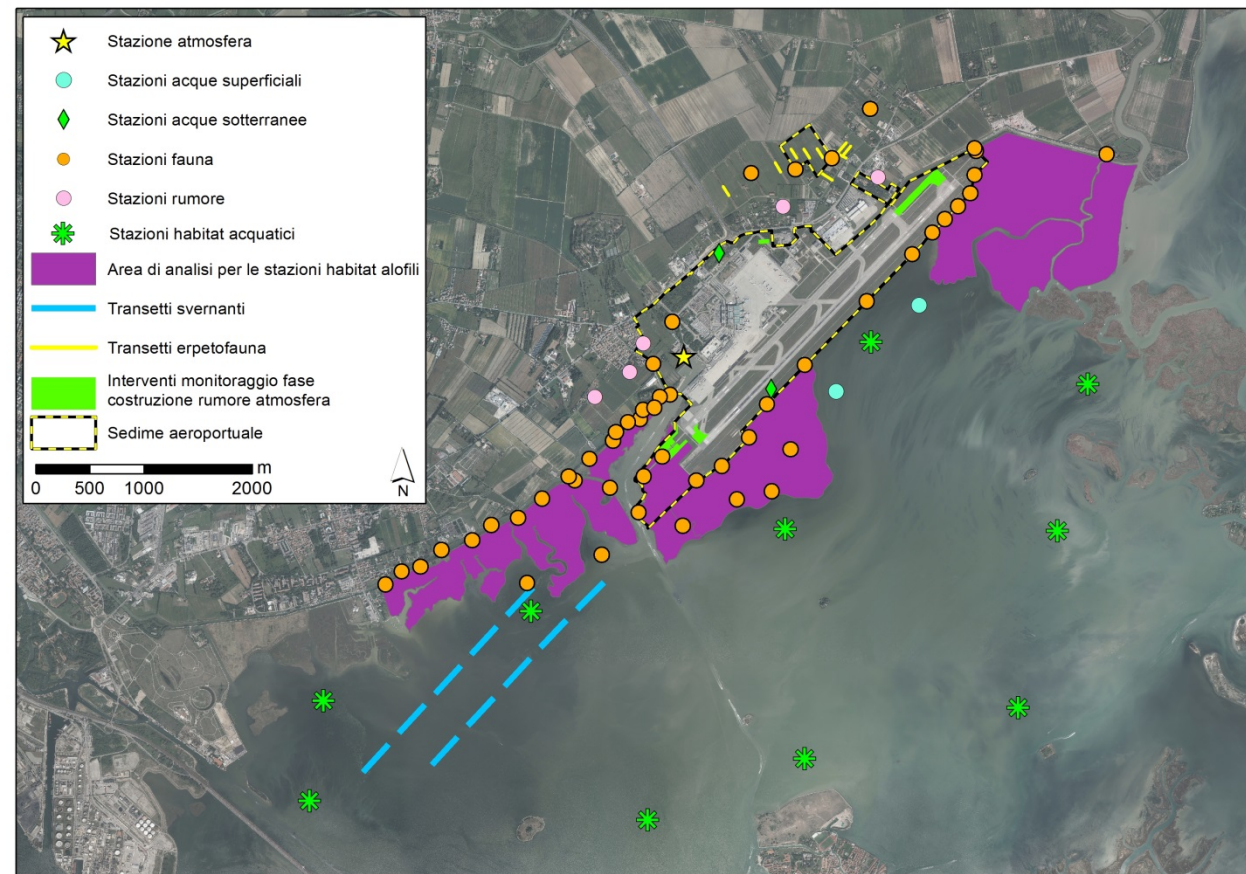


Figura 2-5 Mappa complessiva delle stazioni/punti di monitoraggio

Ad oggi sono in corso le attività di monitoraggio dei cantieri e del corso d'opera (COC e COC/COE), mentre sono terminate le attività di monitoraggio *ante operam* (AO) e sono stati emessi verso ARPAV per commenti e per approvazione i rapporti finali *ante operam* previsti, ad esclusione di quello relativo alle acque superficiali lagunari, in quanto non ancora disponibili i dati validati relativi alle reti di monitoraggio istituzionale gestite da ARPAV necessarie per fornire il quadro complessivo di area vasta e permettere di verificare il contributo aeroportuale allo stato di qualità del corpo idrico lagunare, come specificamente previsto dal PMA. Ad oggi ARPAV non ha ancora approvato nessun rapporto.

Nella tabella successiva l'elenco dei rapporti *ante operam* emessi ad ARPAV per approvazione prima della loro pubblicazione sul sito web del gestore aeroportuale e trasmessi a MATTM, come previsto dal PMA e dalle procedure di comunicazione adottate.

Tabella 2-5 Rapporti PMA ante operam prodotti

Componente	Titolo rapporto	Data invio via mail ARPAV per commenti	Commenti ARPAV	Data invio via PEC per approvazione ai fini dell'invio definitivo e pubblicazione su sito SAVE
BIO	Habitat alofili e specie floristiche	12/12/2017	nessun commento	
RUM	Report quadrimestrale II (rev 02)	15/03/2018 (rev01, inviato il 13/12/2017)	incontro 30/03/2018, nota ARPAV inviata il 14/04/2018	19/06/2018 (rif. lettera SAVE, prot. n. 1895) In attesa approvazione
ATM	Rapporto sulla campagna estiva con mezzi mobili alle stazioni ATM01_S2 e ATM01_S3	23/03/2018	nessun commento ancora pervenuto	
RUM	Report annuale 2017	15/03/2018	incontro 30/03/2018, nota ARPAV inviata il 14/04/2018	19/06/2018 (rif. lettera SAVE, prot. n. 1895) In attesa approvazione
RUM	Report quadrimestrale I	15/03/2018	incontro 30/03/2018, nota ARPAV inviata il 14/04/2018	19/06/2018 (rif. lettera SAVE, prot. n. 1895) In attesa approvazione
RUM	Report quadrimestrale III	15/03/2018	incontro 30/03/2018, nota ARPAV inviata il 14/04/2018	19/06/2018 (rif. lettera SAVE, prot. n. 1895) In attesa approvazione
ATM	Rapporto sulla campagna invernale con mezzi mobili alle stazioni ATM01_S2 e ATM01_S3	23/03/2018	nessun commento ancora pervenuto	
BIO	Habitat acquatici 1140 e 1150	28/05/2018	nessun commento ancora pervenuto	
ASS	Rapporto ante operam	02/08/2018	nessun commento ancora pervenuto	
BIO	Avifauna	02/08/2018	nessun commento ancora pervenuto	

Tabella 2-6 Sintesi delle attività di monitoraggio previste dal PMA

Componente	Sottocomponente/ Fattore	Fase	Obiettivo del monitoraggio	Parametri/Indicatori	Stazioni		Durata monitoraggio	Frequenza di misura	n. campagne	Reportistica	
					Descrizione	Codice				Frequenza	Contenuti
Atmosfera	Qualità dell'aria	AO	verifica delle valutazioni fatte nel SIA sulla trascurabilità del contributo delle emissioni aeroportuali alle qualità dell'aria del territorio vasto interessato	anidride solforosa particolato atmosferico PM ₁₀ particolato atmosferico PM _{2.5} monossido di carbonio ozono ossidi di azoto biossido di azoto idrocarburi metanici idrocarburi non metanici idrocarburi totali velocità del vento direzione del vento temperatura dell'aria precipitazione pressione atmosferica radiazione solare	Centralina (attiva dal 2008) gestita da EZIPM in vicinanza dell'abitato di Tessera	ATM01_S1	1 anno (ultimo anno civile completo prima dell'avvio dei cantieri degli interventi previsti dal Master Plan)	In continuo con centralina fissa	na	una tantum	Risultati delle campagne annuali di monitoraggio effettuate durante il biennio 2015-2016 (Relazione richiesta dalla prescrizione MATTM-1) Rapporto interpretativo riferito ad un anno civile dei dati della centralina ATM01_S1
					Due postazioni mobili in vicinanza di ricettori (ATM01_R4 e ATM01_R5)	ATM01_S2 ATM01_S3	45 giorni	Due volte all'anno (primavera/estate; autunno/inverno)	2	semestrale	Rapporto interpretativo dei dati ATM01_S2 e ATM01_S3 riferito al periodo di monitoraggio
					Centralina (attiva dal 2008) gestita da EZIPM in vicinanza dell'abitato di Tessera	ATM01_S1	In continuo fino al 2031	In continuo con centralina fissa	na	annuale	Rapporto interpretativo, riferito ad un anno civile, dei dati della centralina ATM01_S1, fino al 2021 (COC/COE), dal 2022 al 2031 (PO)
					Due postazioni mobili in vicinanza di ricettori (ATM01_R4 e ATM01_R5)	ATM01_S2 ATM01_S3	45 giorni	Due volte all'anno (primavera/estate; autunno/inverno)	2	semestrale	Rapporto interpretativo dei dati ATM01_S2 e ATM01_S3 riferito al periodo di monitoraggio
		COC/COE+PO									
		PO									
		COC	verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione inserite (barriere antirumore con effetti anche sulle polveri disperse) attraverso la modellistica delle dispersioni in atmosfera di polveri prodotte dalle attività di cantiere, verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e stima delle concentrazioni attese ai ricettori, per i cantieri degli interventi 2.19, 4.19, 4.14.02_T22, 4.14.02_T04 e 4.14.02_RESA04	particolato atmosferico PM ₁₀ particolato atmosferico PM _{2.5}	na	na	na	na	na	una tantum per ciascun cantiere degli interventi 2.19, 4.19, 4.14.02_T22, 4.14.02_T04 e 4.14.02_RESA04	Rapporti sui risultati modellistici, uno per ogni cantiere, relativamente all'efficacia delle misure di mitigazione e alle concentrazioni di polveri attese ai ricettori (interventi 2.19, 4.19, 4.14.02_T22, 4.14.02_T04 e 4.14.02_RESA04)
			eventuale misura della concentrazione di PM ₁₀ e PM _{2.5} presso i cantieri nel caso in cui la modellistica ne ravvisasse la necessità	particolato atmosferico PM ₁₀ particolato atmosferico PM _{2.5}	da definirsi nel caso in cui i risultati della modellistica portassero a verificare la necessità dell'effettuazione di misure						

Componente	Sottocomponente/ Fattore	Fase	Obiettivo del monitoraggio	Parametri/Indicatori	Stazioni		Durata monitoraggio	Frequenza di misura	n. campagne	Reportistica	
					Descrizione	Codice				Frequenza	Contenuti
Ambiente idrico	Acque superficiali	AO+COC/COE+PO	Discriminare gli impatti sulle acque lagunari provenienti dalle attività dell'aeroporto da quelli prodotti dalle altre attività antropiche che insistono sull'area	Antracene Benzene Benzo(a)pirene Cadmio Di(2-etiesilftalato) 1,2 dicloroetano Diclorometano difeniletere bromato Esaclorobenzene Esaclorobutadiene Fluorantene Mercurio Naftalene Nichel 4-nonilfenolo Ottilfenolo Pentaclorobenzene Piombo Tetracloroetilene Tetracloruro di carbonio Triclorobenzeni Tricloroetilene Triclorometano Arsenico Cromo totale Toluene Xileni Ferro Rame Zinco Solidi sospesi (TSS) carbonio organico disciolto (DOC) carbonio organico particellato (POC) azoto ammoniacale (ammonio totale = N-NH ₄) Azoto nitrico (N-NO ₃) azoto nitroso (N-NO ₂) azoto totale disciolto (TDN) Azoto inorganico disciolto (DIN) Fosforo Totale Disciolto (TDP) Fosforo inorganico disciolto (orto fosfato = P-PO ₄) Clorofilla a Feopigmenti Profondità Trasparenza Temperatura Conducibilità/Salinità Ossigeno disciolto pH Potenziale redox Torbidità Fluorescenza in vivo (Clorofilla a)	Bassofondo lagunare antistante l'aeroporto	ASL01_S1 ASL01_S2	fino al 2031	per ciascun anno: 4 campagne stagionali + n. 2 campagne in corrispondenza di eventi meteorologici avversi	6 annuali	annuale	Valutazione integrata di tutte le informazioni utili a discriminare gli impatti provenienti dalle attività dell'aeroporto da quelli prodotti dalle altre attività antropiche che insistono sull'area. Il rapporto conterrà anche i risultati delle analisi di autocontrollo sugli scarichi esistenti presso la struttura aeroportuale.

Componente	Sottocomponente/ Fattore	Fase	Obiettivo del monitoraggio	Parametri/Indicatori	Stazioni		Durata monitoraggio	Frequenza di misura	n. campagne	Reportistica	
					Descrizione	Codice				Frequenza	Contenuti
Ambiente idrico	Acque sotterranee	AO+COC/COE+PO	Controllare eventuali contaminazioni accidentali della falda (poi a contatto con le acque lagunari) da perdite della rete di raccolta delle acque di dilavamento	livello piezometrico (solo in ASS01_S01) Temperatura Conducibilità pH Benzo(a)pirene Triclorometano1,2-Dicloroetano Tricloroetilene Tetracloroetilene Esaclorobutadiene Pentaclorobenzene Esaclorobenzene Ferro Arsenico Rame Cadmio Cromo totale Mercurio Nichel Piombo Zinco Cianuri liberi Nitriti Solfati Fluoruri Ammoniacca (ione ammonio) Benzene Toluene Para-Xilene	Piezometro a monte idrologico rispetto al sedime aeroportuale	ASS01_S01	fino al 2031	semestrale	2 annuali	annuale	Valutazione dell'occorrenza e della durata di eventuali picchi di concentrazione misurati in occasione di condizioni meteorologiche avverse
		AO+COC/COE+PO		Piezometro a valle idrologica rispetto al sedime aeroportuale	ASS01_S02	fino al 2031	semestrale	2 annuali			
	Traffico acquoso	AO+COC/COE+PO	quantificazione del fenomeno, in modo da creare una base conoscitiva per future scelte di controllo e/o mitigazione da parte degli enti competenti	immagine del mezzo acquoso velocità del mezzo acquoso direzione del mezzo acquoso	Dissuasore su canale di Tessera	AST01_S01	fino al 2031	in continuo	na	annuale	Analisi degli andamenti del traffico, rispetto all'operatività aeroportuale (n. passeggeri) e dell'efficacia dei dissuasori nel tratto monitorato per entrambe le direzioni (da e per l'aeroporto)
		AO+COC/COE+PO		immagine del mezzo acquoso velocità del mezzo acquoso direzione del mezzo acquoso	Dissuasore all'imbocco della darsena	AST01_S02	fino al 2031	in continuo	na		

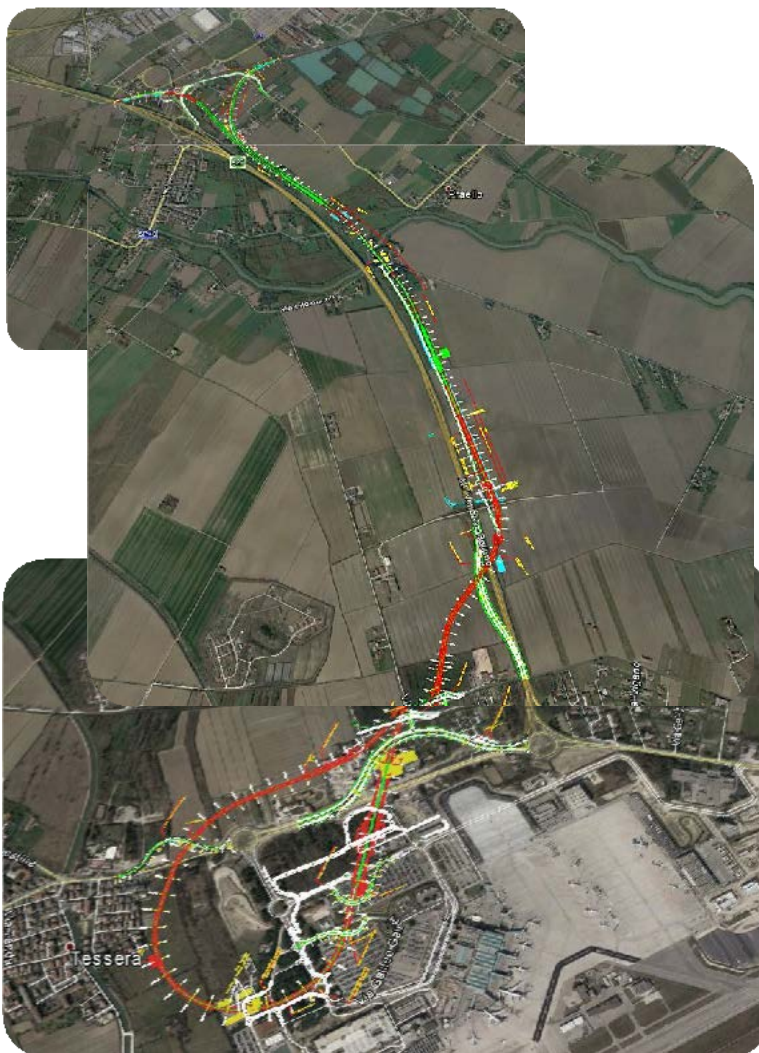
Componente	Sottocomponente/ Fattore	Fase	Obiettivo del monitoraggio	Parametri/Indicatori	Stazioni		Durata monitoraggio	Frequenza di misura	n. campagne	Reportistica		
					Descrizione	Codice				Frequenza	Contenuti	
Aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi)	Habitat	AO+COC/COE+PO	accertare e verificare che gli effetti del Master Plan non comportino un peggioramento del grado di conservazione di specie ed habitat di interesse comunitario direttamente ed indirettamente interferite e arricchire il quadro conoscitivo dell'area circostante il sedime aeroportuale	habitat di interesse comunitario 1310, 1410, 1420: Estensione dell'habitat; Rappresentatività, Coerenza morfologica, Funzionalità faunistica	plot permanenti di 10 m ² per i rilievi fitosociologici nelle strutture morfologiche	BIO01_SH1÷BIO01_SH80	fino al 2031	triennale	1 triennale	una tantum per AO triennale	Risultati del monitoraggio degli habitat di interesse comunitario 1310, 1410, 1420; per l'AO lo stato di fatto verrà aggiornato utilizzando i più recenti dati di letteratura	
		AO+COC/COE+PO			habitat di interesse comunitario 1310, 1410, 1420: Erosione del margine barenale	Poligoni marginali di habitat desunti dalla carta degli habitat	Codice ID del poligono	fino al 2031				triennale
		AO+COC/COE+PO			habitat di interesse comunitario 1140, 1150: Rappresentatività; Coerenza morfologica/quota batimetrica; Indici ecologici (M-AMBI, MAQI, HFI)	Stazioni ARPAV "Monitoraggio ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60"		fino al 2031				triennale
	Flora	AO+COC/COE+PO		Monitoraggio delle specie floristiche <i>Epipactis palustris</i> e <i>Plantago cornuti</i>	Specie floristiche target (<i>Epipactis palustris</i> e <i>Plantago cornuti</i>): Presenza/assenza; Copertura %; n. fusti fiorali	plot permanenti di 10 m ² individuati in coincidenza dei popolamenti rinvenuti	BIO01_SF1÷BIO01_SFn	fino al 2031	triennale	2 (nell'arco di una annualità)	una tantum per AO triennale	Risultati del monitoraggio delle specie floristiche <i>Epipactis palustris</i> e <i>Plantago cornuti</i>
	Avifauna	AO+COC/COE+PO		Variazione della consistenza	Punti di osservazione/ascolto	BIO01_S1 ÷ BIO01_S46	fino al 2031	Nidificanti Biennale 15 marzo - 15 agosto Svernanti Biennale 1 dicembre - 28 febbraio Wildlifestrike in continuo	Nidificanti 10 (nell'arco di una annualità) Svernanti 3 (nell'arco di una annualità)	una tantum per AO biennale	Risultati del monitoraggio degli uccelli nidificanti e degli uccelli svernanti in relazione alle attività che si svolgono all'interno del se-dime aeroportuale; analisi dei dati di wildlifestrike	
				Disponibilità habitat trofico e riproduttivo	UAO specifiche	Codice ID del poligono						
				Tasso annuale di mortalità	Sedime (airside)	-						
	Avifauna, erpetofauna	AO+PO		Uccelli: Variazione della consistenza	punti di osservazione/ascolto	BIO02_S1 BIO02_S4	AO = prima dei lavori di realizzazione del bacino di laminazione (intervento 5.01) PO = dopo i lavori di realizzazione del bacino di laminazione (intervento 5.01)	Biennale Nidificanti 15 marzo - 15 agosto Svernanti 1 dicembre - 28 febbraio Erpetofauna 1 aprile - 30 giugno	Nidificanti 10 (nell'arco di una annualità) Erpetofauna 6 (nell'arco di una annualità)	una tantum per AO biennale	Risultati del monitoraggio dell'erpetofauna (area di indagine BIO04) prima e dopo la realizzazione del bacino di laminazione (intervento 5.01)	
				Erpetofauna: Variazione della consistenza (erpetofauna);	trasetti,	BIO02_T1 ÷ BIO02_T9						
				Erpetofauna: Disponibilità copertura arborea/arbustiva;	UAO saettone	Codice ID del poligono						
				Erpetofauna: Disponibilità siti riproduttivi potenziali	UAO anfibi	Codice ID del poligono						

