



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. ²⁹²⁰ del 18/01/2019

Progetto	Verifica di Ottemperanza Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Master Plan 2021. DEC/VIA/9, del 19.01.2016 prescrizione A) 4 e A) 6 [VIP 4233]
Proponente	ENAC

Handwritten signatures and initials scattered around the bottom of the page, including 'V', 'FH', and various illegible marks.

4.7
Handwritten signature

Handwritten initials 'ay' and 'di'

Handwritten initials 'XNS' and 'S'

Handwritten signature and initials 'b' and 'a'

Handwritten signature and initials 'b'

FH

Handwritten initials 'Am' and 'H'

Handwritten signature and initials 'a'

Handwritten signature and initials 'a' and 'S'

Handwritten signature and initials 'A' and 'y'

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2018/19741 del 03.09.2018 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'avvio della verifica di ottemperanza delle prescrizioni A) 4 e A) 6 del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 9 del 19.01.2016, relativo al progetto "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Master Plan 2021" presentato da ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DM n. 308 del 24.12.2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017, pubblicato sulla G.U. del 07/08/2017 che, in attuazione dell'art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

VISTA la nota prot. 2623 del 23.08.2018, acquisita con nota prot. DVA/19319 del 27.08.2018, con cui la Società di gestione aeroportuale SAVE S.p.A. ha trasmesso documentazione ai fini dell'ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera A) n. 4 e n. 6 del Decreto VIA n. 9 del 19.01.2016;

VISTA la documentazione integrativa di cui alla nota prot. SA/ 14-12-2018 / 0004087 con cui SAVE trasmette "... la revisione 01 del cronoprogramma relativo ai lavori di adeguamento dell'area di RESA, che annulla e sostituisce l'allegato 2 della Relazione di verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 6";

VISTO il Decreto VIA n. 9 del 19.01.2016 con cui è stata decretata "la compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto internazione di Venezia tessera – Master Plan 2021" presentato da ENAC, subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1.

Art. 1 (Quadro Prescrittivo)

Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

[... omissis ...]

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.

[... omissis ...]

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 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.

[... omissis ...]"

Oggetto e definizione della Verifica di Ottemperanza

Con DEC/VIA/9 del 2016 è stata decretata "la compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto internazione di Venezia Tessera – Master Plan 2021" presentato da ENAC, subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1".

All'articolo 1 del suddetto decreto sono infatti riportate, suddivise in A), B) e C), le prescrizioni rispettivamente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione Veneto.

All'art. 2 sono riportate le tempistiche delle verifiche di ottemperanza e i rispettivi Enti vigilanti per ogni prescrizione.

A valle del DEC/VIA/9 del 2016 sono stati emessi dalla CTVA i seguenti pareri riguardanti l'Aeroporto di Venezia Tessera:

- PRR_2602_12012018, relativo alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni A) 1, 3, 5a, 5b, 7 e 8 del DEC/VIA/9 del 2016;
- PRR-2634-09022018, relativo alla Verifica di Ottemperanza della prescrizione A) 2 del DEC/VIA/9 del 2016;
- PPR-2875-16112018 (PUT Fase II);

Le prescrizioni sez. A) n. 4 e n. 6, oggetto della presente verifica di ottemperanza, hanno le seguenti caratteristiche:

*"Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM
Ente Vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare"*

Pertanto il presente Parere riguarda la verifica di Ottemperanza delle sole prescrizioni sez. A) n. 4 e n. 6 per la fase ante operam di competenza del MATTM.

Analisi della documentazione e verifica di ottemperanza

<i>Ambiente idrico</i>

<p>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>

PRESO ATTO che il Proponente in risposta alla prescrizione ha presentato il documento "Masterplan idraulico approfondimento ed aggiornamento", documento che "coordina ed indirizza la progettazione delle opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale negli scenari di futura espansione del Master Plan generale ...";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... Il MPI del 2014 è stato sviluppato nelle seguenti parti:

- Parte 1: Opere di scolo e difesa dalle acque meteoriche a servizio del sedime aeroportuale;
- Parte 2: Ciclo idrico integrato;
- Parte 3: Impianti di trattamento delle acque meteoriche.

La presente relazione di aggiornamento del MPI ne riprende la struttura restituendo, per ciascuna delle tre parti sopracitate, gli approfondimenti tecnici richiesti per l'ottemperanza alla prescrizione sopra richiamata, quali:

- i tracciati finali e la localizzazione delle opere da realizzare e i relativi dettagli costruttivi che ne garantiscono il funzionamento;
- i criteri di dimensionamento delle opere adottati in sede progettuale;
- il miglioramento ambientale atteso in seguito al completamento degli interventi previsti nello "Scenario 2021".