Componente	Sottocomponente/ Fattore	Fase	Obiettivo del monitoraggio	Parametri/Indicatori	Stazioni		Durata monitoraggio	Frequenza di misura	n. campagne	Reportistica	
					Descrizione	Codice				Frequenza	Contenuti
Rumore	componente aeroportuale al clima acustico	AO+COC/COE+PO	Monitoraggio del rumore di origine aeroportuale, ai sensi delle specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99	LVA	n. 4 centraline di rilevazione fonometrica (prima acquisizione ed elaborazione dei dati) dislocate in modo permanente o mobile in punti del territorio che risultino essere significativi sia dal punto di vista tecnico sia per la presenza di centri sensibili	RUM00_S1÷RUM00_S4	In continuo fino al 2031	In continuo con centraline fisse	na	quadrimestrale annuale	Risultati del monitoraggio del rumore aeroportuale - tabelle di sintesi delle rilevazioni strumentali delle centraline e relazione tecnica
	componente aeroportuale al clima	AO+COC/COE+PO	Il monitoraggio ai ricettori fissi ricadenti nelle RUM01÷RUM05 del preponderante contributo aeroportuale	L _{Aeq} , Tr L _{Aeq} , TL LVA tre settimane a maggior traffico per ricettori ricadenti nelle RUM01÷RUM04 LVAj e LVA tre settimane a maggior traffico per ricettore fisso nella RUM05 (via Paliaghetta n. 4)	Ricettori maggiormente esposti individuati nelle aree abitate influenzate dal rumore aeroportuale	RUM0X_S1÷RUM0X_Sn	In continuo fino al 2031	in continuo durante la misurazione presso ciascun ricettore	na		
	componente dei cantieri al clima acustico presso i ricettori	COC	verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione inserite (barriere antirumore) attraverso la modellistica del rumore prodotto dalle attività di cantiere, verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e stima del rumore atteso ai ricettori, per i cantieri degli interventi 2.19, 4.19, 4.14.02_T22, 4.14.02_T04 e 4.14.02_RESA04 Verifica modellistica dei cantieri 3.41 e 5.01 <i>eventuale misura del rumore relativa le attività di cantiere nel caso in cui la modellistica ne ravvisasse la necessità</i>	L _{Aeq} , Tr L _{Aeq} , Tr L _{Aeq} , TL	na	na	na	na	na	na	una tantum per ciascun cantiere degli interventi 2.19, 4.19, 4.14.02_T22, 4.14.02_T04, 4.14.02_RESA04, 3.41, 5.01 Per interventi 3.41, 5.01 non sono previste barriere antirumore, ma prevista modellistica
					da definirsi nel caso in cui i risultati della modellistica portassero a verificare la necessità dell'effettuazione di misure						

3 L'EVENTO: IL PROGETTO DI RFI

All'interno della situazione riferita allo stato di attuazione del Master Plan 2021, descritto nel capitolo precedente, in data 24/01/2017 è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra RFI, ENAC e SAVE per la progettazione della connessione ferroviaria con l'aeroporto e della stazione all'interno del sedime aeroportuale.

Il progetto RFI (attualmente in corso di progettazione definitiva da avviarsi all'iter di approvazione tecnico-amministrativa) prevede la realizzazione del raccordo ferroviario tra la linea storica Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo di Venezia lungo il corridoio del raccordo autostradale A57 e della stazione ferroviaria interna al sedime aeroportuale per l'interscambio modale con il terminal aeroportuale, localizzata nella parte nord dell'area landside.



Il tracciato si sviluppa per un primo tratto in lieve rilevato, per poi attraversare il fiume Dese con un ponte ad arco di 80 m di luce preceduto e seguito da viadotti di approccio. Superato il Dese, l'infrastruttura si riporta in rilevato e successivamente in trincea, per poi entrare in galleria, per sottopassare la bretella del raccordo autostradale e quindi la SS 14 e l'intero sedime aeroportuale.

Il tracciato presenta uno sviluppo complessivo di oltre 7 km di cui circa la metà in galleria artificiale. Il piano del ferro si situa alla quota media di oltre 10.5 m al di sotto del piano campagna.

La stazione ferroviaria sotterranea, all'interno del sedime, disporrà di 2 banchine larghe 5 m e di lunghezza 330 m in grado di accogliere i convogli del servizio Alta Velocità (Frecciarossa ETR 500 ed ETR 1000), oltre a quelli del servizio regionale. I soli volumi fuori terra saranno costituiti dai locali di accesso alle banchine sotterranee della stazione, da alcuni locali tecnologici e da apprestamenti legati alla sicurezza (accessi/uscite di sicurezza, filtri di disconnessione fumi).

Il tracciato ferroviario si sviluppa per circa 1.5 km all'interno del sedime aeroportuale e prevede due punti in ingresso al sedime stesso, uno in corrispondenza della SS.14 a Sud-Ovest, uno in prossimità del raccordo autostradale A57 a Nord-Est.

Le opere di attraversamento del sedime aeroportuale nonché la demolizione delle strutture interferenti, di competenza RFI e che, a valle dell'iter di approvazione tecnico-amministrativa del progetto definitivo, saranno oggetto di una indipendente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, andranno ad intaccare alcune funzioni dell'aeroporto (principalmente nella fase di cantiere) che dovranno essere oggetto di previo ricollocamento, da parte di ENAC/SAVE all'interno dell'area.

Le opere di attraversamento del sedime aeroportuale sono costituite da gallerie artificiali a singolo binario, ad eccezione del corpo stazione, realizzate con il cosiddetto "Metodo Milano", che prevede:

- scavo e spostamento dei sottoservizi;
- scavo e getto delle corree di guida;
- realizzazione di due paratie di guida, che potranno costituire i piedritti della galleria;
- scavo a cielo aperto tra le due paratie della parte superiore della sezione, fino all'intradosso della futura galleria;
- preparazione del terreno, posa delle armature sullo stesso e getto del calcestruzzo, realizzando così la copertura della galleria;
- impermeabilizzazione della copertura;
- rinterro dello scavo, in modo da poter ripristinare la circolazione superficiale;
- scavo in sotterraneo della parte inferiore della sezione della galleria;
- finitura e completamento.

Con tale tecnica costruttiva e procedendo con la realizzazione per tronconi di galleria di estensione limitata, viene limitato l'impatto sull'operatività dell'area landside dello scalo.

Viene infatti accelerata la restituzione delle aree soprastanti la soletta di copertura, che potranno poi essere nuovamente destinate alle funzioni originarie (viabilità, parcheggi, ecc.).

Per la metà del 2021, come da cronoprogramma riportato nello Studio Preliminare Ambientale a pagina 55 ed a quello riportato nel presente documento al par. 5.1, è previsto l'accantieramento per la costruzione dell'opera ferroviaria.

Figura 3-1 Visone di insieme del raccordo ferroviario tra la linea storica Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo di Venezia.

3.1 LE INTERFERENZE SUL SISTEMA AEROPORTUALE

Come anticipato l'arrivo della linea ferroviaria interferirà con elementi importanti e fondamentali per il sistema aeroportuale, pertanto tali funzioni dovranno essere ricollocate prima che avvenga l'interferenza, ossia prima dell'accantieramento dell'opera ferroviaria, al fine di garantire il corretto funzionamento del sistema aeroportuale.

Le interferenze che l'opera ferroviaria genererà sul sistema aeroportuale saranno di due tipi: dirette o temporanee.

3.1.1 Le interferenze dirette sul sistema aeroportuale

Le **interferenze dirette** sono quelle che derivano dalla sottrazione definitiva degli spazi adibiti a determinate funzioni aeroportuali a favore dell'insediamento del sedime ferroviario e sono riferite ai seguenti elementi intercettati:

- **deposito area tecnica**, che sarà interferito in corrispondenza di uno dei due suoi punti di ingresso nel sedime aeroportuale, una volta ultimati i lavori di realizzazione del tratto di galleria artificiale, l'area sarà restituita come sistemazione esterna del corpo emergente della stazione ferroviaria;
- ✓ **depuratore ed isola ecologica**, interessati dalla realizzazione del tratto in galleria artificiale, che determina la necessità di realizzare una deviazione provvisoria di via Cà da Mosto e la demolizione dei manufatti insistenti sull'area occupata da depuratore ed isola ecologica;
- ✓ **palazzina Carabinieri e Polizia**, la realizzazione della linea ferroviaria prevede la demolizione degli uffici ed alloggi di Carabinieri e Polizia di Stato;
- ✓ **parcheggio P6**, il quale vedrà una parzializzazione delle aree di sosta a causa della rilocalizzazione del nuovo Polo Ecologico e viabilità di servizio dedicata, ed a causa altresì della deviazione del Canale Pagliagheta prevista dal progetto dell'infrastruttura ferroviaria.

3.1.2 Le interferenze temporanee sul sistema aeroportuale

Le interferenze temporanee sono quelle che derivano dalla sottrazione temporanea degli spazi adibiti a determinate funzioni aeroportuali a favore della realizzazione della ferrovia, tali spazi una volta finita l'opera potranno pertanto ritornare a disposizione per le funzioni aeroportuali e sono riferiti ai seguenti elementi intercettati:

- ✓ **parcheggi P2 e P7**, per i quali è prevista una parzializzazione per la realizzazione della derivazione temporanea della viabilità interna e di un tratto di galleria artificiale;
- ✓ **parcheggio P5**, per il quale è prevista una parzializzazione a causa della deviazione temporanea della viabilità e realizzazione di un tratto della galleria interrata.

-	Progettista ONEWORKS: ARCHITECTURE INFRASTRUCTURE URBAN ENGINEERING	studi ambientali 	NOTA DI CHIARIMENTO		G_R_OC_00_00_00	revisione
			L'EVENTO: IL PROGETTO DI RFI		scala:	-
					data:	12.12.2018

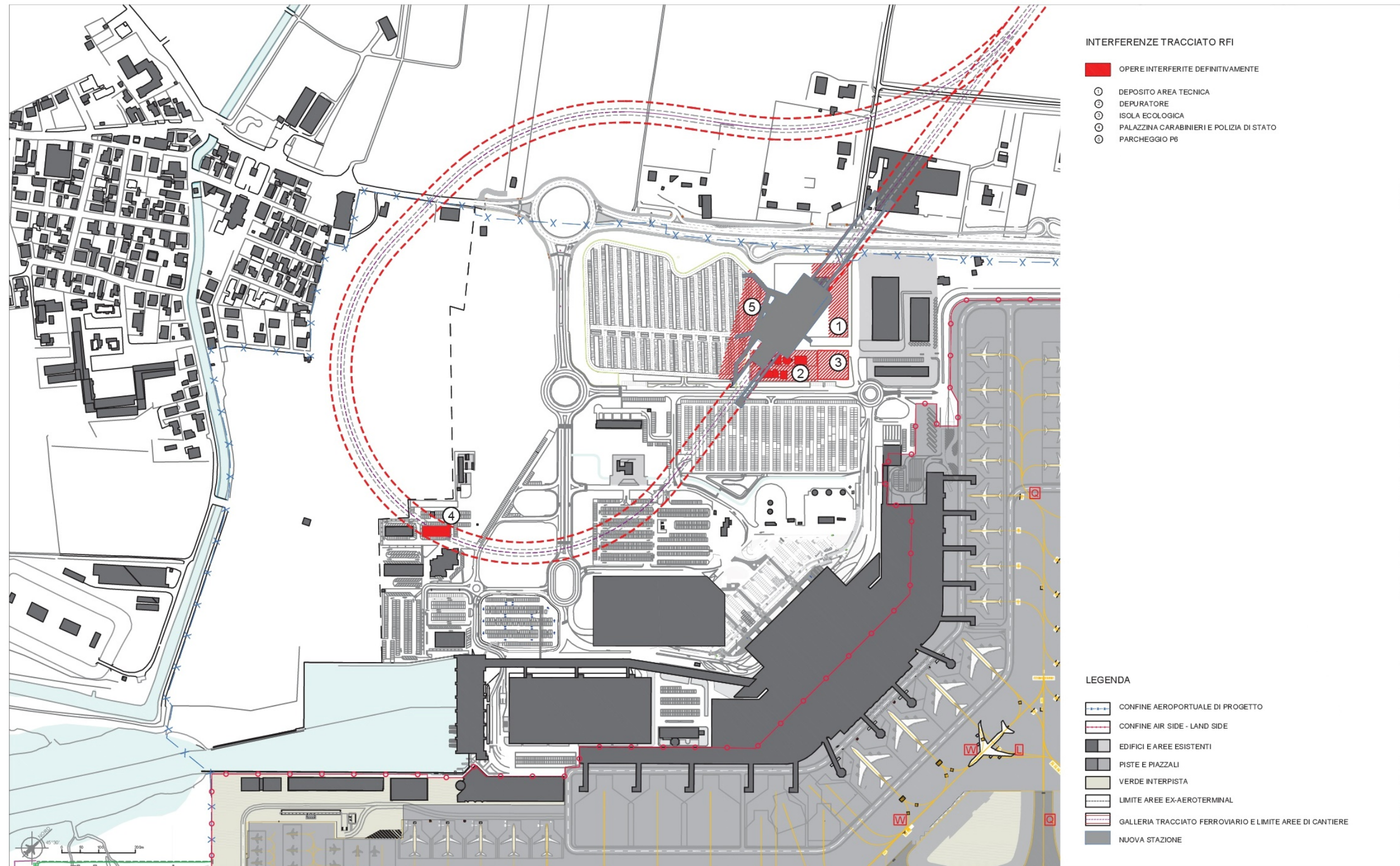


Figura 3-2 Planimetria con individuazione delle interferenze dirette

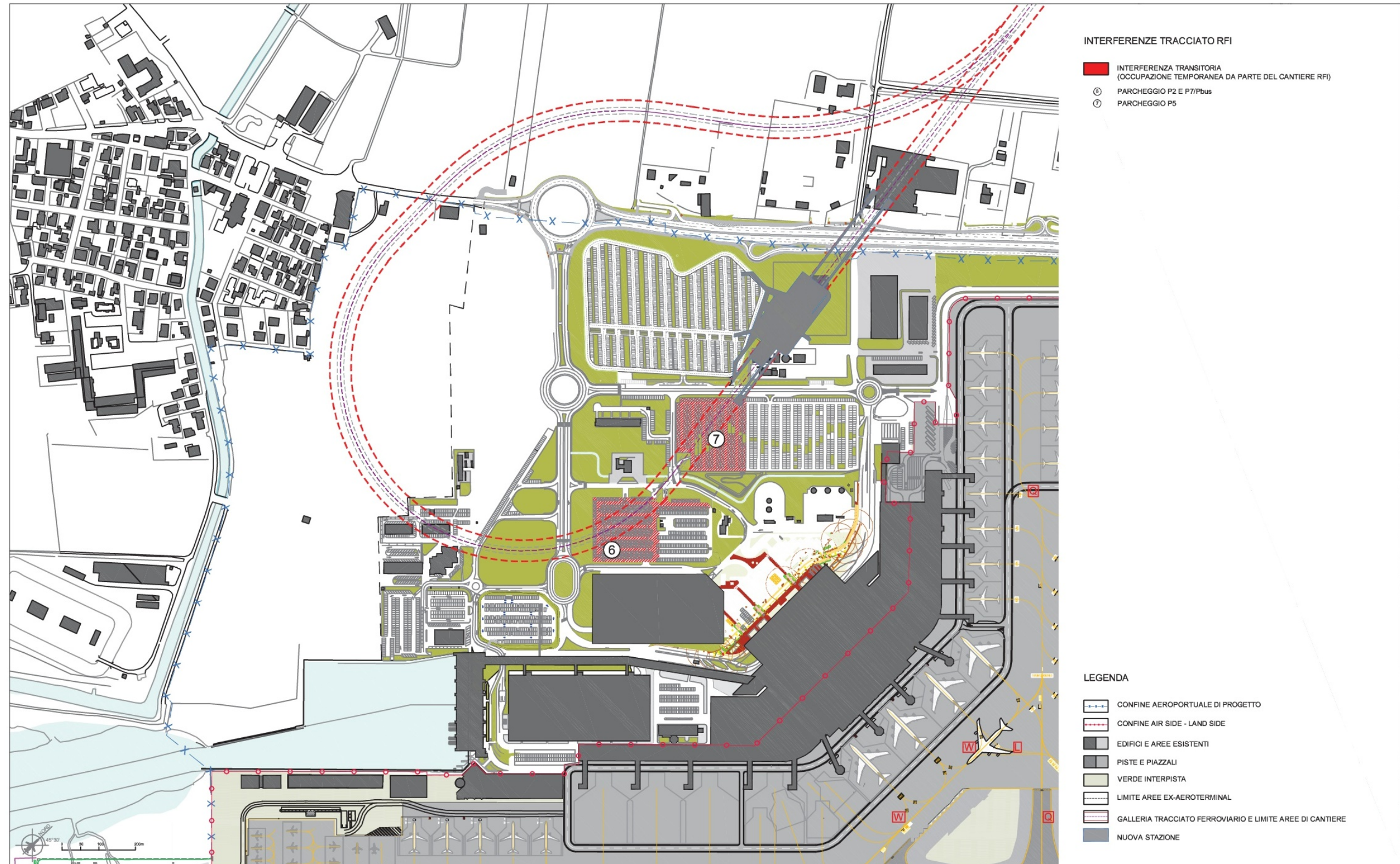


Figura 3-3 Planimetria con individuazione delle interferenze temporanee

4 UN NUOVO QUADRO: GLI ELEMENTI OGGETTO DI VALUTAZIONE

A seguito delle suddette interferenze derivanti dal progetto ferroviario sul sistema aeroportuale è pertanto stato necessario rilocalizzare le funzioni interferite ed in tale contesto si è ritenuto altresì opportuno inserire due nuovi elementi: il moving walkway ed un hotel, il primo permetterà ai passeggeri il collegamento preferenziale tra la stazione ferroviaria ed il terminal passeggeri in totale sicurezza in quanto ad uso esclusivo dei pedoni, mentre l'albergo darà risposta ad un fabbisogno di servizi landside ad oggi solo parzialmente soddisfatto ed insufficiente in vista dello sviluppo dei movimenti passeggeri previsti a seguito dell'implementazione del Master Plan 2021.