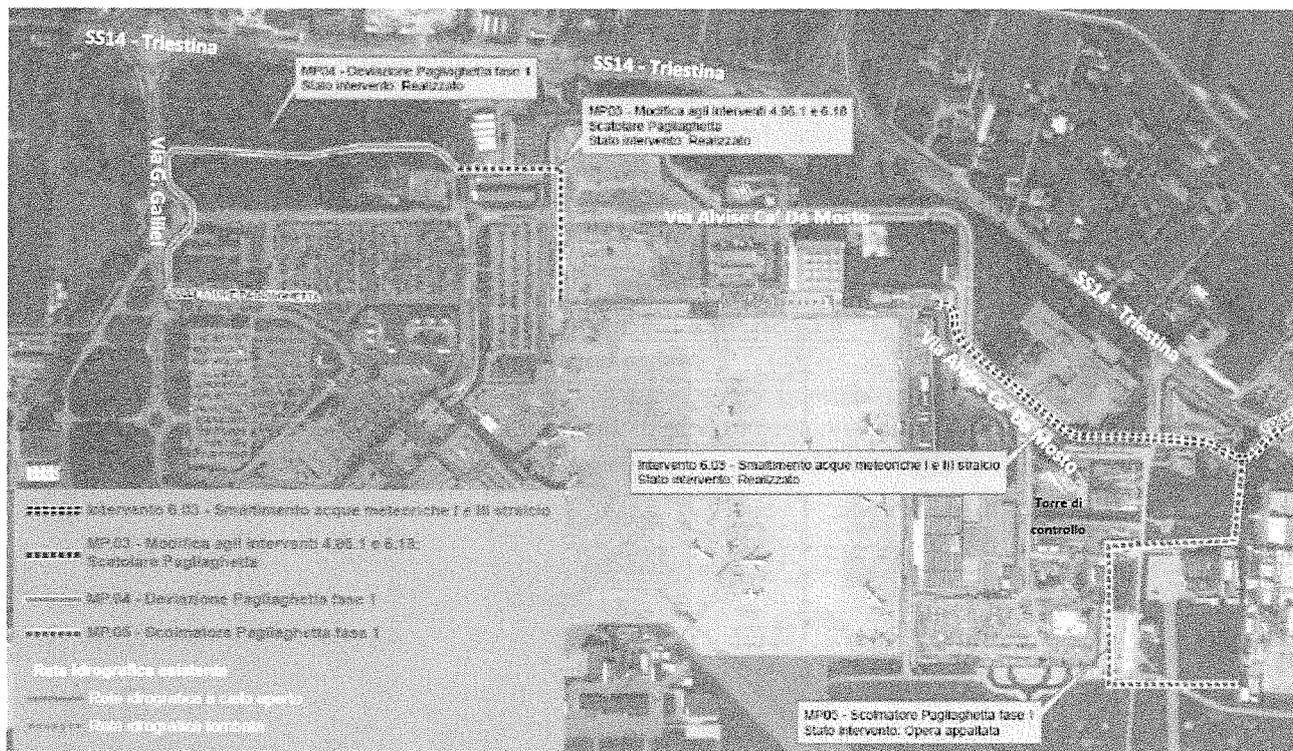
PRESO ATTO che il Proponente per tutte le opere previste, riassunte nella tabella seguente (autorizzate con procedure ordinarie "Opzione Zero" o con DEC VIA "Scenario 2021"), ha presentato apposite schede di progetto;

		INTERVENTO	STATO
SCENARIO OPZIONE ZERO (interventi autorizzati con procedure ordinarie)	OPERE DI SCOLO E DIFESA DALLE ACQUE METEORICHE A SERVIZIO DEL SEDIME AEROPORTUALE	6.03 Smaltimento acque meteoriche I e III Stralcio	in esecuzione
		MP03 – Scatolare Pagliaghetta	realizzato
		MP04 – Deviazione Pagliaghetta fase 1	realizzato
		MP05 - Scolmatore Pagliaghetta fase 1	in esecuzione
	CICLO IDRICO INTEGRATO	-	-
SCENARIO 2021 (interventi sottoposti a VIA)	OPERE DI SCOLO E DIFESA DALLE ACQUE METEORICHE A SERVIZIO DEL SEDIME AEROPORTUALE	5.01-4 MP01 e MP02-1s Area di espansione sistema Acque Medie e Canale scolmatore tratto di valle I stralcio	progettazione definitiva
		6.05 MP02-2s – Canale scolmatore tratto di valle II stralcio (autorizzazioni gestite dal Consorzio di bonifica Acque Risorgive)	progettazione definitiva
	CICLO IDRICO INTEGRATO	6.02 Adeguamento depuratore	progettazione definitiva
	IMPIANTI DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE METEORICHE	-	-

In merito alle opere di scolo e difesa delle acque meteoriche a servizio del sedime aeroportuale

Opere soggette a procedura ordinaria – Opzione Zero

PRESO ATTO che il Proponente presenta i seguenti tracciati per le opere oggetto di procedura ordinaria:



Planimetria di inquadramento e tracciati degli interventi del MPI a breve termine, in parte realizzati o in corso di realizzazione, e soggetti a procedura autorizzativa ordinaria previste sul sedime aeroportuale (Scenario "Opzione Zero").

[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the initials 'FM']

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'A', 'CP', 'RS', 'S', 'D', 'BM', 'E', 'H', 'S']

PRESO ATTO che il Proponente riassume gli interventi in procedura ordinaria come di seguito riportati

Intervento 6.03 - Smaltimento acque meteoriche I e III Stralcio

Il progetto del "sistema di smaltimento delle acque meteoriche e di trattamento delle acque di prima pioggia incidenti all'interno del sedime aeroportuale di Venezia", fa parte degli interventi idraulici considerati dal MPI strutturali del sistema di difesa e smaltimento delle acque meteoriche aeroportuale. L'opera risulta già realizzata e ad oggi in fase di collaudo, ed è costituita da un condotto di raccordo tra l'uscita del collettore sotto all'attuale piazzale aeromobili e il manufatto di attraversamento della SR 14 recentemente realizzato in uscita dal sedime aeroportuale. Tale opera, una volta entrata in funzione, andrà a sostituirsi all'attuale ramo finale del collettore Pagliaghetta, che percorre una via più lunga in prossimità dell'attuale torre di controllo e che risulta ostruito da tombini di attraversamento di dimensioni assai modeste.

Intervento MP.03 – Scatolare Pagliaghetta

In conseguenza delle interferenze tra il cunicolo della centrale di trigenerazione e l'attuale tratto a cielo aperto del canale Pagliaghetta di fronte all'aerostazione, è stato definito un nuovo tracciato del collettore mediante gli interventi MP03 e MP04.

Intervento MP.04 - Deviazione Pagliaghetta fase 1

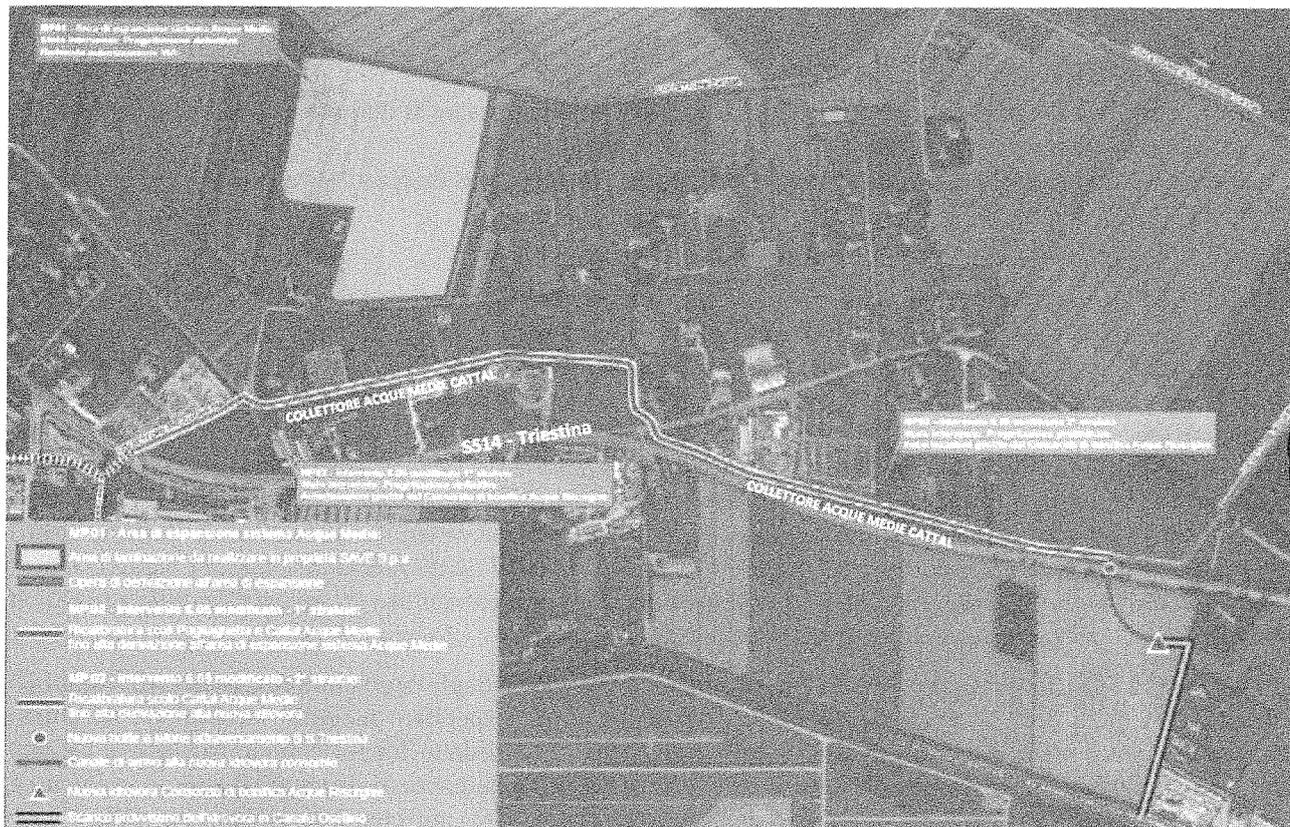
Il tracciato del collettore Pagliaghetta è stato modificato, nel suo tratto a cielo aperto di fronte all'aerostazione, considerando la futura integrazione con il parcheggio a raso P6 – intervento 3.41 - la cui realizzazione è prevista in prossimità dell'ingresso dell'area aeroportuale. Il nuovo tracciato del canale si collega a valle all'intervento MP.03 ...