Pertanto gli elementi progettuali che sono stati analizzati nello Studio Preliminare Ambientale depositato sono di due tipi:

- ✓ riprotezioni rispetto all'intervento ferroviario:
 - rilocalizzazione deposito area tecnica;
 - rilocalizzazione depuratore (intervento 6.02 del Master Plan 2021) ed isola ecologica;
 - park multipiano B1 (intervento 3.05 del Master Plan 2021): due piani interrati;
 - parcheggi temporanei P8 e P9;
- ✓ nuovi elementi:
 - moving walkway (comunque conseguenza della realizzazione della linea ferroviaria);
 - hotel.

Nella successiva figura se ne riporta una rappresentazione

-	Progettista ONEWORKS: ARCHITECTURE INFRASTRUCTURE URBAN ENGINEERING	studi ambientali 	NOTA DI CHIARIMENTO		G_R_OC_00_00_00	revisione
			UN NUOVO QUADRO: GLI ELEMENTI OGGETTO DI		scala:	-
					data:	12.12.2018

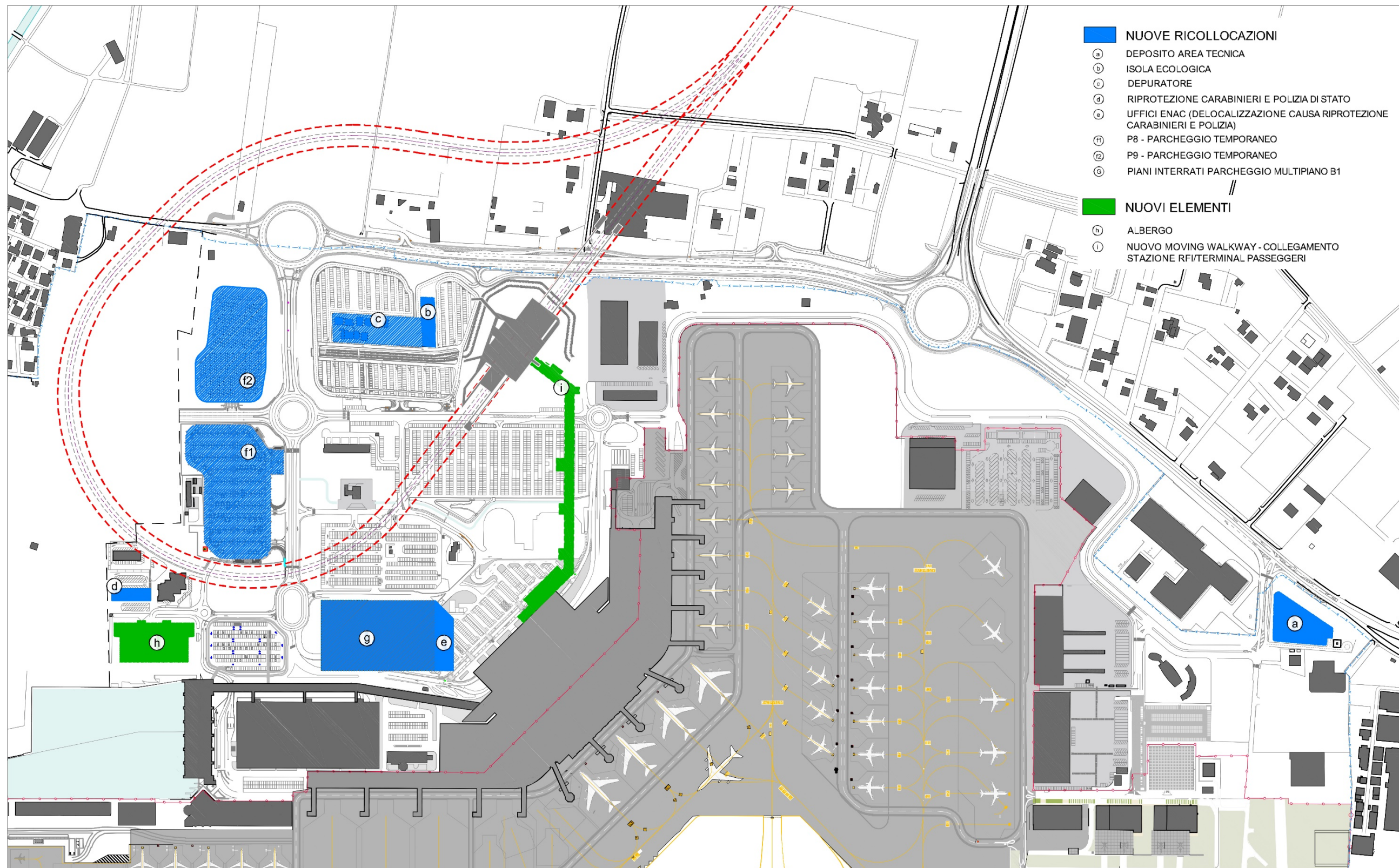


Figura 4-1 Nuovo quadro: gli interventi oggetto di valutazione

4.1 RIPROTEZIONI RISPETTO ALL'INTERVENTO FERROVIARIO

4.1.1 Deposito area tecnica

La rilocazione del deposito area tecnica è prevista in corrispondenza di un'area di 3700 m² attualmente non utilizzata ed adiacente all'ingresso secondario al sedime aeroportuale.

Si prevede come misura di mitigazione dell'intervento la realizzazione di una quinta arborea che salvaguardi la vista dell'area dalla viabilità esterna della SS.14, realizzando in tal senso un intervento migliorativo rispetto allo stato di fatto. La pavimentazione dell'area viene realizzata limitando l'impermeabilizzazione del suolo; solo una limitata parte è trattata con una sovrastruttura di tipo flessibile (esclusivamente per l'area di accesso al deposito area tecnica e zona di sosta mezzi di servizio), per tutta la restante parte è previsto un trattamento superficiale di depolverizzazione costituito dalla posa successiva di strati di graniglia a varie pezzature ed emulsione di bituminosa.



Figura 4-2 Planimetrica generale di intervento, con confronto ante-post operam

4.1.2 Depuratore ed isola ecologica

Il Master Plan 2021 prevedeva opere di adeguamento tecnologico e di ampliamento in loco dell'impianto di depurazione al fine di portare la sua potenzialità nominale a 4.400 abitanti equivalenti per il trattamento delle acque reflue prodotte dal transito di passeggeri/anno previsti nello sviluppo e dai servizi aeroportuali connessi. I lavori di adeguamento previsti da Master Plan 2021 prevedono altresì l'ampliamento dell'isola ecologica per garantire più agevoli spazi di manovra per la movimentazione dei cassoni carrabili, e per al contempo avere un adeguato spazio da adibire a deposito di attrezzature. La scelta della ricollocazione all'interno del parcheggio P6 permettere di tenere insieme depuratore, isola ecologica e futura centrale del sistema pneumatico e di limitare lo spostamento delle linee di adduzione.

Si precisa che lo spostamento del depuratore nel costruendo Parcheggio P6 non altera le previsioni, le caratteristiche e capacità tecniche dello stesso già definite nel Master Plan 2021.

Si segnala inoltre che la nuova ricollocazione del polo ecologico, oltre a permettere la risoluzione dell'interferenza generata dalla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, rispetto a quanto attualmente presente e sostanzialmente previsto inizialmente dal Master Plan 2021, presenta i seguenti aspetti migliorativi:

- la visibilità delle opere in progetto risulta essere maggiormente mitigata e schermata, grazie ad una posizione più interna e distante dalla viabilità e alla realizzazione di una fascia tampone di alberature;
- l'accesso/uscita e la circolazione dei mezzi per raccolta a servizio del polo ecologico possono usufruire di una viabilità ad esso dedicata con accesso unificato e diretto dalla S.S.Triestina, senza interferire con gli utenti del parcheggio P6;
- lo spostamento del depuratore in posizione più interna rispetto ai limiti del parcheggio P6 consente di riconfigurare la fascia di rispetto prevista dalla normativa, che attualmente copre parte delle aree di sedime poste sul bordo di via Cà da Mosto, liberando tale aree quindi da un vincolo di sostanziale inedificabilità;

- implementazione del sistema di smaltimento pneumatico dei rifiuti, con la scelta di una posizione baricentrica per la centrale particolarmente ottimale per la copertura sia degli attuali principali siti di produzione dei rifiuti, sia per i futuri sviluppi in area ex-aeroterminale, senza porre vincoli inoltre alla successiva espansione dei piazzali aeromobili della zona airside.

La collocazione delle funzioni del polo ecologico all'interno del perimetro del parcheggio P6 comporta indirettamente una prima sottrazione permanente di posti auto.

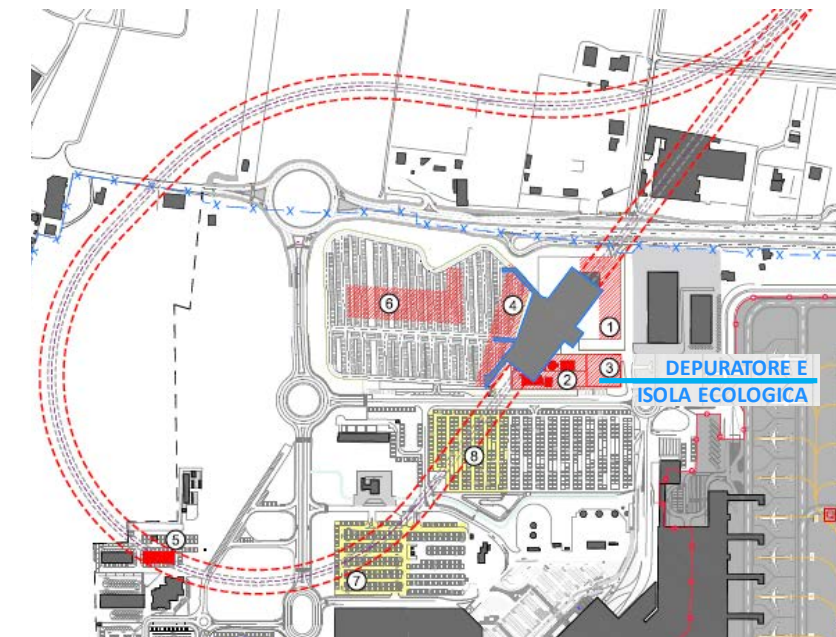


Figura 4-3 Interferenza della posizione attuale del Depuratore (2) e Isola ecologica (3) con il tracciato ferroviario.

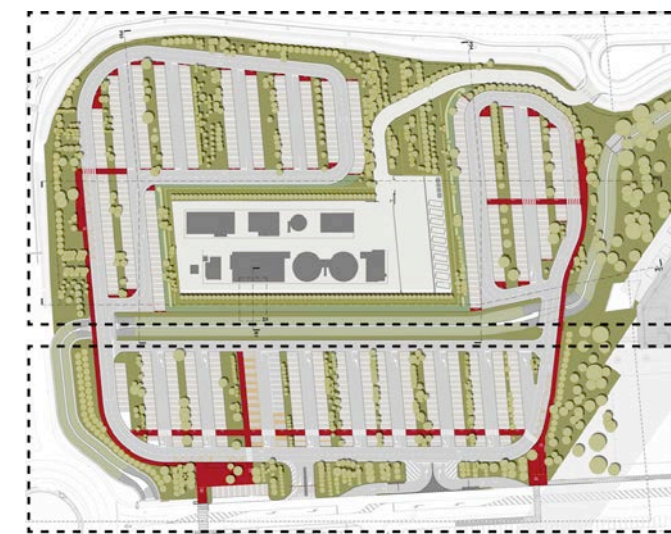


Figura 4-4 Planimetria generale dell'intervento in valutazione

Ulteriori indicazioni progettuali sono riportate nello SPA, paragrafo 3.3.3 da pag. 37.

4.1.3 Park multipiano B1, con inserimento di n. 2 interrati e corpo uffici

Come già evidenziato il tracciato ferroviario interferisce direttamente su:

- palazzina Carabinieri e Polizia prevedendo la demolizione della stessa e la ubicazione delle forze dell'ordine nella palazzina attualmente occupata dagli uffici ENAC, tale soluzione è stata scelta per garantire adeguati spazi in funzione anche del probabile incremento del numero di addetti negli anni a venire, ed allo scopo di limitare il consumo di suolo all'interno del sedime aeroportuale e di preservare l'attuale polo delle forze dell'ordine (Guardia di Finanza, Polizia, Carabinieri) con le funzioni annesse (unità cinofila), mentre la sede ENAC troverà una collocazione più razionale in quanto in prossimità del terminal;
- costruendo parcheggio P6, il quale vedrà una parzializzazione delle aree di sosta a causa dell'occupazione di alcuni spazi dalla ferrovia ed in conseguenza della rilocalizzazione del nuovo Polo Ecologico e viabilità di servizio dedicata, oltre alla deviazione del Canale Pagliaghetta prevista dal progetto dell'infrastruttura ferroviaria.

La soluzione per rispondere alla riduzione dei parcheggi ed alla necessità di trovare un'ubicazione agli uffici ENAC trova risposta all'interno del blocco del park multipiano B1, intervento 3.05, già approvato nel Master Plan 2021 (cfr. cap. 2 Tabella 2-1).

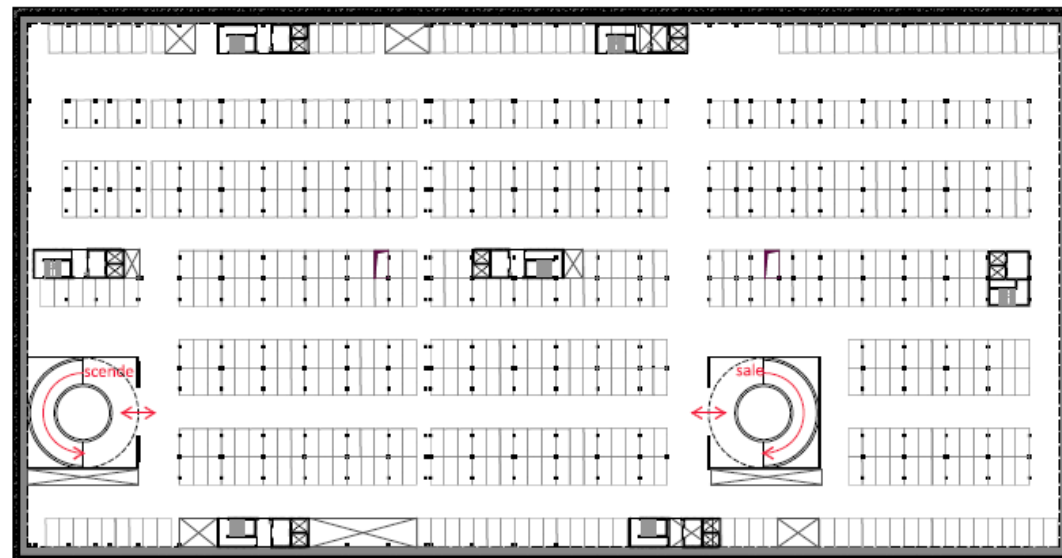
Per quanto concerne i piani interrati, l'edificio sarà realizzato con una struttura mista ad elementi prefabbricati che compongono i solai, le travi e i pilastri e elementi, come i vani scale/ascensori, in c.a. gettato in opera.

Il progetto prevede lo sviluppo della nuova viabilità a livello del piano di campagna che serve accessi/uscite dal parcheggio mediante una riconfigurazione della rotatoria di via Galileo Galilei e una nuova bretella.

La distribuzione interna è incentrata su collegamenti carrabili verticali costituiti da 2 rampe circolari, posizionate all'interno del perimetro del parcheggio una a sud e una a nord, e utilizzate a senso unico di marcia.

I collegamenti verticali pedonali sono affidati a vani scale dotati di opportuni vani ascensori, protetti al fuoco e dislocati in modo da coprire le esigenze per le vie di fuga dai diversi livelli.

Il progetto prevede complessivamente la realizzazione di circa **2650** posti auto comprensivi di stalli per disabili, stalli maggiorati per famiglie e posti predisposti con colonnine di carica per auto elettriche.



P-1 -1.95m
P-2 -5.40m

Figura 4-5 Pianta schematica piani interrati

Il corpo degli uffici ha una superficie lorda totale di circa 5000 m² sviluppata su 2 livelli e si attesta sul lato est dell'edificio prospiciente il terminal aeroportuale. I livelli degli uffici si sviluppano in continuità con il piano terra e il piano secondo del parcheggio. Il piano primo degli uffici non può essere in continuità con il piano primo del parcheggio per via delle diverse esigenze di altezza netta interna tra parcheggio e uffici.

La superficie degli uffici, al netto degli spazi necessari per realizzare i cavedi interni, si attesterà circa intorno ai 4600 m², comprese distribuzioni ai piani e distribuzioni verticali.

Da un punto di vista volumetrico l'edificio ricalca quanto previsto dal Progetto Preliminare del 2014 tanto in planimetria quanto in alzato con alcune ottimizzazioni dovute alle sopraggiunte esigenze.

In particolare l'altezza dell'edificio è stata ricalibrata per esigenze funzionali/costruttive (l'affinamento dei progetti strutturali ha comportato un incremento dello spessore dei solai). L'altezza massima fuori terra del nuovo edificio ha subito un innalzamento di circa 1 metro che pare del tutto compatibile con le volumetrie e le dimensioni degli edifici limitrofi.

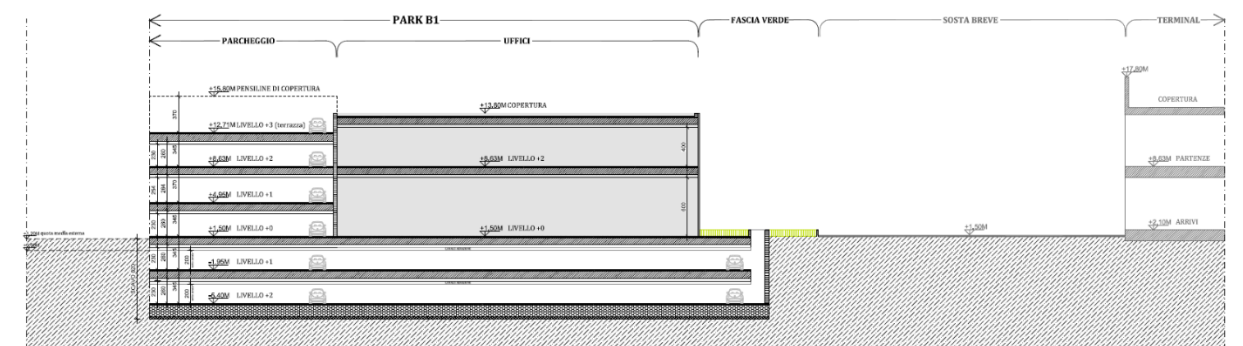


Figura 4-6 Sezione longitudinale A - schema

Ulteriori indicazioni progettuali sono riportate nello Studio Preliminare Ambientale, paragrafo 3.1.1 da pag. 24.

4.1.4 Parcheggi P8 e P9

Le interferenze temporanee riferite alla costruzione della linea ferroviaria sui parcheggi P2, P7 e P5 in termini di parzializzazione delle aree di sosta trovano risposta nell'individuazione di nuove aree di sosta a compensazione dei posti auto sottratti.

Le nuove superfici prevedono nel dettaglio:

- parcheggio temporaneo a raso P8, su una superficie già interna al sedime aeroportuale (14.900 m² di cui 2500 m² si sovrappongono all'attuale parcheggio Pgreco), da realizzarsi come prima area in virtù della maggiore vicinanza all'aerostazione; vengono in tal modo compensati 450 posti auto, di cui 24 per disabili. La realizzazione di tale parcheggio permette la copertura temporanea delle carenze dei posti auto rispetto i fabbisogni da Master Plan nelle annualità 2019/2020/2021 e la copertura delle carenze indotte dai cantieri per il collegamento ferroviario (periodo 2022-2025) interferenti temporaneamente con i parcheggi P5 e P2-P7/Pbus. La realizzazione di tale parcheggio interferisce con il parcheggio Pgreco, attualmente esistente sull'area, determinando una perdita di 128 p.a. Il saldo netto di p.a. realizzati con il park P8 sarà pertanto pari a 322;
- parcheggio temporaneo a raso P9, su una superficie già interna al sedime aeroportuale (17.500 m²); vengono in tal modo compensati 513 posti auto, di cui 13 per disabili. La realizzazione di tale parcheggio permette la copertura temporanea delle carenze dei posti auto rispetto i fabbisogni da Master Plan nelle annualità 2019/2020/2021 o comunque fino a quando non siano disponibili i posti auto del park multipiano B1 (fine 2022) e la copertura delle carenze indotte dai cantieri per il collegamento ferroviario (periodo 2022-2025) interferenti temporaneamente con i parcheggi P5 e P2-P7/Pbus.

Al fine di ridurre il più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione dei parcheggi P8 e P9 sulla componente vegetazione, le indicazioni progettuali adottate sono state quelle di mantenere all'interno dei parcheggi le alberature ritenute in buono stato vegetativo e si provvederà alla piantumazione di specie arboree e arbustive di tipo autoctono a compensazione di quanto verrà abbattuto; inoltre gli stalli di sosta sono previsti con pavimentazione semipermeabile in masselli grigliati autobloccanti in cls poggiati su strato di pietrischetto frantumato dello spessore di 5 cm. I vuoti grigliati saranno riempiti con graniglia porfirica; invece nei tratti in cui il nuovo parcheggio verrà realizzato dove è già presente fondazione esistente si provvederà alla stesa dei masselli grigliati sopra allo strato di misto stabilizzato.

In sintesi i criteri ambientali prevedono:

- almeno 1/400 posti auto dedicati ad auto elettriche;
- materiale drenante per gli stalli;
- almeno 10% della superficie tenuto a verde.

In merito al verde la progettazione si deve adeguare alle indagini che prevedono:

- analisi fitostatica di tutti gli alberi esistenti nell'area;
- selezione in base al pregio e allo stato di salute delle piante da mantenere;
- nuovi impianti compatibili con le funzioni di parcheggio da garantire, tali da minimizzare la perdita di verde (in termini quantitativi e qualitativi).

Ulteriori indicazioni progettuali sono riportate nello Studio Preliminare Ambientale, paragrafo 3.3.5 da pag. 46.

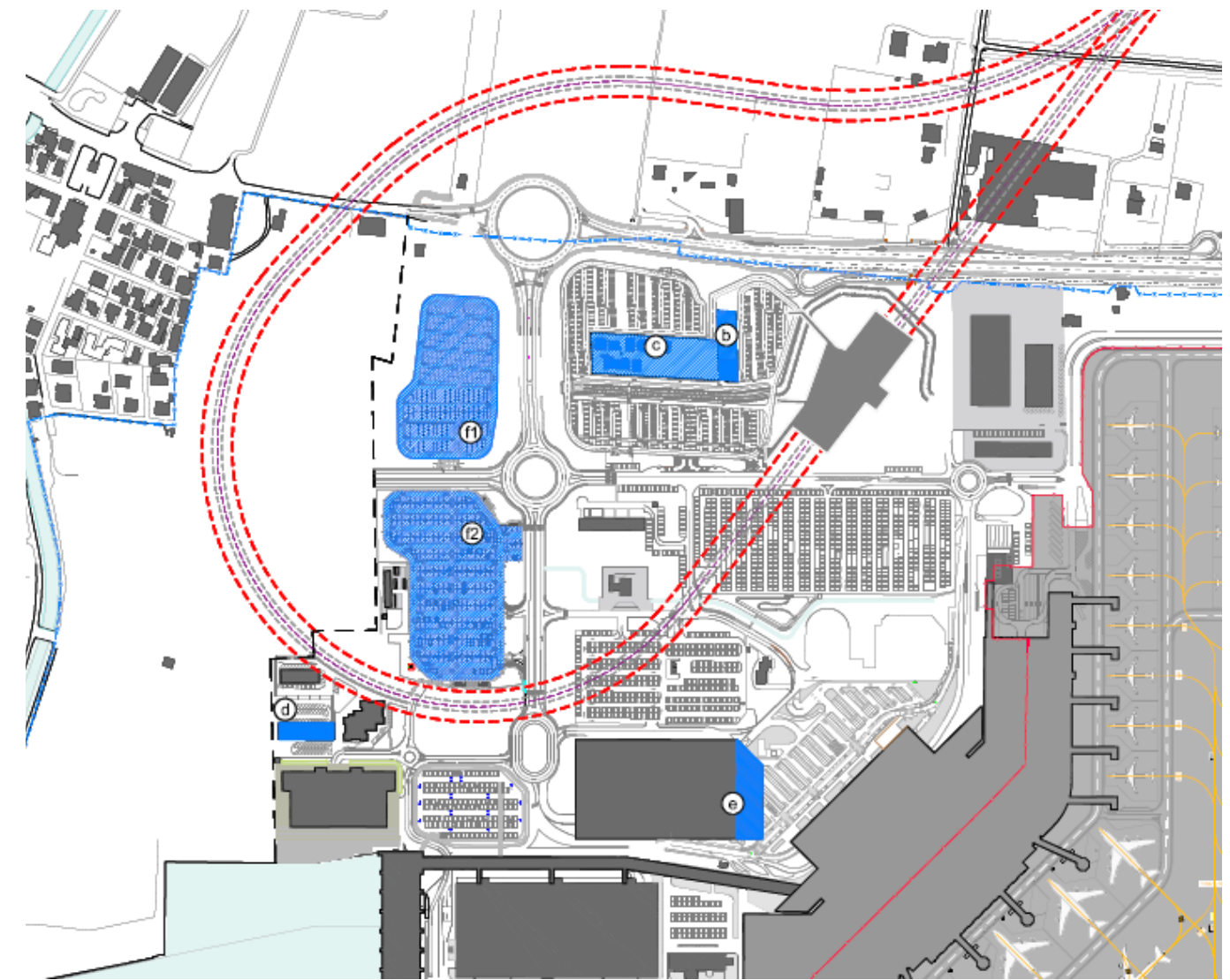


Figura 4-7 Estratto della planimetria delle riocazioni - Park P8 (f2) e P9 (f1).

4.2 ARRICCHIMENTO DEI SERVIZI INTERNI

All'interno del quadro riferito alle riprotezioni a seguito della prevista realizzazione del collegamento ferroviario, sono stati inseriti due nuovi elementi progettuali che tuttavia non derivano da un'interferenza della ferrovia sul sistema aeroportuale in maniera diretta:

- ✓ il moving walkway che permetterà ai passeggeri il collegamento preferenziale tra la stazione ferroviaria ed il terminal passeggeri in totale sicurezza in quanto ad uso esclusivo dei pedoni;
- ✓ un albergo che nasce in risposta ad un fabbisogno di servizi landside ad oggi solo parzialmente soddisfatto ed insufficiente in vista dello sviluppo dei movimenti passeggeri previsti a seguito dell'implementazione del Master Plan 2021.

4.2.1 Moving walkway di collegamento tra stazione RFI e Terminal passeggeri

Il moving walkway non era previsto dal Master Plan 2021 approvato e non è da considerarsi come un intervento di rilocalizzazione a seguito dell'arrivo dell'infrastruttura ferroviaria, ma sebbene esso risulta essere un elemento nuovo, è generato direttamente dall'intervento RFI, in quanto ha la funzione di garantire un percorso pedonale sopraelevato coperto, assistito mediante tappeti mobili, tra l'aerostazione e la nuova stazione ferroviaria Alta Velocità, senza interferenze con la viabilità e le aree di sosta esistenti al piano di campagna.

È possibile identificare tre macro-elementi che compongono il nuovo moving walkway e ne articolano la volumetria, garantendo le connessioni previste:

- la struttura di connessione con l'aerostazione, antistante il Curb, a due livelli;
- il percorso pedonale assistito sopraelevato;
- la connessione con la nuova stazione, anch'essa a due livelli.

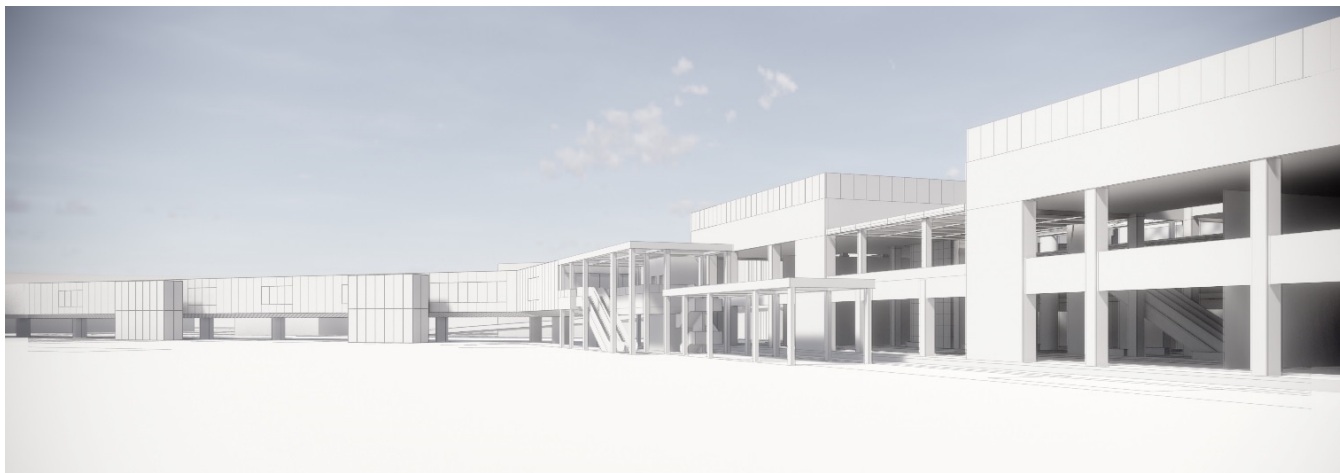


Figura 4-8 Vista di studio lato landside

I tre corpi, che insieme compongono l'edificio del nuovo moving walkway, presentano affacci studiati per relazionarsi con l'intorno dell'aeroporto, aprendo visuali al passeggero che procede lungo il collegamento in quota nelle due direzioni: la testata sud, caratterizzata dai piani orizzontali definiti dalle coperture, è completamente aperta sull'area landside d'ingresso all'aerostazione, mentre all'interno del moving walkway il fronte est, vetrato, apre la vista ai passeggeri verso il terminal e l'area airside, chiudendosi invece sul lato dei parcheggi e infine, nella testata nord, entrambi i fronti vetrati affacciano sulle aree landside ed airside prima della discesa che immette all'interno della stazione.

Si precisa che tale elemento rispecchierà le caratteristiche tecniche ed architettoniche del moving esistente.

Ulteriori indicazioni progettuali sono riportate nello Studio Preliminare Ambientale, paragrafo 3.2.2 da pag. 31.



Figura 4-9 Vista di studio lato airside

4.2.2 Hotel

Sebbene l'hotel non sia un elemento previsto dal Master Plan 2021 approvato e non sia generato dall'arrivo dell'infrastruttura ferroviaria, esso nasce in risposta ad un fabbisogno di servizi landside ad oggi solo parzialmente soddisfatto ed insufficiente in vista dello sviluppo dei movimenti passeggeri previsti a seguito dell'implementazione del Master Plan 2021; l'aeroporto "Marco Polo" infatti, a differenza dei principali scali europei con un traffico di passeggeri comparabile, non dispone ancora di servizi di ospitalità (alberghi/hotel) situati all'interno del sedime.

Tale carenza si traduce in un minor livello di servizio offerto ai passeggeri e agli operatori, infatti la presenza di strutture ricettive prossime al terminal passeggeri garantisce molteplici vantaggi, tra cui:

- possibilità di pernottamento in previsione di voli alle prime ore del mattino o per transiti;
- servizi business/conference per incontri di lavoro o convegni in giornata o di breve durata;
- servizi di accoglienza temporanea (lounge, ristorazione) per passeggeri in attesa, transito o con cambio di modalità di trasporto (aria/acqua, aria/gomma, aria/ferro);
- servizi per le crew (pernottamento, ristorazione, attesa).

Il lotto sul quale è prevista la nuova struttura alberghiera si trova in una posizione strategica, a fianco della nuova zona imbarchi nautici e al termine della passerella di collegamento al terminal, affacciato sulla darsena e rappresenterà un'appendice funzionale del terminal rientrando nella filosofia di "Terminal diffuso" che si propone di delocalizzare alcune funzioni secondarie, tipiche del terminal passeggeri, in ambienti limitrofi direttamente collegati tramite percorsi pedonali assistiti.

La struttura ospiterà funzioni specifiche (ospitalità, conference, co-working) oltre che tipici servizi aeroportuale di terra come il check in dedicati a specifiche categorie di passeggeri e il retail nella forma di piccoli negozi.

Con riferimento all'ospitalità, esso consentirà di assorbire le esigenze di servizio per gli equipaggi di volo nonché di provvedere alle richieste di viaggiatori in transito e quelli diretti verso mete intercontinentali. Nelle previsioni infatti i voli intercontinentali saranno oggetto di una significativa implementazione già nell'orizzonte temporale del Master Plan 2021, ma non trovano adeguato soddisfacimento nelle infrastrutture alberghiere situate nell'intorno dell'aeroporto.

Ciò rappresenta una criticità per i visitatori in transito che in caso di ritardi devono spesso essere alloggiati lontano dall'aeroporto stesso, creando disagi. Rispetto alla qualità del servizio alberghiero, si prevede la realizzazione di una struttura 4 stelle upper up scale al fine di collocarla in un segmento ad oggi non sufficientemente presente nel contesto territoriale di riferimento.

Il progetto prevede la realizzazione di un Complesso Alberghiero che insisterà su una superficie di circa m² 10.000.

Il volume architettonico dovrà necessariamente porsi in rapporto con le strutture residenziali già realizzate nell'intorno: il nuovo "Airport's water gate", nonché il Moving Walkway, edificio che crea un collegamento diretto tra la darsena e l'aeroporto, valorizzando ancor di più l'area di progetto per il Nuovo Hotel che diventerà punto di giunzione tra l'aeroporto stesso e la darsena.

Le principali funzioni che saranno presenti all'interno del Nuovo Hotel sono:

- Hotel (4 stelle o superiore) di 250 camere
- Ristorante
- Lobby Bar
- Centro Congressi e spazi Co-working
- Sky Bar
- Spazi retails

Nel progetto, particolare attenzione è stata posta all'inserimento architettonico/paesaggistico, il nuovo edificio andrà ad interagire con l'architettura esistente e in progetto oltre che con il contesto lagunare.

Infatti, è previsto che il piano terra venga rivestito di un materiale che rievochi la memoria del laterizio ampiamente utilizzato nel territorio veneziano come espressamente richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna nel corso degli incontri prodromici.

È stato scelto un materiale che oltre a rispecchiare una richiesta cromatica e formale vada anche a soddisfare una richiesta prestazionale energetica tramite anche l'utilizzo di facciate ventilate.

L'edificio, di 8 livelli fuori terra, ospiterà, in un corpo più basso, di 2 piani, le aree Conference e del Business Hub. I due corpi sono stati progettati in diretta connessione tra di loro permettendo un flusso agevole sia agli ospiti dell'hotel che del conference ma anche ai dipendenti.

Volumi di progetto:

Piano Terra: 4.343,68 m² x 6,60 m = 28.668,29 m³

Piano Mezzanino: 4.351,07 m² x 3,46 m = 15.054,70 m³

Piano Tipo: 2.045,86 m² x 3,46 m = 7.078,68 m³ (x 4 piani)

Pianta Piano Suite: 2.045,86 m² x 3,46 m = 7.078,68 m³

Piano Sky Bar: 2.045,86 m² x 3,60 m = 7.365,10 m³

Totale: 86.481,49 m³

In relazione all'altezza dell'edificio pari a circa 32,75 m, è stato verificato il rispetto delle indicazioni contenute nel piano ostacoli che in quell'area arriva fino a 45 m.

Ulteriori indicazioni progettuali sono riportate nello SPA, paragrafo 3.2.1 da pag. 28.

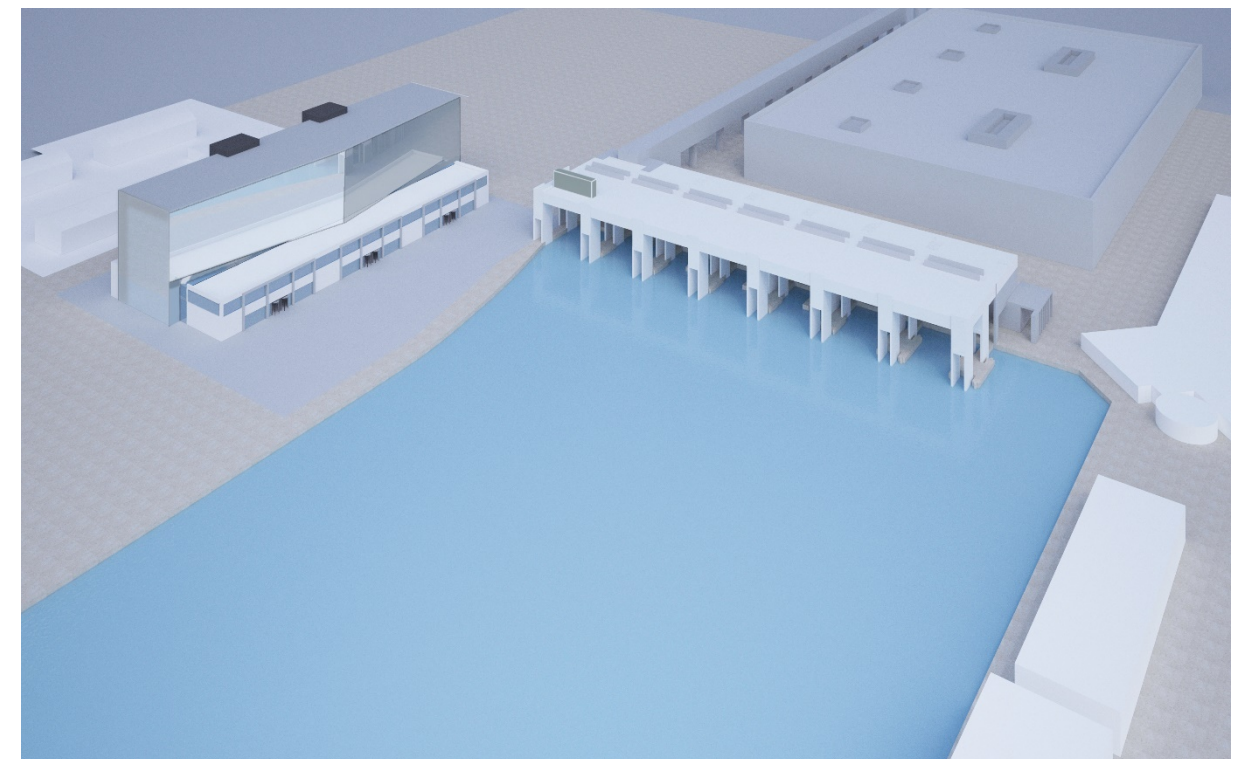


Figura 4-10 Render planivolumetrico Albergo

6 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Premesso che gli elementi in variante non modificano in alcun modo il carico dell'aeroporto né in termini di numero dei voli, né di presenze, si procede ad una valutazione puntuale dei possibili impatti dei singoli interventi sulle componenti biotiche ed abiotiche più sensibili, anche in riferimento alle prescrizioni/ottemperanze al Master Plan 2021.