Intervento MP.05 - Scolmatore Pagliaghetta fase 1

Realizzazione di una condotta idraulica a sezione scatolare ... che, attraverso un manufatto di connessione con la doppia condotta scatolare facente parte dell'intervento 6.03 ..., convoglia le acque di pista all'impianto di trattamento acque meteoriche di prima pioggia e al comparto di bonifica. Tale opera, in corso di realizzazione, pertanto, oltre a soddisfare la necessità immediata di volumi d'invaso, costituisce il primo tratto di un'infrastruttura idraulica che andrà a comporre, quantomeno secondo le previsioni di pianificazione, lo scolmatore del Canale Pagliaghetta, che servirà a bypassare lo scarico in rete di bonifica, posta attualmente a valle dell'attraversamento della Strada Statale n.14 "Triestina", e a far defluire quindi le portate meteoriche verso un nuovo scarico composto da un'idrovora da porre a servizio dell'Aeroporto; l'opera costituita da tale canale scolmatore e dall'idrovora potrà essere gestita anche in maniera da unire la potenzialità di sollevamento di questa a quella relativa alle idrovore consortili, al fine di garantire la sicurezza idraulica ad un bacino idraulico maggiore rispetto al solo bacino aeroportuale."

Opere soggette a procedura di VIA e le opere a medio termine – Scenario 2021

PRESO ATTO che il Proponente presenta i seguenti tracciati per le opere oggetto di procedura di VIA o a medio termine (definite dal Proponente come le opere da realizzarsi entro il 2021 autorizzate da altri Enti, e pertanto esterne alla procedura VIA del MP):



Planimetria di inquadramento e tracciati degli interventi del MPI assoggettati a VIA e soggetti a procedura autorizzativa gestita da altro Ente ("Scenario 2021")

PRESO ATTO che il Proponente riassume gli interventi in procedura ordinaria come di seguito riportati

Intervento 5.01 - MP.01 e MP02-1s – Area di espansione sistema Acque Medie e Canale scolmatore tratto di valle I stralcio

... L'intervento consiste nella realizzazione di un'area di espansione a servizio del collettore Cattal Acque Medie, posta a valle dell'immissione del canale Pagliaghetta nel Cattal Acque Medie, su un lotto idraulicamente intercluso tra i collettori Cattal Acque Medie e Cattal Acque Basse, e nell'adeguamento mediante ricalibratura delle vie d'acqua di collegamento tra il sedime aeroportuale e l'area di laminazione stessa, costituite dal tratto terminale del collettore Pagliaghetta a valle dell'esistente botte a sifone sulla Strada Statale n.14 "Triestina" e dal tratto di collettore acque medie Cattal compreso tra la confluenza del collettore Pagliaghetta ed il ponte posto in prossimità del manufatto di presa del bacino di laminazione. L'area di invaso avrà capacità pari a circa 100.000 m³ e verrà realizzata mediante la movimentazione di terreno all'interno della stessa, riportando lo sterro lungo il perimetro dell'area per la creazione del rilevato arginale, in modo tale da riutilizzare totalmente il terreno presente in sito.

L'invaso sarà alimentato dall'opera di presa posta in fregio al canale Cattal Acque Medie attraverso una doppia condotta scatolare. Lo scarico è previsto sul canale Cattal Acque Basse. La portata adeguata al corretto funzionamento del bacino di laminazione è garantita dal risezionamento del canale Pagliaghetta e del canale Cattal Acque Medie, nel tratto che va dall'uscita del bacino aeroportuale fino al manufatto d'immissione nell'area di espansione.

Intervento 6.05 - Canale scolmatore tratto di valle II stralcio

... L'intervento, per il quale è attualmente in corso la progettazione definitiva a cura del Consorzio di bonifica Acque Risorgive, prevede la prosecuzione della ricalibratura del canale Cattal Acque Medie fino al nuovo attraversamento della S.S. Triestina, l'attraversamento della S.S. Triestina, il nuovo impianto idrovoro realizzato in modo tale da garantire il posizionamento anche della futura idrovora aeroportuale e il canale di scarico dell'idrovora in Osellino.

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including 'FN' and 'S'.