6.1 COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO

In relazione agli interventi previsti, in fase di costruzione si prefigura un impatto derivante da:

- occupazione temporanea di suolo da parte dei cantieri e uso del suolo connesso agli scavi;
- contaminazione di suolo e sottosuolo a seguito di movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione, dal dilavamento degli stessi nelle aree di deposito, ad opera delle acque piovane.

In fase di costruzione gli impatti sull'occupazione/uso del suolo sono considerati relativamente alle aree di cantiere e alle aree delegate alla logistica e al deposito. Per loro natura si tratta di occupazioni/usi temporanei e reversibili propedeutici alla realizzazione delle opere. In fase di costruzione verranno prodotti "materiali da scavo" intesi come suolo o sottosuolo, con eventuali presenze di riporto.

Lo Studio Preliminare Ambientale riporta al paragrafo 4.3.3 una sintesi dei sondaggi e delle analisi chimiche eseguite nelle aree degli interventi e/o nelle aree aeroportuali limitrofe, utili a ritenere qualificate le terre da scavo come sottoprodotti (sostanzialmente si può ipotizzare siano tutte entro colonne A o B, tabella 1 di allegato 5, Titolo V, Parte quarta del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii.), salvo verifiche di caratterizzazione sito specifiche, come più avanti dettagliato.

Si riporta quindi la Tabella 6-1 contenente il quadro di riepilogo dei materiali da scavo e delle demolizioni, divise per singolo intervento oggetto di variante, riportando nella riga finale il totale per ogni tipologia (sostituisce, aggiornandola, la Tabella 3-7 riportata a pagina n. 58 dello Studio Preliminare Ambientale).

Tabella 6-1 Quadro di riepilogo – Materiali da scavo/demolizioni.

Intervento	Scavo per scotico	Scavo fondazioni	Demolizioni e c.b.	Demolizioni e massicciate	Fabbisogni massicciata/reinterri	Fabbisogni congl.bituminoso	Terre a riutilizzo	Terre A4-A8 a recupero e/o discarica
	[m ³]	[m ³]	[m ³]	[m ³]	[m ³]	[m ³]	[m ³]	[m ³]
Parcheggio multipiano B1	553	157.420	1.356 *	8.135 *	3.203	1.296	101.243	56.730
Parcheggio P8	3.159	-	724 *	1.086 *	6.318	3.150	3.159	
Parcheggio P9	2.800	-	-	-	5.600	2.304	2.800	
Hotel	-	3.250	1.900 **	2.850 **	3.600	216	3.250	
Moving walkway	-	5.200	1.250 **	1.870 **	2.580	390	5.200	
Depuratore	6.360	3.000	-	-	3.180		9.360	
Deposito area tecnica	6.960		-	-	3.480	185	6.960	
TOTALE	19.832	168.870	5.230	13.941	27.961	7.541	131.972	56.730

* Il fresato delle pavimentazioni in c.b. esistenti verranno reimpiegate per la costruzione degli strati di base e superficiali della nuova pavimentazione (base, binder e usura). Allo stesso modo il materiale derivante dalla demolizione della massicciata stradale sarà reimpiegato per la costruzione della nuova massicciata ed eventuali reinterri.

** Il fresato delle pavimentazioni in c.b. esistenti verranno trasportate in discarica mentre il materiale derivante dalla demolizione della massicciata stradale sarà reimpiegato per la costruzione della nuova massicciata ed eventuali reinterri.

Sulla scorta di quanto riportato nella tabella precedente, è stata redatta la tabella di sintesi con il bilancio delle materie che sostituisce, aggiornandola, la Tabella 3-8 riportata a pagina 59 dello Studio Preliminare Ambientale, che conteneva un refuso.

Tabella 6-2 Bilancio materie

Attività	Volume totale	Deposito intermedio/Riutilizzo	Da destinare in discarica
	[m ³]	[m ³]	[m ³]
PRODUZIONE			
Scavo di scotico	19.832	19.832	
Scavo	168.870	112.140	56.730
Demolizione massicciata stradale	13.941	13.940	-
Fresatura strati in conglomerato bituminoso	5.230	3.375	1.855
FABBISOGNI			
Aggregati di primo impiego per massicciata stradale (al netto del materiale di riciclo)	14.020		
Aggregati di primo impiego per strati in conglomerato bituminoso (al netto del materiale di riciclo)	4.166		

In merito alla produzione la seconda colonna della Tabella 6-2 riporta il volume totale di materiali da scavo prodotti per le diverse tipologie di lavorazioni, successivamente la terza colonna indica quanto del materiale prodotto verrà riutilizzato, mentre l'ultima colonna indica quanto verrà conferito a impianto di recupero o in discarica.

La quasi totalità dei materiali derivanti dalla demolizione di massicciata stradale e strati in conglomerato bituminoso viene reimpiegata all'interno delle lavorazioni previste per le nuove costruzioni di progetto. Una minima parte di fresato di conglomerato bituminoso viene conferito ad impianto di recupero o in discarica (1.855 m³).

Per quanto riguarda le terre da scavo, il quadro di gestione risulta essere il seguente:

- le terre derivanti dalle attività di scavo per realizzare fondazioni e diaframmi, individuati come terre tipo A4 o superiori, non riutilizzabili, per un volume pari a circa 57.000 m³, viene conferito ad impianto di recupero o in discarica;
- le terre derivanti dalle attività di scavo verranno riutilizzate, previo eventuale stoccaggio nei depositi temporanei autorizzati dalla verifica di ottemperanza dalla prescrizione di cui al punto 2 della Sezione A del Decreto di compatibilità ambientale del Master Plan 2021, per un volume pari a circa 132.000 m³.

In termini di approvvigionamento materie, le ultime due righe della Tabella 6-2 indicano le quantità di aggregati di primo impiego per massicciata stradale e strati in conglomerato bituminoso per un volume totale pari a circa 18.187 m³. Tale volume è dato dalla sommatoria dei fabbisogni per massicciata/reinterri e conglomerato bituminoso individuati per ogni intervento nella Tabella 6-1 (27.961 m³ e 7.541 m³ per un totale di 35.502 m³) a cui sono stati sottratti i volumi di cui è previsto il riutilizzo (13.940 m³ e 3.375 m³ per un totale di 17.316 m³).

In merito ai siti di riutilizzo si evidenzia che è stato sottoscritto un accordo tra il gestore aeroportuale (stazione appaltante degli interventi in esame) e VERITAS SpA (società multiservizi che gestisce l'igiene urbana, il servizio idrico integrato, alcuni servizi urbani collettivi e la produzione di energia da fonti rinnovabili in un territorio che comprende tutti i comuni della città metropolitana di Venezia e sette della provincia di Treviso) che è attualmente in corso per tutto il 2018 e in aggiornamento per l'anno 2019 per il riutilizzo delle terre provenienti dai lavori in aeroporto nell'ambito dei progetti di recupero e ripristino di siti di discarica dismessi o in dismissione della provincia di Venezia. Il fabbisogno da parte di VERITAS per i prossimi anni è ampiamente sufficiente a coprire la produzione di terre riutilizzabili derivanti dagli interventi in variante.

Vista la temporaneità e la reversibilità degli interventi, la qualità dei terreni da movimentare e le possibilità di riutilizzo dei materiali di risulta, tutto ciò considerato e, per quanto sopra descritto, in relazione alle attività che si svolgeranno

durante tale scenario, l'impatto relativo all'occupazione/uso del suolo e alla qualità degli stessi è da ritenersi trascurabile.

Considerata la qualità e la vulnerabilità della falda freatica in un contesto fortemente antropizzato, alla luce della qualità del terreno da movimentare, delle modalità di deposito secondo la normativa vigente e che la gestione delle acque meteoriche di cantiere potrà avvenire in coerenza con il trattamento attuale delle acque, confluendo nel canale Pagliaghetta che nella sua sezione chiusa di uscita dal sedime è dotato di un sistema di depurazione ed è pertanto a tutti gli effetti uno scarico (autorizzato con AIA da parte della Città Metropolitana di Venezia), soggetto ai limiti del DM 30/07/1999 (decreto Ronchi Costa), si ritiene che gli interventi previsti determinino un impatto trascurabile sulla falda.

In fase di esercizio, per quanto riguarda l'uso del suolo, gli interventi che rientrano nel sedime aeroportuale non comportano una variazione d'uso in quanto ricadenti su un suolo già destinato, allo stato attuale, a funzioni aeroportuali, di conseguenza l'impatto complessivo derivante dall'occupazione di suolo potrà ritenersi trascurabile.

Gli interventi che genereranno una variazione dell'uso attuale del suolo (sebbene comunque a destinazione d'uso aeroportuale) sono i parcheggi P8 e P9 (pari a circa 41.000 m²). La possibilità di contaminazione del suolo può originarsi dal dilavamento, ad opera delle acque piovane, di strade e parcheggi, tuttavia per i parcheggi P8 e P9 è prevista la realizzazione di vasche di prima pioggia e disoleatori.

Tenuto conto della tipologia di intervento e di quanto previsto, l'impatto sulla qualità dei suoli e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminanti e per dilavamento delle superfici impermeabili è da ritenersi trascurabile.

Le varianti in oggetto si intendono, per gli aspetti legati alla gestione delle materie, integrate nel Master Plan 2021 ed in tal senso si prevede di procedere analogamente a quanto previsto dalla prescrizione n. 2 della Sezione A del Decreto n. 9/2016 e dalla documentazione di ottemperanza presentata ed approvata con Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000081 del 19/02/2018 ai sensi del DM 161/12 (cfr. Tabella 2-3). In tal senso:

- tutte le aree di scavo dovranno essere caratterizzate, in base ad un Piano di analisi ai sensi del DM 161/12, che dovrà essere preliminarmente condiviso con ARPAV;
- tutte le terre e rocce da scavo qualitativamente idonee (entro colonne A o B, tabella 1 di allegato 5, Titolo V, Parte quarta del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii.), verranno riutilizzate in qualità di sottoprodotto, ai sensi dell'art. 184bis del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., in interventi all'interno del sedime aeroportuale o in interventi autorizzati individuati al di fuori del sedime;
- possono essere escluse dal riutilizzo e quindi destinate ad impianto di trattamento o a discarica solo le terre che non presentano caratteristiche geotecniche idonee ad essere impiegate in interventi di recupero morfologico e/o in altri interventi all'interno del sedime aeroportuale o in interventi autorizzati individuati al di fuori del sedime;
- nel bilancio complessivo delle terre afferenti gli interventi del Master Plan e nelle tempistiche complessive dello stesso, sono ammessi depositi intermedi nelle aree che il Piano di utilizzo programmatico del Master Plan ha individuato.

Le prescrizioni 2a e 2b della Sezione A sono state ottemperate (si rimanda alla Tabella 2-3 per i dettagli sullo stato di attuazione) per la Fase 1 e la Fase 2 degli interventi. L'ultima prevista Fase 3 degli interventi è ancora in fase di definizione per quanto concerne gli argomenti delle suddette prescrizioni, in quanto gli interventi non hanno ancora un grado di progettazione idoneo per poter comporre la documentazione, come gli interventi oggetto della presente variante.

In sintesi al fine di ottemperare alle prescrizioni suddette per gli interventi in variante dovrà essere aggiornata la Fase 3 (includendo gli interventi in esame) e di conseguenza dovranno essere aggiornati la "Relazione programmatica per l'ottimizzazione della procedura di ottemperanza" e il "Piano di utilizzo documento programmatico ai sensi del DM 161/12" ridefinendo i bilanci generali e la suddivisione per fasi, oltre alla documentazione specifica di fase (Piano di analisi, Piano di utilizzo attuativo, ecc.).

6.2 COMPONENTE ACQUE

I nuovi interventi in esame, in fase di cantiere, si ritiene che avranno degli impatti trascurabili in quanto saranno limitati nel tempo e nello spazio.

Le possibili interferenze con la componente idrica saranno legate alla potenziale contaminazione delle acque sotterranee a seguito della movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione, dell'infiltrazione delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento degli stessi e dall'utilizzo di elevati quantitativi di acqua durante le fasi delle lavorazioni e in particolare per la bagnatura delle piste di cantiere (che rappresenta una misura di mitigazione degli impatti).

Per la realizzazione dei piani interrati del parcheggio multipiano B1 (per gli altri interventi oggetto di variante non sono previsti piani interrati, di conseguenza non si rilevano necessità di abbassamento delle acque di falda), sarà necessario l'aggettamento delle acque durante gli scavi.

Le acque aggettate si prevede che vengano scaricate nella rete superficiale dell'aeroporto, rappresentata dal canale Pagliaghetta, che nella sua sezione chiusa di uscita dal sedime è dotato di un sistema di depurazione ed è pertanto a tutti gli effetti uno scarico (autorizzato con AIA da parte della Città Metropolitana di Venezia), soggetto ai limiti del DM 30/07/1999 (decreto Ronchi Costa).

Le acque di aggettamento prima del loro scarico sul Pagliaghetta verranno caratterizzate e se necessario trattate mediante impianto di tipo fisico/chimico al fine di renderle compatibili con i limiti allo scarico.

In fase di esercizio dei diversi interventi previsti, le interferenze sono da considerarsi sostanzialmente trascurabili e questo in virtù di un efficientamento delle funzioni depurative e di collettamento delle acque meteoriche.

L'interferenza legata allo spostamento del canale Pagliaghetta si ritiene trascurabile in quanto si opererà ad uno spostamento a cielo aperto dei tratti interessati.

Gli interventi che potrebbero provocare maggiori interferenze con la componente in esame sono quelli relativi all'area in cui saranno collocati i parcheggi P8 e P9 che andranno ad occupare superfici a verde pari a circa 41.000 m². L'occupazione di suolo con un corrispondente aumento del coefficiente di deflusso comporterà una modifica dei rapporti di run-off. Gli interventi garantiranno singolarmente, dal momento che il bacino di laminazione (intervento 5.01 del Master Plan 2021) verrà, secondo il cronoprogramma, completato dopo i parcheggi P8 e P9, la compatibilità idraulica attraverso la realizzazione di idonei volumi di invaso, condizione necessaria e sufficiente ad ottenere il parere idraulico favorevole da parte del competente Consorzio di bonifica Acque Risorgive.

Per quanto riguarda la qualità delle acque, questa potrebbe essere alterata da un contenuto incremento dei carichi legati all'aumento delle superfici impermeabilizzate dei parcheggi, tuttavia, in coerenza con l'art. 39 del Piano di Tutela delle Acque, le superfici a parcheggio saranno soggette a trattamento di sedimentazione e filtrazione, pertanto l'impatto sarà di trascurabile entità.

In termini di sicurezza idraulica il Master Plan idraulico approvato prevede una serie di opere atte a garantire una maggiore sicurezza idraulica. Si tratta principalmente di volumi di invaso realizzati all'interno del sedime aeroportuale e in rete di bonifica, in cui permettere lo scolo e quindi la laminazione dei picchi di piena e del risonzionamento della rete di bonifica a valle dell'aeroporto. I miglioramenti previsti dal Master Plan idraulico sono garantiti dal sistema anche a seguito della realizzazione delle opere di variante in esame.

In relazione alle prescrizioni presenti nel Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016, gli interventi oggetto di variante sono soggetti per la componente in esame alle seguenti prescrizioni:

- Sezione A - Prescrizione 3a;
- Sezione A - Prescrizione 4;
- Sezione C - Prescrizione 9.

La prescrizione 3a della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non viene modificata dagli interventi in variante, poiché il Progetto di Monitoraggio

-	Progettista ONEWORKS: ARCHITECTURE INFRASTRUCTURE URBAN ENGINEERING	studi ambientali Terre	NOTA DI CHIARIMENTO VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	G_R_OC_00_00_00 scala: - data: 12.12.2018	revisione 35 / 47
---	---	----------------------------------	--	---	-----------------------------

Ambientale attualmente in esecuzione garantisce il monitoraggio complessivo del sedime aeroportuale e dell'area vasta influenzata e comprende anche quanto proposto in variante.

In data 27.08.2018 è stata avviata la procedura per l'ottemperanza della prescrizione 4 della Sezione A, riguardante il Master Plan idraulico che rimane valido anche con gli interventi in variante.

In merito alla prescrizione 9 della Sezione C; gli interventi in variante non determinano nuovi scarichi in laguna.

In sintesi le previsioni e gli interventi previsti dal Master Plan idraulico rimangono validi anche in presenza delle varianti in oggetto. Inoltre poiché il bacino di invaso previsto dal Master Plan 2021 e dal Master Plan idraulico (intervento 5.01) è previsto venga completato dopo alcuni degli interventi oggetto di variante (P8, P9 e deposito di area tecnica), per ciascun intervento sarà comunque garantita la compatibilità idraulica, attraverso la realizzazione di specifici volumi di invaso, condizione necessaria e sufficiente ad ottenere il parere favorevole del competente Consorzio di bonifica Acque Risorgive alla compatibilità idraulica.

6.3 COMPONENTI VEGETAZIONE E FAUNA

In riferimento alle componenti ambientali in titolo, esse sono state puntualmente analizzate nello Studio Preliminare Ambientale depositato (vedasi paragrafi 4.6, 4.7 e 4.8 da pagina 85) e sono stati altresì verificati i possibili impatti che i singoli interventi possono generare sia in fase di cantiere che in fase di entrata in esercizio.

Preso atto che gli interventi si sviluppano tutti all'interno del sedime aeroportuale, l'impatto principale sembrerebbe quello relativo alla realizzazione dei parcheggi temporanei in quanto gli altri interventi insistono su aree già trasformate.

I due parcheggi temporanei (P8 e P9) invece sono ubicati su aree non ancora urbanizzate, occupate da vegetazione arborea ed erbacea.

In fase di cantiere è previsto l'abbattimento di alberi per la realizzazione dei parcheggi. Per quanto riguarda le potenziali interferenze legate alle emissioni acustiche e gassose dei cantieri, queste rimarranno confinate all'interno del sedime aeroportuale (come dimostrato dalle simulazioni effettuate e presenti dello Studio Preliminare Ambientale ai paragrafi 4.11 e 4.12) e avranno carattere temporaneo e discontinuo e saranno completamente reversibili, quindi da considerarsi trascurabili.

Al fine di ridurre il più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione dei parcheggi P8 e P9 sulla componente vegetazione, le indicazioni progettuali adottate sono state quelle di mantenere all'interno dei parcheggi le alberature ritenute in buono stato vegetativo e di provvedere alla piantumazione di specie arboree e arbustive di tipo autoctono a compensazione (in termini quali-quantitativi) di quanto verrà abbattuto; inoltre gli stalli di sosta sono previsti con pavimentazione semipermeabile in masselli grigliati autobloccanti in cls poggiati su strato di pietrischetto frantumato dello spessore di 5 cm. I vuoti grigliati saranno riempiti con graniglia porfirica; invece nei tratti in cui il nuovo parcheggio verrà realizzato dove è già presente fondazione esistente si provvederà alla stesa dei masselli grigliati sopra allo strato di misto stabilizzato.

Si ritiene quindi di definire come trascurabile l'impatto sulle componenti in fase di esercizio.

I nuovi interventi non incidono sulle prescrizioni relative alle componenti, in quanto non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, non apportando ulteriori fattori di impatto rispetto al Master Plan 2021; in particolare non modificano le previsioni di incremento del traffico natanti rispetto al Master Plan 2021, quale fattore di degrado morfologico nell'area circostante il canale di Tessera.

In merito alle verifiche di ottemperanza si evidenzia che:

- la prescrizione 3c della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non viene modificata dagli interventi in variante, poiché il Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione garantisce il monitoraggio complessivo del sedime aeroportuale e dell'area vasta influenzata e comprende anche quanto proposto in variante;
- la prescrizione 5 della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non ha attinenza con gli interventi in variante, in quanto tratta di traffico acqueo che le varianti non modificano rispetto alle previsioni del Master Plan 2021.

6.4 RETE NATURA 2000, ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA

Il perimetro del sedime aeroportuale lambisce ed interferisce per un breve tratto il sito identificato da Rete Natura 2000 quale SIC IT 3250031 Laguna superiore e ZPS IT3250046 Laguna di Venezia, così come rappresentato nella figura che segue:

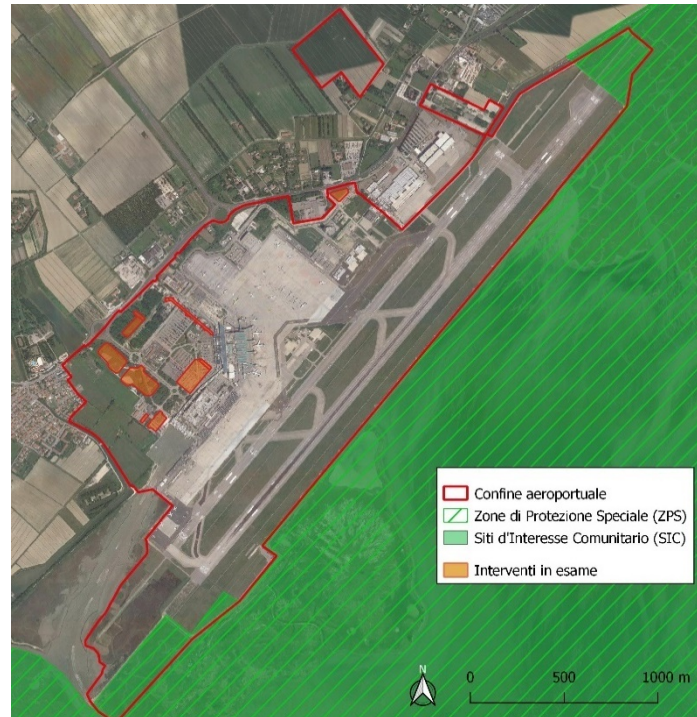


Figura 6-1 Localizzazione delle aree interessate dalle varianti e Siti Natura 2000.

In particolare, le distanze tra gli interventi ed i suddetti siti della Rete Natura 2000 sono quelle riportate nella tabella seguente:

Ricollocazione opere	Palazzina Carabinieri e Polizia	900 m
	Isola ecologica e depuratore	1260 m
	Deposito area tecnica	855 m
	Parcheggio P8	960 m
	Parcheggio P9	1180 m
	Uffici ENAC	820 m
Interventi in variante al Master Plan 2021	Albergo	805 m
	Parcheggio interrato B1	820 m
	Nuovo moving walkway	895 m
	Riconfigurazione parcheggio P6	1180 m

La Valutazione di incidenza ambientale effettuata per il SIA del Master Plan 2014-2021, individuava l'estensione dell'area d'interferenza dei singoli fattori di perturbazione.

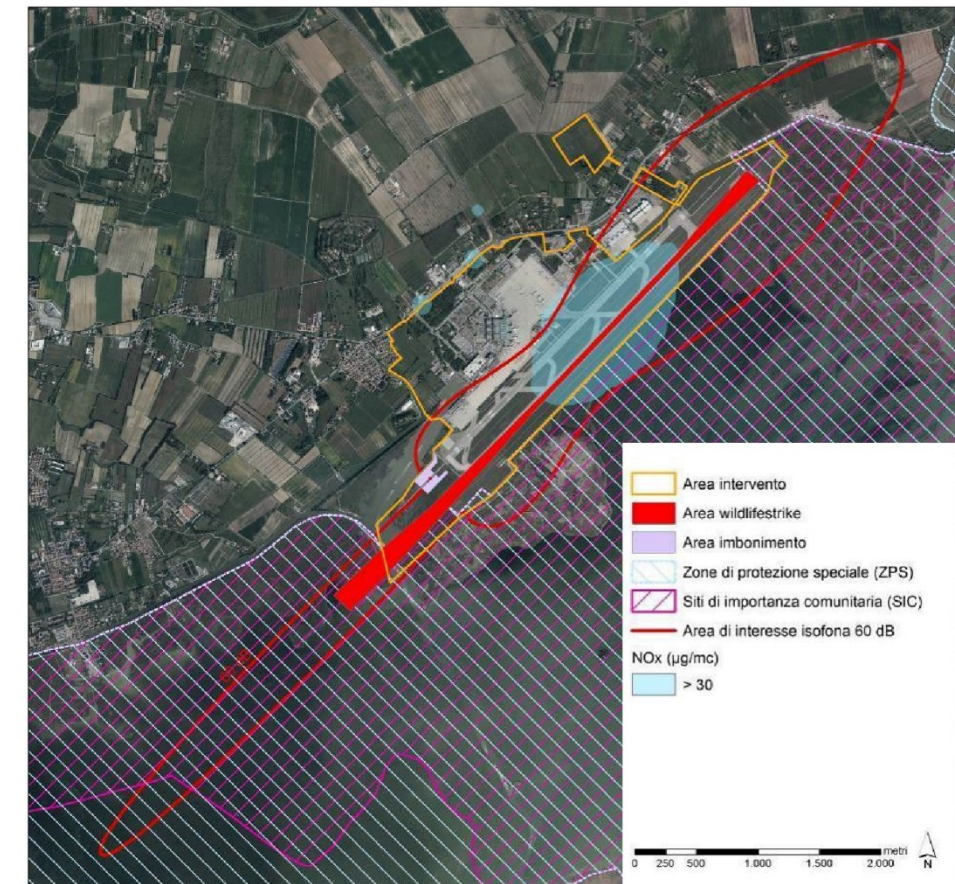


Figura 6-2 Estratto limiti spaziali dei singoli fattori perturbativi individuati dalla VINCA per il Master Plan 2021

L'area d'interferenza individuata era sostanzialmente contenuta all'interno della curva di livello sonoro di 60 dB, pari a 657.3 ha e che comprendeva al suo interno i siti SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia) e ZPS IT3250046 (Laguna di Venezia).

Data la natura degli interventi e la loro ubicazione nella parte landside dell'aeroporto, nonché analizzati i possibili impatti che potrebbero essere generati sia in fase di cantiere che di entrata in esercizio, si ritiene che essi possano essere nulli rispetto ai suddetti siti e che pertanto la Relazione di Valutazione di incidenza approvata con il Master Plan 2021 e le considerazioni ivi riportate siano valide rispetto ai nuovi interventi, in quanto non viene modificata l'area d'interferenza e l'incidenza dei fattori perturbativi rispetto ai siti della Rete Natura 2000.

Per le analisi puntuali degli impatti sul SIC e ZPS si rimanda a pagina 84 dello Studio Preliminare Ambientale depositato.

Si evidenzia altresì che in fase di cantiere e di entrata in esercizio degli interventi, rispetto agli ecosistemi e alla rete ecologica, non si riscontrano criticità data la natura e l'ubicazione degli interventi inseriti in un sistema antropico consolidato (rif. Studio Preliminare Ambientale paragrafo 4.6 da pag. 85).

I nuovi interventi non incidono sulle prescrizioni relative alle componenti, in quanto non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale approvato e attualmente in esecuzione, non apportando ulteriori fattori di impatto rispetto al Master Plan 2021; inoltre non modificano le previsioni di incremento del traffico natanti rispetto al Master Plan 2021, quale fattore di degrado morfologico nell'area circostante il canale di Tessera.

In merito alle verifiche di ottemperanza si evidenzia che:

- la prescrizione 3c della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non viene modificata dagli interventi in variante, poiché il Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione garantisce il monitoraggio complessivo del sedime aeroportuale e dell'area vasta influenzata e comprende anche quanto proposto in variante;
- la prescrizione 5 della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non ha attinenza con gli interventi in variante, in quanto tratta di traffico acqueo che le varianti non modificano rispetto alle previsioni del Master Plan 2021.

6.5 COMPONENTE PAESAGGIO

In riferimento alla componente paesaggio si sottolinea come gli interventi proposti ricadano nel sedime aeroportuale, un'area quindi antropizzata e priva di particolari valenze paesaggistiche e figurative; soltanto l'hotel, data la sua ubicazione, andrà ad interferire con il contesto lagunare, mettendosi in diretta relazione con il sistema architettonico esistente.

Pertanto l'hotel è stato progettato con particolare cura ed attenzione rispetto ai due suddetti elementi al fine di garantire un inserimento paesaggistico dell'intervento armonico rispetto al contesto di riferimento.

Il piano terra verrà rivestito di un materiale che rievochi la memoria del laterizio ampiamente utilizzato nel territorio veneziano. È stato scelto un materiale che oltre a rispecchiare una richiesta cromatica e formale consente anche di garantire prestazioni energetiche elevate. All'ultimo piano dell'edificio la realizzazione di un Lagoon View Bar permetterà di godere pienamente della vista sulla laguna veneta. Infine la realizzazione di una cortina verde consentirà in parte di schermare l'edificio sul fronte oltre che celare strategicamente le vasche di laminazione e di raccolta delle acque meteoriche.

Tutti gli interventi di variante saranno sottoposti, con progetto definitivo, ad autorizzazione paesaggistica. La prassi consolidata con la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, prevede incontri ed interlocuzioni preliminari per la condivisione delle forme degli interventi e delle ambientazioni di contesto. Per l'hotel sono già stati effettuati incontri, l'ultimo dei quali a marzo 2018, che hanno portato alla configurazione di massima qui presentata ed ai quali ne seguiranno altri per la condivisione delle scelte di dettaglio, prima dell'avvio della procedura di autorizzazione paesaggistica.

In relazione alle prescrizioni 8, 9, 10, 11 e 12 della Sezione B del Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016, gli interventi non incidono in quanto nessun intervento in variante insiste nel territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, non modificano le previsioni di incremento del traffico rispetto al Master Plan 2021 e non introducono nuove procedure di decollo o atterraggio; inoltre non modificano le previsioni di incremento del traffico stradale rispetto al Master Plan 2021 e non introducono impatti al di fuori del sedime aeroportuale.

6.6 COMPONENTE ARCHEOLOGIA

Alla luce delle analisi svolte all'interno della Verifica Preliminare dell'interesse archeologico del Master Plan 2021, depositata nell'ambito della procedura di VIA, che analizza un'area vasta comprendente anche l'area in cui si collocano gli interventi in variante, si ritiene che gli interventi non andranno a interferire con materiale archeologico, con conseguente impatto da considerarsi nullo sulla componente, in particolare tenendo conto della validità, anche per gli interventi di variante, del parere del MIBACT/Soprintendenza archeologia (vedasi le prescrizioni 1÷6 della Sezione B del Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016) che stabilisce l'obbligo di coordinamento con la Soprintendenza nel caso di interventi che implicino un movimento terra più profondo di 50 cm dal piano di calpestio. Secondo il suddetto parere, in base alle evidenze rinvenute, la Soprintendenza potrà predisporre saggi

conoscitivi in ampliamento, che saranno eseguiti secondo una progettualità specificatamente predisposta dalla medesima Soprintendenza, cui compete la direzione scientifica delle indagini (D.Lvo 50/2016, art. 25).

Di conseguenza, per quanto riguarda gli interventi previsti, si manterrà invariata la procedura di coordinamento per la tutela del patrimonio archeologico con la Soprintendenza competente (Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna).

In relazione alla fase di esercizio non si prevedono criticità per la componente archeologica, con conseguente impatto da considerarsi nullo.

Gli interventi oggetto di variante per i quali sono previsti scavi a profondità inferiori a 50 cm dal piano campagna, dovranno quindi rispettare quanto definito dalle prescrizioni 1, 3, 5 e 6 della Sezione B del Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016.

In relazione alle prescrizioni 2 e 4 della Sezione B del medesimo Decreto, gli interventi in variante non prevedono manomissione di fondali e non modificano l'intervento 5.01 del Master Plan 2021 approvato.

6.7 RUMORE

In fase di cantiere, come emerge dalle simulazioni riportate all'interno del paragrafo 4.11.3.3 dello Studio Preliminare Ambientale, si nota come l'aumento di cantieri simultanei (condizione sicuramente cautelativa) comporti comunque livelli di rumore interessanti solamente all'interno del sedime aeroportuale non interessando comunque ricettori esterni considerabili sensibili (residenze, attività commerciali, aree verdi, parchi ecc.). Come analizzato nel paragrafo 4.11.3.4 dello Studio Preliminare Ambientale per i ricettori significativi sono rispettati sia i livelli di immissione assoluti che differenziali.

In fase d'esercizio le attività rumorose ascrivibili alla variante sono legate ad una diversa dislocazione delle funzioni all'interno del sedime aeroportuale e ad una modifica del sistema dei parcheggi.

Relativamente alla rilocalizzazione dei servizi (quali Polizia e Carabinieri, ENAC, ecc.) o la creazione del nuovo Hotel si evidenzia che per uffici o residenze le sorgenti che maggiormente alterano il clima acustico sono le UTA dei climatizzatori; si sottolinea tuttavia che la normale prassi costruttiva che si sta consolidando porta ad un'efficienza energetica degli edifici che permette di avere minor richiesta di frigoriferi e comunque la centralizzazione degli impianti con centrali uniche più facilmente insonorizzabili. La potenza acustica dei compressori a servizio di impianti di raffrescamento, posati senza vano di insonorizzazione (condizione più gravosa), hanno nella pratica comune un livello di emissione di circa 65 dBA a 10 m e di circa 45 dBA a 100 m in campo libero. Per le sorgenti prese in considerazione nella fase di esercizio nella presente variante si rileva che i ricettori sensibili esterni al sedime aeroportuale più prossimi distano più di 300 m ed è plausibile sostenere che l'immissione acustica sia considerabile come trascurabile.

Anche la creazione di un nuovo polo ecologico, che dovrà rispettare le indicazioni poste dalla direttiva ERP e dalle Linee guida per la progettazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale, porterà sicuramente alla sostituzione dei dispositivi con altri di maggior efficienza acustica con quindi una ipotizzabile riduzione dei valori di emissione.

La nuova dislocazione dei parcheggi si ritiene invece non generi particolari modifiche del clima acustico e questo in particolare dovuto ai sempre minori livelli di emissione dei mezzi ed alla relativa lontananza con eventuali ricettori sensibili.

L'insieme degli interventi oggetto di variante non incide sulle prescrizioni individuate dal Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016 per il Master Plan 2021 approvato, in quanto non vanno a modificare l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale approvato e attualmente in esecuzione, alla luce del fatto che non apportano ulteriori fattori di impatto per la componente "rumore" rispetto al Master Plan 2021 e non generano impatti sui ricettori più prossimi. Inoltre gli interventi in variante non modificano il traffico aereo, veicolare e acqueo previsto e quindi l'impronta acustica soggetta a monitoraggio e gli interventi di mitigazione previsti.

-	Progettista ONWORKS: ARCHITECTURE INFRASTRUCTURE URBAN ENGINEERING	studi ambientali 	NOTA DI CHIARIMENTO VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	G_R_0C_00_00_00 scala: - data: 12.12.2018	revisione 38 / 47
---	---	--	--	---	-----------------------------

In merito alle verifiche di ottemperanza si evidenzia che:

- la prescrizione 3b della Sezione A è stata ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018), e non viene modificata dagli interventi in variante, poiché il Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione garantisce il monitoraggio complessivo del sedime aeroportuale e dell'area vasta influenzata e comprende anche quanto proposto in variante;
- per quanto concerne le prescrizioni 7, 8 e 9 della Sezione A e 3 e 4 della Sezione C del Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016, le varianti non introducono fattori di modifica e influenza rispetto ai temi trattati ed in particolare non necessitano:
 - o l'inserimento in fase di cantiere di barriere fonoassorbenti, come dimostrato dalla modellistica dedicata;
 - o nuove misure mitigative o compensative;
 - o non modificano le previsioni di traffico aereo e quindi l'impronta acustica soggetta a monitoraggio.

6.8 ATMOSFERA

In fase di cantiere le emissioni inquinanti in atmosfera sono legate principalmente alle emissioni dei mezzi d'opera ed alle polveri derivanti dalle attività di costruzione.

Le simulazioni effettuate (paragrafo 4.12.4.3 dello Studio Preliminare Ambientale) hanno evidenziato che le attività di variante presentano un ambito di influenza legato unicamente al perimetro del sedime aeroportuale e che il livello di attenzione (curva da 20 a 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) sia racchiusa quasi esclusivamente negli ambiti di cantiere. Le differenze tra gli areali di dispersione delle polveri nelle condizioni più gravose si possono considerare trascurabili.

In fase di esercizio le varianti in analisi non andranno a modificare le previsioni di traffico aereo e stradale previste dal Master Plan 2021 approvato, di conseguenza le possibili interferenze sulla componente atmosfera sono da considerarsi simili a quelle definite all'interno dello SIA del Master Plan 2021 approvato.

In relazione alle prescrizioni per la componente atmosfera individuate dal Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19 gennaio 2016, la prescrizione 1 Sezione A, si riferisce a una fase ante operam rispetto all'avvio dei lavori, quindi non influisce direttamente sugli interventi in variante, mentre dovrà essere ottemperato quanto previsto dalla prescrizione 10 Sezione C.

Si segnala che la Prescrizione 1 della Sezione A è stata già ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018) e gli interventi in variante non influiscono su tale ottemperanza.

7 CONCLUSIONI

Come descritto all'interno del documento, sono oggetto dello Studio Preliminare Ambientale gli interventi di ricollocazione delle funzioni aeroportuali che verranno interferite dal progetto dell'infrastruttura ferroviaria, e i nuovi interventi per l'arricchimento dei servizi aeroportuali.

L'analisi degli impatti potenziali sulle componenti ambientali, generati durante la fase di costruzione, mostra come per gli interventi previsti non si rilevino considerevoli alterazioni, alla luce della reversibilità e temporaneità delle perturbazioni indotte dalle fasi di cantiere e dell'essere localizzati all'interno del sedime aeroportuale, ambito già fortemente antropizzato.

Per quanto attiene la fase di esercizio, è possibile asserire che l'impatto principale è dato dall'occupazione di suolo e della relativa impermeabilizzazione dello stesso; tuttavia si tratta di variazioni di destinazioni d'uso di aree di limitata estensione collocate all'interno del sedime aeroportuale, che non incidono sulle previsioni del Master Plan idraulico e per i quali sarà garantita la compatibilità idraulica.

Alla luce del fatto che gli impatti derivanti dagli interventi proposti sono da considerarsi trascurabili, non si prevedono ulteriori opere di mitigazione e/o compensazione rispetto a quelle già previste dal Master Plan 2021 approvato, e non si ritiene di apportare modifiche al Progetto di Monitoraggio Ambientale.

In riferimento alle prescrizioni previste dal Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016, gli interventi previsti nello Studio Preliminare Ambientale generano la necessità di adeguare la documentazione redatta per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni 2a e 2b della sezione A, in particolare la "Relazione programmatica per l'ottimizzazione della procedura di ottemperanza" e il "Piano di utilizzo delle terre" ridefinendo i bilanci generali e la suddivisione per fasi.

Relativamente alle componenti vegetazione, fauna, ecosistemi e rete ecologica, gli interventi non incidono sulle prescrizioni relative alle componenti, non apportando ulteriori fattori di impatto rispetto al Master Plan 2021.

Anche per i siti della rete Natura 2000, data la natura degli interventi e la loro ubicazione nella parte landside dell'aeroporto, la Relazione di Valutazione di incidenza approvata con il Master Plan 2021 rimane valida in quanto non viene modificata l'area di influenza dei fattori perturbativi e non si determinano nuove incidenze su habitat e specie, comunque ampiamente e periodicamente monitorati nell'ambito delle attività previste dal Progetto di Monitoraggio Ambientale.