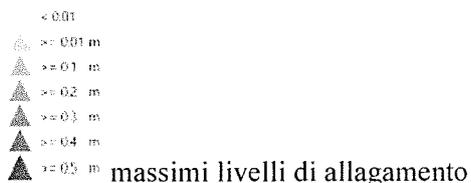
CONSIDERATO che le finalità del MP idraulico consistono:

- nell'individuazione di volumi di invaso che possano compensare il deficit esistente e permettano lo sviluppo infrastrutturale futuro, nel rispetto normativo;
- nella laminazione dei picchi di piena generati dall'aeroporto e destinati all'esterno del comparto di bonifica;
- nell'aumento della sicurezza idraulica dell'interno sedime;

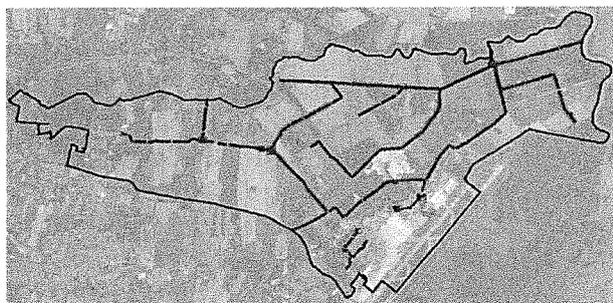
PRESO ATTO che il Proponente, in merito ai criteri di dimensionamento, dichiara che: "... il complesso sistema di collettamento Cattal, per effetto di una evidente insufficienza dell'impianto idrovoro allo scarico, si caratterizza per un funzionamento più a bacino d'invaso in linea, che a vera e propria rete con onda di piena in transito. Così, se da un lato progettare le strutture con quote di giacitura superiori ai massimi livelli idrometrici stimabili nel bacino porta ad evitare ogni fenomeno di allagamento, dall'altro sovradimensionare (rispetto a quanto sarebbe necessario a partire da meri criteri di portate in transito) tutte le strutture idrauliche, garantisce il raggiungimento degli obiettivi di creazione d'invasi necessari al bacino aeroportuale e contestualmente consente sia di mitigare le portate in uscita al bacino di bonifica sia di migliorare la sicurezza idraulica di quest'ultimo. In effetti, stante il citato funzionamento del bacino Cattal, a parità di capacità di scarico (vincolata dall'impianto idrovoro), aumentare gli invasi disponibili porta ad un generalizzato incremento della sicurezza idraulica";

CONSIDERATO che il Proponente, al fine di verificare l'efficacia degli interventi previsti nel MP idraulico rispetto agli obiettivi di sicurezza idraulica ha implementato uno specifico modello idrologico - idraulico mono e bidimensionale, in grado di analizzare i livelli che si realizzano lungo le principali aste e l'entità degli eventuali allagamenti, con riferimento ad eventi meteorici caratterizzati da tempi di ritorno crescenti e **PRESO ATTO** che gli esiti delle analisi per Tempi di ritorno (Tr) differenti sono riportati nelle figure seguenti;

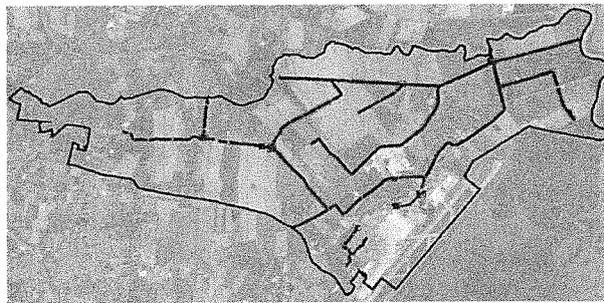
Inviluppo dei massimi livelli di allagamento all'interno del bacino Cattal



Tr=5 anni.

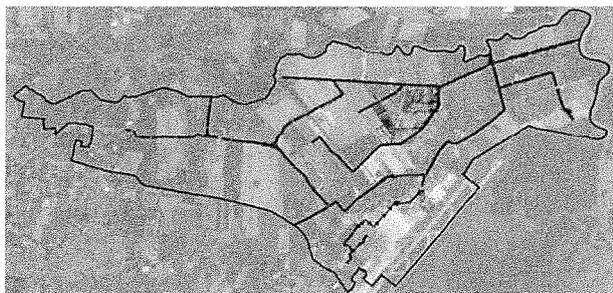


Opere autorizzate con procedure ordinarie

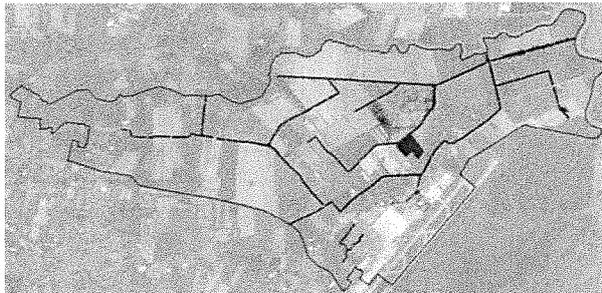


Configurazione con MP01-MP02-1s implementato

Tr=20 anni.



Opere autorizzate con procedure ordinarie



Configurazione con MP01-MP02-1s implementato

Tr=50 anni.



Opere autorizzate con procedure ordinarie



Configurazione con MP01-MP02-1s implementato

PRESO ATTO che il Proponente sulla configurazione "Scenario 2021" ha verificato anche una precipitazione con $Tr = 100$ anni, che dimostra l'assenza di allagamenti per tutto il bacino aeroportuale anche per le piogge più gravose;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "Si può così in conclusione affermare come nello scenario progettuale 2021 analizzato, ogni fenomeno di esondazione è sostanzialmente assente su tutto il bacino Cattal quando si ragiona con riferimento ad un evento meteorico caratterizzato da un $Tr=5$ anni e su tutto il sedime aeroportuale per un evento meteorico caratterizzato da $Tr=100$ anni. Inoltre, l'assenza di uno scarico adeguato per le portate generate dall'intero comprensorio, porta ad un funzionamento del sistema più a bacino lineare che a rete; in tal modo l'introduzione di un volume d'invaso consente un incremento della capacità d'invaso del sistema nel suo insieme e quindi ad una generalizzata riduzione dei livelli ossia ad un incremento della sicurezza idraulica."