In merito alla componente paesaggio, tutti gli interventi dovranno essere sottoposti, con progetto definitivo, ad autorizzazione paesaggistica; mentre per l'archeologia rimane valido il parere del MIBACT /Soprintendenza archeologia che stabilisce l'obbligo di coordinamento con la Soprintendenza nel caso di interventi che implicino un movimento terra più profondo di 50 cm dal piano di calpestio.

Per le componenti rumore e atmosfera non si prevedono ripercussioni sulle prescrizioni e relative verifiche di ottemperanza.

Si evidenzia, infine, come la realizzazione degli interventi permetterà di incrementare la dotazione di impianti fotovoltaici presenti nell'area aeroportuale che, trattandosi di potenze <1MW, verranno autorizzati direttamente da ENAC dopo la verifica di assenza di fenomeni di abbagliamento verso la torre di controllo.

8 TABELLA DI SINTESI

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Suolo e sottosuolo	<p>Fase di cantiere Lo SIA ha prefigurato tre tipologie d'interferenze sia in fase di costruzione che in fase di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - occupazione di suolo/uso del suolo; - contaminazione di suolo e sottosuolo; - modifiche e contaminazione delle acque sotterranee. <p>In fase di costruzione, l'impatto sull'occupazione/uso del suolo e sulla contaminazione di suolo e sottosuolo e acque sotterranee è stato ritenuto trascurabile.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio è stato definito come trascurabile l'impatto per quanto riguarda l'occupazione e l'uso del suolo, in virtù dell'intervento di compensazione che prevede il recupero di parte delle barene soggette ad erosione lungo il canale di Tessera. Sempre in fase di esercizio l'impatto sulla contaminazione del suolo e delle acque è stato ritenuto trascurabile.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 2a Il Proponente dovrà predisporre 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.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 2b Il Proponente dovrà predisporre 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 provvedimento 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-fisiche 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.Lgs. 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.</p>	<p>Fase di cantiere In relazione agli interventi previsti, in fase di costruzione si prefigura un impatto derivante da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - occupazione temporanea di suolo da parte dei cantieri e uso del suolo connesso agli scavi; - contaminazione di suolo e sottosuolo a seguito di movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione, dal dilavamento degli stessi nelle aree di deposito, ad opera delle acque piovane. <p>In fase di costruzione, vista la temporaneità e la reversibilità degli interventi, la qualità dei terreni da movimentare e le possibilità di riutilizzo dei materiali di risulta, l'impatto relativo all'occupazione/uso del suolo e alla qualità degli stessi è da ritenersi trascurabile. L'impatto sulla qualità dei suoli e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminati e per dilavamento delle superfici impermeabili è da ritenersi trascurabile.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio gli interventi che potranno generare un consumo di suolo maggiore rispetto al Master Plan 2021 approvato sono quelli legati all'area in cui saranno realizzati i parcheggi P8 e P9, pari a circa 41.000 m². Tali interventi si collocano comunque su aree situate all'interno del sedime aeroportuale. I potenziali impatti relativi alla qualità dei suoli e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminati e per dilavamento delle superfici impermeabili è da ritenersi trascurabile.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 2a Gli interventi dovranno essere inclusi nella documentazione prevista dalla prescrizione.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 2b Gli interventi dovranno essere inclusi nella documentazione prevista dalla prescrizione.</p>	<p>La documentazione redatta per la verifica di ottemperanza dovrà essere aggiornata con gli interventi previsti, in particolare la "Relazione programmatica per l'ottimizzazione della procedura di ottemperanza" e il "Piano di utilizzo delle terre" ridefinendo i bilanci generali e la suddivisione per fasi.</p>

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Ambiente idrico	<p>Fase di cantiere All'interno dello SIA del Master Plan 2021 approvato, gli impatti individuati in relazione alla fase di costruzione, relativi ai possibili effetti sull'ambiente idrico, sono stati valutati generalmente come trascurabili in quanto limitati nel tempo e nello spazio.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio, gli impatti individuati sono relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - salvaguardia idraulica del territorio circostante l'aeroporto su cui si è determinato un impatto positivo; - qualità dei corpi idrici superficiali in cui recapitano le acque reflue e di dilavamento provenienti dall'area aeroportuale, per cui è stato previsto un impatto trascurabile - aumento del traffico di aeromobili e delle deposizioni atmosferiche di inquinanti sulle aree della pista che drenano in laguna darà luogo a un impatto trascurabile; - aumento del numero dei passeggeri sulla qualità delle acque superficiali in rete di bonifica attraverso le acque nere sarà controbilanciato dalla riorganizzazione del sistema di trattamento con un impatto positivo; - incremento del traffico acqueo da e per l'aeroporto sul moto ondoso nella darsena dell'aerostazione e sulla morfologia delle sponde naturali dell'ultimo tratto del canale lagunare di accesso (Canale di Tessera), che diventa trascurabile a fronte delle mitigazioni previste. 	<p>Sezione A – Prescrizione 3a Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la "componente lagunare", aumentando opportunamente le stazioni e le frequenze dei monitoraggi, al fine di ottenere un set di dati significativi che permettano di meglio discriminare gli impatti provenienti dalle attività antropiche che insistono sull'area, per la fase ante operam, in corso d'opera (cantiere) e post operam (esercizio), definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate pre-determinate soglie di significatività degli impatti (come già definite nel SIA).</p> <p>Sezione A – Prescrizione 4 Il Proponente provvederà a sviluppare il Master Plan idraulico con i tracciati finali e la localizzazione esatta di tutte le opere da realizzare, il loro dimensionamento ed i dettagli costruttivi che ne garantiscono il funzionamento. Inoltre, dovrà essere ulteriormente chiarito il confronto tra la situazione attuale e quella dello "scenario 2021" - in termini di miglioramento ambientale dell'intero sistema di gestione delle acque - attraverso la scelta di opportune grandezze di riferimento ed indici prestazionali di comparazione. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 9 Viene vietata l'apertura di nuovi scarichi idrici, anche se idoneamente trattati, direttamente nello specchio lagunare; per quanto riguarda il monitoraggio degli attuali si obbliga il proponente ad inserire i dati sul proprio portale Web.</p>	<p>Fase di cantiere I nuovi interventi, in fase di costruzione si ritiene che avranno degli impatti trascurabili in quanto saranno limitati nel tempo e nello spazio. Le possibili interferenze con la componente idrica saranno legate alla potenziale contaminazione delle acque sotterranee a seguito della movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione, dell'infiltrazione delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento degli stessi e dall'utilizzo di elevati quantitativi di acqua durante le fasi delle lavorazioni e in particolare per la bagnatura delle piste di cantiere (che rappresenta una misura di mitigazione degli impatti). Inoltre, si deve tenere conto che per la realizzazione dei piani interrati del Parcheggio B1 sarà necessario l'aggottamento delle acque nell'area degli scavi, al fine di abbattere il livello di falda al di sotto del piano di costruzione. Le acque di aggottamento prima del loro scarico sul Pagliagheta verranno caratterizzate e se necessario trattate mediante impianto di tipo fisico/chimico al fine di renderle compatibili con i limiti allo scarico finale.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio, le interferenze sono da considerarsi sostanzialmente trascurabili e questo in virtù di un efficientamento delle funzioni depurative e di collettamento delle acque meteoriche. Gli interventi che potrebbero provocare maggiori interferenze con la componente in esame sono quelli relativi all'area in cui saranno collocati i parcheggi P8 e P9 che andranno ad occupare superfici a verde per una superficie pari a circa 41.000 m², tuttavia ciascun intervento, con caratteristiche costruttive tali da modificare il deflusso delle acque meteoriche, dovrà essere sottoposto ad una procedura di verifica e compatibilità idraulica e dovrà provvedere a compensare la superficie equivalente sottratta all'infiltrazione. Per quanto riguarda la qualità delle acque, la riorganizzazione del sistema di trattamento, dimensionato in funzione dell'evoluzione attesa del numero di passeggeri dal Master Plan 2021 approvato, porterà a una riduzione dei carichi residui di inquinanti scaricati in rete superficiale e quindi un impatto positivo.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 3a Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto sull'ambiente idrico rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 4 Ciascun intervento che prevede nuove impermeabilizzazioni dovrà garantire, se necessario, idonei volumi di invaso per il mantenimento dell'invarianza idraulica e procedere ad ottenere il parere idraulico del competente Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (procedura che viene fatta per tutti gli interventi in sedime, indipendentemente dall'ottenimento di giudizio di compatibilità ambientale).</p> <p>Sezione C – Prescrizione 9 Gli interventi insistono in lato landside del sedime aeroportuale che non scaricano direttamente in laguna.</p>	<p>Le verifiche di ottemperanza a cui è stato adempiuto o che sono in corso, non sono coinvolte dai nuovi oggetti dello Studio Preliminare Ambientale.</p>

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Rete Natura 2000 Ecosistemi e rete ecologica	<p>Fase di cantiere Per la fase di costruzione non si ritiene che gli interventi previsti possano indurre alterazioni sulla componente, considerando dunque gli impatti come nulli.</p> <p>Fase di esercizio I potenziali effetti del Master Plan in fase di esercizio individuati sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - imbonimento (esterno a SIC/ZPS) di habitat di barena e conseguente perdita di idoneità per popolazioni di falco di palude e albanella minore dei Siti Natura 2000 limitrofi ritenuto trascurabile; - aumento del numero di decolli e atterraggi degli aerei e relativo aumento degli impatti diretti con la fauna di interesse comunitario (wildlifestrrike), non sono previsti possibili effetti negativi significativi sulle specie ornitiche di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto; emissione di rumore e relativo disturbo all'avifauna comunitaria, agli anfibi anuri e alla mammalofauna, si prevedono impatti trascurabili; - emissione di inquinanti e polveri dagli aeromobili e dal traffico veicolare su habitat e specie floristiche, di anfibi, rettili e invertebrati terrestri di interesse comunitario, non sono previsti possibili effetti negativi significativi. 	<p>Sezione A – Prescrizione 3c Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio inserendo attività di verifica della variazione del grado di conservazione, esteso a tutti gli habitat, a tutte le specie di interesse comunitario e a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze) e di provvedere al monitoraggio post operam degli interventi, comprendendo anche l'influenza degli stessi sulla pertinente area lagunare per una durata non inferiore a 10 anni (salvo eventuali proroghe in ragione degli esiti del medesimo) Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata, riordinata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi richiesti nella prescrizione 1 e quelli già proposti dal Proponente nella documentazione di risposta alle richieste di integrazione) dovranno essere concordati con ARPA Veneto e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi, i loro esiti (ed ogni altra attività ante operam, in corso d'opera e post operam ad essi correlata e conseguente) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto."</p> <p>Sezione A – Prescrizione 5a In merito all'incremento del traffico natanti, al fine di prevenire il fenomeno di degrado morfologico nell'area circostante al canale di Tessera, il Proponente provvederà a concepire, progettare e mantenere attivo uno specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene e un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto, con lo scopo di ridurre opportunamente il moto ondoso per la salvaguardia degli habitat potenzialmente impattati. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione del monitoraggio dello stato di conservazione delle barene sarà controllato direttamente da ARPA Veneto.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 5b In merito all'incremento del traffico natanti, al fine di prevenire il fenomeno di degrado morfologico nell'area circostante al canale di Tessera, il Proponente provvederà a concepire, progettare e mantenere attivo uno specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene e un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto, con lo scopo di ridurre opportunamente il moto ondoso per la salvaguardia degli habitat potenzialmente impattati. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione del monitoraggio dello stato di conservazione delle barene sarà controllato direttamente da ARPA Veneto.</p>	<p>Fase di cantiere L'impatto dei nuovi interventi sulla rete Natura 2000 in fase di cantiere è da ritenersi nullo. Gli interventi non interessano direttamente siti della Rete Natura 2000, ecosistemi o elementi della rete ecologica in quanto collocati in un sistema antropico consolidato. Per quanto riguarda le potenziali interferenze legate alle emissioni acustiche e gassose dei cantieri, queste rimarranno confinate all'interno del sedime aeroportuale (come dimostrato dalle simulazioni effettuate e presenti dello Studio Preliminare Ambientale ai paragrafi 4.11 e 4.12), non alterando significativamente il quadro emissivo proprio della realtà aeroportuale.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio, considerando la natura e la collocazione degli interventi, non si riscontrano particolari criticità in riferimento alla componente in oggetto. Gli interventi in esame, ricompresi all'interno della parte landside del sedime aeroportuale e per la maggior parte collocati su superfici già urbanizzate, non prevedono attività in grado di modificare l'area d'interferenza individuata dalla VINCA del Master Plan 2021 approvato. Anche per gli interventi che interessano le aree non ancora urbanizzate ad ovest della viabilità di accesso (Parcheggi P8 e P9) non si prevedono impatti significativi su habitat o specie funzionali alla conservazione degli elementi della Rete Natura 2000 e su elementi della rete ecologica.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 3c Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto sulla componente "biodiversità" rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 5a Gli interventi in variante non modificano le previsioni di incremento del traffico natanti rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 5b Gli interventi in variante non modificano le previsioni di incremento del traffico natanti rispetto al Master Plan 2021.</p>	<p>Le verifiche di ottemperanza a cui è stato adempiuto o che sono in corso, non sono coinvolte dai nuovi oggetti dello Studio Preliminare Ambientale.</p>

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Vegetazione e Fauna	<p>Fase di cantiere Per la fase di costruzione non si ritiene che gli interventi previsti possano indurre alterazioni sulla componente, considerando dunque gli impatti come nulli.</p> <p>Fase di esercizio I potenziali effetti del Master Plan in fase di esercizio individuati sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - imbonimento (esterno a SIC/ZPS) di habitat di barena e conseguente perdita di idoneità per popolazioni di falco di palude e albanella minore dei Siti Natura 2000 limitrofi ritenuto trascurabile; - aumento del numero di decolli e atterraggi degli aerei e relativo aumento degli impatti diretti con la fauna di interesse comunitario (wildlifestrike), non sono previsti possibili effetti negativi significativi sulle specie ornitiche di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto; - emissione di rumore e relativo disturbo all'avifauna comunitaria, agli anfibi anuri e alla mammalofauna, si prevedono impatti trascurabili; - emissione di inquinanti e polveri dagli aeromobili e dal traffico veicolare su habitat e specie floristiche, di anfibi, rettili e invertebrati terrestri di interesse comunitario, non sono previsti possibili effetti negativi significativi. 	<p>Sezione A – Prescrizione 3c Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio inserendo attività di verifica della variazione del grado di conservazione, esteso a tutti gli habitat, a tutte le specie di interesse comunitario e a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze) e di provvedere al monitoraggio post operam degli interventi, comprendendo anche l'influenza degli stessi sulla pertinente area lagunare per una durata non inferiore a 10 anni (salvo eventuali proroghe in ragione degli esiti del medesimo). Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata, riordinata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi richiesti nella prescrizione 1 e quelli già proposti dal Proponente nella documentazione di risposta alle richieste di integrazione) dovranno essere concordati con ARPA Veneto e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi, i loro esiti (ed ogni altra attività ante operam, in corso d'opera e post operam ad essi correlata e conseguente) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto."</p>	<p>Fase di cantiere In fase di cantiere si ritiene che gli interventi avranno un impatto trascurabile sulle componenti vegetazione e fauna. La maggior parte degli interventi in esame riguarda aree già urbanizzate, o già destinate dal Master Plan ad essere urbanizzate, prive di vegetazione o dotate di qualche elemento di verde ornamentale di scarso pregio ecologico. Possibili criticità possono essere riferibili agli interventi insediati sulle superfici non ancora urbanizzate (Parcheggi P8 e P9), che comporteranno la rimozione di vegetazione arborea ed erbacea che potrebbero supportare la presenza di alcune specie animali. Tuttavia il disturbo generato dal sistema aeroportuale e la presenza di un sistema antropico consolidato hanno generato condizioni sfavorevoli alla presenza stabile di specie animali che non siano ampiamente diffuse e sinantropiche. Relativamente alla vegetazione, le indicazioni progettuali adottate sono state quelle di mantenere all'interno dei parcheggi le alberature ritenute in buono stato vegetativo provvedendo alla piantumazione di specie arboree e arbustive di tipo autoctono a compensazione di quanto abbattuto.</p> <p>Fase di esercizio Durante la fase di esercizio, considerata la natura e la collocazione degli interventi in esame, non si rilevano perturbazioni significative alle componenti, di conseguenza gli impatti sono da considerarsi trascurabili.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 3c Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto sulla componente "biodiversità" rispetto al Master Plan 2021.</p>	<p>La prescrizione 3c della Sezione A è stata ottemperata (Determinazione direttoriale 24.01.2018), e non viene coinvolta dagli interventi in variante.</p>