Si evidenzia infine come l'implementazione nel sistema Cattal dell'intervento 6.05 – Canale scolmatore tratto di valle II stralcio, in capo al Consorzio di bonifica Acque Risorgive, che prevede il risezionamento del collettore Acque Medie Cattal dall'opera di presa della cassa di espansione fino alla nuova idrovora consortile, andrà a potenziare ulteriormente la capacità di scarico dell'intero sistema e quindi ridurre i livelli lungo la rete di collettamento di bonifica."

VALUTATO che la realizzazione dell'insieme delle opere così come concepite induca:

1. un abbassamento dei tiranti idrici, più marcato nel sedime aeroportuale rispetto al comparto di bonifica;

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Tr [anni]	SCENARIO	SEDIME AEROPORTO	COMPARTO DI BONIFICA
		Livello idrometrico Pagliaghetta - sezione a monte del tratto tombinato [m s.l.m.]	Livello idrometrico Cattal Acque Medie - sezione a valle della confluenza del Pagliaghetta [m s.l.m.]
5	OPZIONE ZERO	0.00	-0.25
	2021	-0.38	-0.40
	Δ	-0.38 m	-0.15 m
20	OPZIONE ZERO	0.9	-0.12
	2021	-0.15	-0.20
	Δ	-1.05 m	-0.08 m
50	OPZIONE ZERO	1.00	-0.08
	2021	0.00	-0.15
	Δ	-1.00 m	-0.07 m

Tabella 2. Confronto tra i livelli idrometrici su sezioni significative e sulle estensioni degli allagamenti, raggiunte per i diversi tempi di ritorno e per i due scenari analizzati.

2. una sensibile riduzione degli allagamenti, sia in relazione alle aree interessate che in relazione ai livelli di esondazione;

VALUTATO che le grandezze utilizzate per comparare e misurare il miglioramento del sistema idraulico sono adeguate e ben rappresentative;

VALUTATO pertanto che le opere previste siano funzionali agli scopi del MP e che, in tal senso, le opere allo "Scenario 2021" siano migliorative rispetto alla sola "Opzione Zero";

In merito al ciclo idrico integrato

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che l'intervento 6.02 "Adeguamento del depuratore" è finalizzato all'efficientamento del sistema di depurazione ed al riutilizzo di quota parte dei reflui depurati (sciacquoni dei bagni, rete industriale di lavaggio strade, irrigazione delle aiuole e aree a verde, ecc...);

PRESO ATTO che l'attuale depuratore, costruito per fasi successive tra il 1962 ed il 2003, ha potenzialità nominale inferiore a 2.000 ab. eq., e che le acque depurate – poiché prive di caratteristiche idonee per il riuso – vengono recapitate nel canale di bonifica Pagliaghetta, il cui destino finale è la laguna di Venezia, nel rispetto dei limiti allo scarico stabiliti dal D.M. Ambiente 30/07/1999 Ronchi Costa per gli scarichi recapitanti nella Laguna di Venezia e nel suo Bacino Scolante;

CONSIDERATO che la capacità del depuratore esistente è stata valutata sufficiente per gli interventi a breve termine ma insufficiente per lo scenario di sviluppo infrastrutturale dello scalo che, pertanto, per lo Scenario 2021 è necessario un adeguamento di capacità, funzionalità ed efficienza dell'attuale depuratore;

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che l'intervento 6.02 è sviluppato attualmente a livello di progettazione definitiva, e che tale progettazione riguarda i lavori di adeguamento tecnologico e di ampliamento dell'impianto di depurazione esistente per portare la sua potenzialità nominale a 4.400 ab. eq. per il trattamento delle acque reflue prodotte dal transito passeggeri e dai servizi aeroportuali;

PRESO ATTO che il progetto di adeguamento del depuratore garantirà:

1. che l'acqua depurata potrà essere riutilizzata all'interno del comprensorio dell'Aeroporto attraverso l'acquedotto duale (avendo qualitative conformi tabella 1 dell'Allegato C alle Norme tecniche di Attuazione del P.T.A. della Regione Veneto che richiama i limiti fissati dal D.M. Ambiente n. 185/2003), riducendo così i consumi di acqua potabile e il volume giornaliero di acqua depurata scaricato nell'ambiente;
2. la riduzione del consumo energetico specifico per il trattamento delle acque reflue al depuratore, attraverso l'implementazione di motori ad alta efficienza energetica e di sistemi di controllo ed automazione dell'impianto;
3. l'eliminazione dei rischi di formazione e propagazione di odori molesti, attualmente non possibile in quanto il depuratore esistente è sprovvisto di "facilities" per il controllo, il confinamento e l'abbattimento degli odori molesti che dovessero occasionalmente formarsi all'impianto;

VALUTATO che l'adeguamento del depuratore sia un'opera necessaria e funzionale allo sviluppo futuro dello scalo, così come approvato con Dec VIA 9/2016;

In merito agli impianti di trattamento delle acque meteoriche

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che le seguenti opere "concorrono al miglioramento ed alla centralizzazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento prima del rilascio nell'idrografia superficiale";

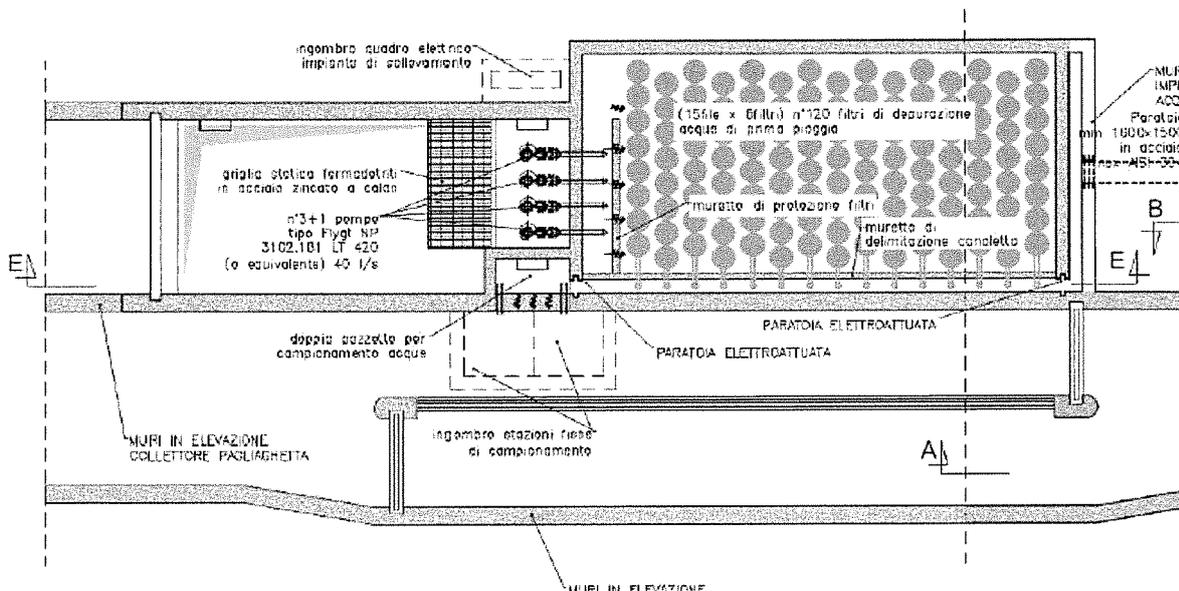
Opere soggette a procedura ordinaria – Opzione Zero

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "le opere MPI legate ad un efficientamento del sistema di trattamento delle acque meteoriche del sedime aeroportuale, assoggettate ad un iter autorizzativo ordinario, risultano ad oggi già in parte realizzate";

Intervento "6.03 - Smaltimento acque meteoriche I° e III° Stralcio"

PRESO ATTO che l'intervento "6.03 - Smaltimento acque meteoriche I° e III° Stralcio", che sostituisce l'asta principale del Canale Pagliaghetta quale ricettore delle acque meteoriche destinate alla rete di bonifica nel tratto dai piazzali all'attraversamento della SS n° 14 Triestina, e che assegna ad una delle condotte in sinistra idraulica "l'incarico di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia", risulta "attualmente in fase di finitura e collaudo";

PRESO ATTO che per il trattamento delle acque di prima pioggia in continuo - che è coadiuvato da paratoie di chiusura delle sezioni - è stato installato un sistema di filtraggio passivo dell'acqua, basato sull'utilizzo di una serie di 120 filtri di depurazione in grado ciascuno di trattare una portata di 1 l/s, il cui funzionamento idraulico è garantito attraverso l'esercizio di un impianto di sollevamento costituito da 3+1 pompe da 40 l/s ciascuna;



CONSIDERATO che l'intervento si pone l'obiettivo di "centralizzare il trattamento delle portate destinate alla rete di bonifica", che ad oggi risultano conferite in molteplici impianti presenti nel plesso industriale, che confluiscono nel canale Pagliaghetta e/o nella Laguna;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che per il dimensionamento della parte di trattamento sono state seguite le indicazioni della Legge di Regione Lombardia n.° 62/1985, in base a cui a una superficie scolante urbanizzata di 151 ha corrisponde un volume di "prima pioggia" pari a 7.550 mc;

CONSIDERATO che a valle della realizzazione dell'impianto di trattamento il Proponente prevede che gli impianti esistenti *"potranno essere dismessi oppure mantenuti, laddove non siano interferenti con le opere di urbanizzazione aeroportuale, per sfruttarne la capacità di accumulo delle parti più grossolane, rimandando all'impianto di valle (capacità totale di trattamento pari a 120 l/s) la funzione di depurazione fine"*;