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Paesaggio	<p>Fase di cantiere Per la fase di costruzione, l'impatto è stato considerato trascurabile, alla luce della temporaneità dei cantieri e del fatto che le attività di cantiere si svolgono con l'aeroporto operativo, pertanto saranno opportunamente schermate in modo da evitare interferenze con il transito dei passeggeri, anche in relazione all'impatto visivo.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio non sono state previste irreversibili diminuzioni della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, prevedendo impatti trascurabili.</p>	<p>Sezione B – Prescrizione 7 Per la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per Venezia e Laguna, dovranno essere precisati e preliminarmente esaminati dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - D.G. Belle Arti e Paesaggio, i relativi sotto indicati progetti da rappresentare alla scala architettonica e paesaggistica adeguata: a) il nuovo parcheggio multipiano e il bacino di laminazione, collocato al di fuori del sedime aeroportuale, dovrà essere oggetto di una specifica valutazione nell'ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica, comprendente il trattamento dei suoli e la realizzazione dei manufatti necessari per la regimentazione delle acque; b) il trattamento del suolo e dell'ambientamento delle altre parti; c) i volumi e gli interventi relativi alle aree non ancora acquisite da SAVE, indicate con le lettere A, B, C, D, E1, E2 a pag. 107/195 della "Relazione illustrativa"; d) gli interventi di mitigazione e compensazione, compresi quelli di riconfigurazione morfologica lagunare; e) gli interventi atti ad adeguare le infrastrutture funzionali al traffico locale e alle vie di accesso alla struttura aeroportuale a seguito della parziale e completa attuazione del Master Plan.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 8 Per quanto concerne la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso tutti gli interventi derivanti dalla completa attuazione del Master Plan dovranno essere oggetto di approfondimento progettuale al fine di una attenta verifica dell'impatto e delle inevitabili modifiche allo stato dei luoghi, con conseguenti alterazioni percettive anche su larga scala, in considerazione del fatto che essi possono comunque avere effetti e ripercussioni sovralocali (con specifico riferimento agli interventi che interessano anche i comuni limitrofi di Marcon e Roncade).</p> <p>Sezione B – Prescrizione 9 Dovrà essere posta particolare attenzione circa le misure da adottare da parte di ENAV e SAVE al fine di perseguire e prevenire deroghe delle rotte rispetto a quelle previste e contestualmente dovranno essere definiti interventi di compensazione da realizzare in prossimità dei dispositivi installati (punti di monitoraggio e raccolta frequente dei dati relativi al rumore)</p> <p>Sezione B – Prescrizione 10 Dovrà inoltre essere approfondito l'impatto che l'ampliamento previsto determinerà sul traffico locale, individuando opportuni elementi di indagine che consentano di valutare se e come le attuali vie di accesso alla struttura aeroportuale siano in grado di assorbire i flussi previsti o necessitano di futuri potenziamenti con evidenti ripercussioni paesaggistiche nell'intorno tutelato</p> <p>Sezione B – Prescrizione 11 Dovranno essere effettuati controlli e approfondimenti che permettano di verificare e ridurre al minimo anche gli impatti sul paesaggio dovuti all'incremento dei livelli di rumore ambientale, all'inquinamento atmosferico e soprattutto luminoso di porzioni di territorio non direttamente pertinenti al sedime aeroportuale, nonché all'ingente aumento di superfici impermeabili le cui ripercussioni possono avere conseguenze sull'intero sistema idrico del contesto, prevedendo oltre alle necessarie mitigazioni, anche misure compensative in grado di generare benefici che accrescano la qualità paesaggistica dei luoghi</p> <p>Sezione B – Prescrizione 12 Le valutazioni definitive in merito agli interventi sopra riferiti dovranno essere oggetto di autonomi procedimenti finalizzati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, corredati di tutta la documentazione progettuale necessaria a dare una adeguata rappresentazione architettonica e paesaggistica.</p>	<p>Fase di cantiere Per i nuovi interventi e quelli di riprotezione, in fase di cantiere non si riscontrano impatti significativi sulla componente in quanto saranno lavorazioni temporanee in aree opportunamente delimitate e confinate, anche alla vista.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio si rilevano per ciascun intervento i seguenti possibili impatti: - la collocazione delle funzioni assolute dalla Palazzina Carabinieri e Polizia interesserà il vicino edificio esistente che attualmente ospita gli uffici ENAC, di conseguenza si prevedono impatti nulli; - lo spostamento del depuratore e dell'isola ecologica all'interno del parcheggio P6 comporta un impatto migliorativo rispetto la localizzazione precedente. - il posizionamento del deposito area tecnica a ridosso di aree già fortemente edificate e dotate delle relative infrastrutture, comporta alterazioni nulle sul contesto paesaggistico; - le aree di parcheggio P8 e P9 realizzate per sopperire alle aree di sosta sottratte dal progetto RFI, non altera la leggibilità del luogo sia per effetto delle alberature previste a contorno, che per la prossimità alla SS14 e alle strutture aeroportuali; - l'intervento relativo al Park B1 comporta la realizzazione di n. 2 piani interrati e l'inserimento di una porzione adibita a uffici, di conseguenza non si prevedono impatti; - in riferimento al "moving walkway", questo collegherà la futura stazione ferroviaria con il terminal, andando a collocarsi su aree che attualmente sono adibite a parcheggio, non si prevedono quindi, alterazioni sul contesto paesaggistico; - il nuovo Hotel andrà a interagire con l'architettura esistente e con il contesto lagunare. La realizzazione di una cortina verde consentirà in parte di schermare l'edificio sul fronte oltre che celare strategicamente le vasche di laminazione e di raccolta delle acque meteoriche. Gli interventi ricadono in ambiti soggetti a vincolo paesaggistico, di conseguenza le singole opere (a progettazione definitiva ultimata) verranno sottoposte alla procedura per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica, ai sensi del D.Lvo 42/2004.</p>	<p>Sezione B – Prescrizione 7 Tutti gli interventi dovranno essere sottoposti, con progetto definitivo, ad autorizzazione paesaggistica.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 8 Nessun intervento in variante insiste nel territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 9 Gli interventi in variante non modificano le previsioni di incremento del traffico rispetto al Master Plan 2021 e non introducono nuove procedure di decollo o atterraggio.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 10 Gli interventi in variante non modificano le previsioni di incremento del traffico stradale rispetto al Master Plan 2021</p> <p>Sezione B – Prescrizione 11 Nessun intervento in variante introduce impatti al di fuori del sedime aeroportuale.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 12 Nessun intervento in variante insiste nel territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso.</p>	

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Archeologia	<p>VIARCH La consistenza del popolamento e la possibilità di ricostruire le caratteristiche del territorio naturale antico hanno indotto a escludere una valutazione, per l'area in esame, di un grado di rischio "nullo" e "basso", e di proporre una possibilità di rischio "medio" e "alto".</p> <p>Per il Master Plan 2021 è valido il parere del MIBACT /Soprintendenza archeologia che, nella condizione più restrittiva, ha stabilito l'obbligo di coordinamento con la Soprintendenza nel caso di interventi che implicino un movimento terra più profondo di 50 cm. dal piano di calpestio.</p>	<p>Sezione B – Prescrizione 1 In tutte le aree nelle quali sono previsti interventi, a quote inferiori ai 50 cm dal piano di campagna, gli stessi devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante saggi e/o trincee esplorative eseguiti da operatori professionisti archeologici, secondo le indicazioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto cui compete la direzione scientifica.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 2 Tutti gli interventi che comportano manomissione dei fondali devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante prospezioni subacquee a vista o sondatura (qualora le condizioni ambientali lo consentano), eseguite da operatori professionisti archeologi subacquei, secondo le indicazioni della suddetta Soprintendenza cui compete la direzione scientifica.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 3 In base alle evidenze rinvenute, sia in ambito terrestre che acqueo, la Soprintendenza Archeologia del Veneto potrà disporre saggi conoscitivi in ampliamento che saranno eseguiti secondo una progettualità specificamente predisposta dalla medesima Soprintendenza, cui compete la direzione scientifica delle indagini (D.Lgs. 163/2006, art. 96 comma 1, lettera b).</p> <p>Sezione B – Prescrizione 4 Con riguardo alle progettate opere idrauliche comprendenti un bacino di laminazione (intervento denominato MP 01), in area esterna all'attuale sedime aeroportuale, la cui realizzazione prevede uno scavo e un'arginatura dell'area che verrà poi restituita all'uso agricolo, si dovrà procedere, al fine di verificare la compatibilità dell'intervento con la tutela del tracciato della Via Annia (che vi ricade esattamente e rischia di essere compromessa dalle attività sbancamento), in primo luogo all'esecuzione di saggi archeologici preventivi e scavi stratigrafici (ai sensi della normativa vigente). Solo sulla base delle verifiche e dei dati resi disponibili a seguito delle indagini effettuate, si potrà valutare l'ipotesi di procedere all'esame, quale misura di compensazione, di un progetto di recupero e tutela della strada romana e di un parco a tema, da concordarsi con la competente Soprintendenza Archeologia.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 5 Il proponente, sulla base degli esiti delle indagini archeologiche preliminari, dovrà effettuare, se necessario, gli opportuni adeguamenti progettuali per la realizzazione delle opere nel loro complesso. All'esito di dette indagini resta comunque subordinato il definitivo assenso alla realizzazione delle opere stesse</p> <p>Sezione B – Prescrizione 6 In considerazione dell'estensione delle opere in progetto, dovranno essere previste e attuate le seguenti provvidenze volte alla tutela dei reperti che saranno rinvenuti: a) area di stoccaggio temporaneo dei materiali, dotata di sistemi di allarme; b) interventi di primo restauro da concordare con la competente Soprintendenza Archeologia su materiali per natura deperibili; c) eventuali analisi diagnostiche di campo e di laboratorio.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 5 Nell'eventualità di rinvenire reperti della via Annia durante la fase di realizzazione della cassa di laminazione si condivide con la soprintendenza un progetto che assicuri la non interferenza dell'opera con i ritrovamenti.</p>	<p>Fase di cantiere Alla luce delle analisi svolte all'interno della Verifica Preliminare dell'interesse archeologico, si ritiene che gli interventi non andranno a interferire con materiale archeologico, con conseguente impatto da considerarsi nullo sulla componente. Per gli interventi rimane valido il parere del MIBACT /Soprintendenza archeologia che, nella condizione più restrittiva, stabilisce l'obbligo di coordinamento con la Soprintendenza nel caso di interventi che implicino un movimento terra più profondo di 50 cm dal piano di calpestio. Per tutti gli interventi viene seguita la procedura prevista dalle norme in merito all'archeologia, che prevede step progressivi di interlocuzione, richiesta pareri e relative prescrizioni sito specifiche da parte della competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna dalla progettazione definitiva/esecutiva al cantiere di ciascun intervento.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio non si prevedono criticità per la componente archeologica, con conseguente impatto da considerarsi nullo</p>	<p>Sezione B – Prescrizione 1 Prescrizione valida per tutti gli interventi oggetto di variante per i quali sono previsti scavi a profondità inferiori a 50 cm dal piano campagna.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 2 Gli interventi in variante non prevedono manomissione di fondali</p> <p>Sezione B – Prescrizione 3 Prescrizione valida per tutti gli interventi oggetto di variante per i quali sono previsti scavi a profondità inferiori a 50 cm dal piano campagna.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 4 La prescrizione riguarda solo l'intervento 5.01 del Master Plan 2014-2021, che le varianti non modificano.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 5 Prescrizione valida per tutti gli interventi oggetto di variante per i quali sono previsti scavi a profondità inferiori a 50 cm dal piano campagna.</p> <p>Sezione B – Prescrizione 6 Prescrizione valida per tutti gli interventi oggetto di variante per i quali sono previsti scavi a profondità inferiori a 50 cm dal piano campagna.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 5 La prescrizione riguarda solo l'intervento 5.01 del Master Plan 2021, che le varianti non modificano.</p>	

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Rumore	<p>Fase di cantiere Per la fase di costruzione, il confronto tra il livello sonoro calcolato per i diversi recettori durante le attività di cantiere ed i limiti di legge ha portato a stimare impatti trascurabili, con l'adozione di misure mitigative del cantiere in prossimità della testata 04 e della testata 22, in orario notturno.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio, alla luce dell'aumento del traffico aereo e del traffico veicolare indotto, gli impatti sono stati valutati come negativi bassi.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 3b Il Proponente provvederà ad integrare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore", per la fase ante operam e post operam (esercizio), analizzando puntualmente - mediante misure ad hoc - tutti i ricettori per i quali la modellazione abbia indicato possibili superamenti in fase diurna e/o notturna rispetto ai limiti della zonizzazione acustica comunale, ai fini della verifica della situazione reale e al fine di definire opportune misure di mitigazione qualora vengano confermati i suddetti superamenti</p> <p>Sezione A – Prescrizione 7 Il Proponente provvederà a verificare l'efficacia delle barriere fonosorbenti mobili previste nei cantieri, mediante opportune attività di monitoraggio del rumore e delle polveri, da concordare direttamente con ARPA Veneto, a tutela dei ricettori più prossimi alle aree di intervento.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 8 Il Proponente, nel corso dello svolgimento del PMA previsto per la fase di esercizio dell'aeroporto (si veda anche prescrizione 3), provvederà a verificare - con la supervisione, il controllo e l'approvazione di ARPA Veneto - l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti. In particolare, se in corrispondenza dei ricettori più significativi - la cui mappatura dovrà essere costantemente aggiornata in funzione dell'evoluzione del territorio, concordando i criteri con ARPA Veneto - dovessero verificarsi superamenti dei limiti acustici di zona, il Proponente provvederà ad effettuare idonei interventi di insonorizzazione passiva dei vani/ fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei parametri di legge. L'efficacia degli interventi di mitigazione sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 9 Il Proponente provvederà alla riqualificazione del ricettore sensibile scuola materna "G. Franchin" e del ricettore nido integrato "L'Emmanuele", ubicato in località Tessera, attraverso interventi di riqualifica degli impianti esistenti e dell'involucro edilizio del fabbricato. L'efficacia degli interventi di riqualificazione sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 3 Tutti gli interventi dovranno mirare prioritariamente a ridurre le sorgenti, ad intervenire sulle vie di propagazioni del suono e se tecnicamente insufficiente per inapplicabilità, intervenire su mitigazione e insonorizzazione degli edifici secondo quanto previsto dal DM 29/12/2000. La realizzazione degli interventi di mitigazione per il rumore già individuati per la fase di esercizio - insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021 e realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, per mitigare anche la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, sia anticipata rispetto agli impatti previsti dal Master Plan. Sia preventivamente comunicata ad ARPAV la pianificazione dettagliata di realizzazione di detti interventi, compreso il cronoprogramma. Sia verificata l'efficacia degli interventi realizzati e i risultati siano comunicati ad ARPAV, con modalità da concordare con la stessa.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 4 Siano concordate con ARPAV campagne di misura per la verifica di superamenti dei livelli di rumore stabiliti dalla classificazione acustica comunale, causati in maniera significativa dalle attività aeroportuali, in edifici non già considerati nel SIA. Siano pianificati interventi per la tempestiva mitigazione degli impatti e comunicati ad ARPAV</p>	<p>Fase di cantiere Attraverso le simulazioni effettuate emerge come l'aumento di cantieri simultanei comporti comunque livelli di rumore interessanti solamente l'interno del sedime aeroportuale non interessando comunque recettori esterni considerabili sensibili, per i quali sono rispettati sia i livelli di immissione assoluti che differenziali. L'impatto sulla componente è considerato trascurabile.</p> <p>Fase di esercizio In fase d'esercizio le attività rumorose ascrivibili agli interventi in variante sono legate ad una diversa dislocazione delle funzioni all'interno del sedime aeroportuale e ad una modifica del sistema dei parcheggi. Relativamente alla rilocalizzazione dei servizi (quali Polizia e Carabinieri, ENAC, ecc.) o la creazione del nuovo Hotel si evidenzia che per uffici o residenze le sorgenti che maggiormente alterano il clima acustico sono le UTA dei climatizzatori; si sottolinea tuttavia che la normale prassi costruttiva che si sta consolidando porta ad un'efficienza energetica degli edifici che permette di avere minor richiesta di frigoriferi e comunque la centralizzazione degli impianti con centrali uniche più facilmente insonorizzabili. La potenza acustica dei compressori a servizio di impianti di raffrescamento, posati senza vano di insonorizzazione (condizione più gravosa), hanno nella pratica comune un livello di emissione di circa 65 dBA a 10 m e di circa 45 dBA a 100 m in campo libero. Per le sorgenti prese in considerazione nella fase di esercizio nella presente variante si rileva che i recettori sensibili esterni al sedime aeroportuale più prossimi distano più di 300 m ed è plausibile sostenere che l'immissione acustica sia considerabile come trascurabile. Anche la creazione di un nuovo polo ecologico che dovrà rispettare le indicazioni poste dalla direttiva ERP e dalle Linee guida per la progettazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale porterà sicuramente alla sostituzione dei dispositivi con altri di maggior efficienza acustica con quindi una ipotizzabile riduzione dei valori di emissione. La nuova dislocazione dei parcheggi si ritiene invece non generi particolari modifiche del clima acustico e questo in particolare dovuto ai sempre minori livelli di emissione dei mezzi ed alla relativa lontananza con eventuali ricettori sensibili.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 3b Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto per la componente "rumore" rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 7 gli interventi in variante non necessitano l'inserimento di barriere, come dimostrato nella trattazione anche modellistica dei cantieri (vedasi par. 4.1.13 dello Studio preliminare ambientale).</p> <p>Sezione A – Prescrizione 8 Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto per la componente "rumore" rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione A – Prescrizione 9 Gli interventi in variante non modificano l'impianto del Progetto di Monitoraggio Ambientale attualmente in esecuzione, in quanto non apportano ulteriori fattori di impatto per la componente "rumore" rispetto al Master Plan 2021.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 3 Gli interventi in variante non modificano il traffico aereo previsto e quindi l'impronta acustica soggetta a monitoraggio e gli interventi di mitigazione previsti.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 4 Gli interventi in variante non modificano il traffico aereo previsto e quindi l'impronta acustica soggetta a monitoraggio e gli interventi di mitigazione previsti.</p>	<p>Le verifiche di ottemperanza a cui è stato adempiuto o che sono in corso, non sono coinvolte dai nuovi oggetti dello Studio Preliminare Ambientale.</p>

Componenti	MASTER PLAN 2021		Nuovi elementi oggetto dello Studio Preliminare Ambientale		
	Impatti previsti nella VIA del Master Plan 2021	Le prescrizioni	Impatti dei nuovi elementi rispetto a quelli previsti dallo SIA del Master Plan 2021	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle prescrizioni al SIA	Impatti dei nuovi elementi rispetto alle ottemperanze alle prescrizioni
Atmosfera	<p>Fase di cantiere In considerazione delle misure di attenuazione adottate dal Master Plan per i cantieri, dalla reversibilità della perturbazione, caratteristica di questa fase, l'impatto è stato definito trascurabile.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio è stato valutato un impatto negativo basso in relazione agli aumenti di concentrazione stimati per il biossido di azoto e al contributo complessivo rispetto al fondo dell'area generato dall'aeroporto.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 1 Venga concordata con ARPA Veneto una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale che estiva, campionando i medesimi parametri analizzati per la redazione del SIA ai sensi del D.Lgs 155/2010, le cui conclusioni siano descritte in una apposita relazione dove - tra l'altro - sia evidente la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 10 Prevedere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra nell'utilizzo di energia e risorse per la riduzione delle emissioni in atmosfera.</p>	<p>Fase di cantiere In fase di cantiere le emissioni inquinanti in atmosfera sono legate principalmente alle emissioni dei mezzi d'opera ed alle polveri derivanti dalle attività di costruzione. Le simulazioni effettuate hanno evidenziato che le attività di variante presentano un ambito di influenza legato unicamente al perimetro del sedime aeroportuale.</p> <p>Fase di esercizio Le varianti in analisi non andranno a modificare le previsioni di traffico aereo e stradale previste dal Master Plan 2021 approvato, di conseguenza in fase di esercizio le possibili interferenze sulla componente atmosfera sono da considerarsi simili a quelle definite all'interno dello SIA del Master Plan 2021 approvato.</p>	<p>Sezione A – Prescrizione 1 La prescrizione si riferisce a una fase ante operam rispetto all'avvio dei lavori, quindi non influisce direttamente sugli interventi in variante.</p> <p>Sezione C – Prescrizione 10 Tutti gli interventi in variante durante la fase di progettazione dovranno tenere in considerazione quanto prescritto.</p>	<p>La Prescrizione 1 della Sezione A è stata già ottemperata (Determinazione direttoriale 24.01.2018) e gli interventi in variante non influiscono su tale ottemperanza.</p>
Traffico stradale	<p>Studio Trasportistico La rete viaria al 2021 comprende le due rotatorie sulla Strada Statale n. 14. In ambito aeroportuale, le principali modifiche attese sono il ridisegno planimetrico di Viale Ca' da Mosto e l'aggiustamento della geometria della rotatoria sud di Viale Galilei; altre variazioni alla viabilità sono conseguenti alla costruzione di nuove opere (parcheggi, aerostazione ampliata ecc.). Il Livello di Servizio, pur con l'aumento di traffico per l'ulteriore incremento di passeggeri aeroportuali, non è peggiore di C nei nodi esterni della rete viaria. Nell'ambito aeroportuale non vi sono problematiche particolari per ciò che concerne il deflusso veicolare. La costruzione di un nuovo parcheggio multipiano (B2) e di 3 parcheggi a raso (P6, ampliamento P4, MW) fornisce la dovuta capacità alla sosta globale. In relazione all'attuale quadro congiunturale, non sono previste significative modifiche alla ripartizione modale degli spostamenti, per quanto sia preventivabile un maggior soddisfacimento della domanda con mezzi di trasporto pubblico.</p>		<p>Fase di cantiere La fase di cantiere genererà un aumento dei mezzi necessari alle lavorazioni, che interesseranno sia il traffico interno che quello esterno al sedime aeroportuale. L'interferenza sarà limitata nel tempo e nello spazio, di conseguenza attraverso le opportune attenzioni l'impatto su traffico, livello di servizio della viabilità e conseguentemente sul rischio di incidentalità stradale viene considerato trascurabile.</p> <p>Fase di esercizio In fase di esercizio i nuovi interventi non andranno ad aumentare il numero di passeggeri e dei movimenti aerei previsti per il Master Plan 2021 approvato, di conseguenza in relazione agli interventi in variante non si prevede un ulteriore aumento dei flussi veicolari generati dal sistema aeroportuale rispetto a quelli già previsti per il Master Plan 2021 approvato e conseguentemente sul rischio di incidentalità stradale. L'impatto sulla componente viene considerato trascurabile.</p>		