Intervento MP.03 – Scatolare Pagliaghetta, Intervento MP.04 - Deviazione Pagliaghetta fase 1, Intervento MP.05 - Scolmatore Pagliaghetta fase 1

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"La realizzazione dei nuovi collettori ha permesso, oltre che il miglioramento della sicurezza idraulica esposto nei paragrafi precedenti, anche un aumento del volume di acqua stoccato e quindi un incremento di volume trattato dall'intervento 6.03, sezione finale del sistema di collettamento di cui tali collettori fanno parte"*;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"l'incremento di volume trattato, grazie agli interventi MP03, MP04 e MP05, determinato considerando il livello massimo di invaso coincidente con la quota della soglia sfiorante presente all'interno della doppia canna dell'intervento 6.03 che risulta essere il limite superiore delle portate trattate, può essere quantificato in 7.965 mc. Va infine osservato come l'insieme delle previste opere di trattamento unitamente all'installazione di un misuratore di portata a stramazzo sul trattamento e di un sistema di campionamento automatico per la misura della qualità delle acque, consentirà un continuo ed automatico monitoraggio del rapporto tra le portate trattate e quelle che, sfiorando, saranno convogliate direttamente all'esterno sistema di bonifica nonché della qualità delle acque in uscita dal bacino aeroportuale"*;

CONSIDERATO, pertanto, che a valle della realizzazione delle nuove opere la capacità di accumulo dell'impianto risulta pari a 15.515 mc (7.550 mc del sistema a doppia canna - intervento 6.03 - + 7.950 mc delle opere MP03, MP04, MP05);

Opere soggette a procedura di VIA – Scenario 2021

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"Le opere di MPI legate ad un efficientamento del sistema di trattamento delle acque meteoriche del sedime aeroportuale sopraesposte sono state dimensionate per una superficie sufficiente a coprire anche lo sviluppo infrastrutturale delineato nel Master Plan. Questo ha permesso di non necessitare di ulteriori implementazioni per lo sviluppo aeroportuale al 2021 e quindi la presente sezione non vede opere assoggettata a VIA."*;

VALUTATO, pertanto, che le opere previste siano sufficienti e funzionali agli scopi del MP;

inoltre

CONSIDERATO che lo scopo dell'MP idraulico consiste nel *"chiarire, attraverso l'illustrazione delle opere e dei loro criteri di dimensionamento, quale sia il miglioramento ambientale atteso dall'attuazione degli interventi previsti dal Master Plan Idraulico, come ad oggi definiti"*;

CONSIDERATO condivisibile quanto dichiarato dal Proponente ovvero che: "

1. grazie alla realizzazione delle opere di scolo e difesa dalle acque meteoriche a servizio del sedime aeroportuale si dia luogo ad un abbassamento dei tiranti idrici sia all'interno del sedime aeroportuale sia nel comparto di bonifica, ad una sensibile riduzione degli allagamenti per il comparto di bonifica ed una completa eliminazione degli allagamenti per il sedime aeroportuale

anche per eventi meteorici con $Tr = 100$ anni che comporta un generale incremento della sicurezza idraulica per l'intero bacino Cattal;

2. l'adeguamento del depuratore permetterà invece di concretizzare il ciclo idrico integrato all'interno dell'aeroporto consentendo il riutilizzo dell'acqua depurata con una conseguente riduzione dei consumi di acqua potabile ed una riduzione del volume giornaliero d'acqua depurata scaricata nell'ambiente oltre che l'efficientamento del sistema esistente con relativo risparmio di riduzione del consumo energetico ed eliminazione dei rischi di formazione e propagazione di odori molesti;
3. la centralizzazione del trattamento delle acque meteoriche con un impianto in continuo con misuratore di portata e sistema di campionamento automatico permette la depurazione "chimica" delle acque ed il loro sistematico monitoraggio e la realizzazione della nuova rete di collettamento aeroportuale abbia consentito un incremento dei volumi trattati dal nuovo sistema."

VALUTATO, dunque, che i nuovi interventi previsti allo *Scenario 2021* risultano migliorativi per la gestione ed il riuso delle acque rispetto alla funzionalità dell'intero sistema qualora siano realizzate le sole opere dell'Opzione Zero;

PRESO ATTO che, con nota prot. 88907 del 10.08.2018 e prot. 2549 del 10.08.2018, il Proponente ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA – istanza attualmente in fase istruttoria c/o CTVA - in merito alla previsione di varianti dell'MP 2021, dovute alla futura realizzazione a cura di RFI del raccordo ferroviario della Venezia - Trieste con l'aeroporto e della stazione ferroviaria interna al sedime aeroportuale e dovute, inoltre, alla rilevata necessità di integrare i servizi di ospitalità landside con una struttura alberghiera;

CONSIDERATO che le Varianti previste comportano la realizzazione di nuovi interventi, tra cui un nuovo albergo, la riconfigurazione del parcheggio multipiano B1 e la riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal collegamento ferroviario, tra cui il depuratore e l'isola ecologica;

CONSIDERATO che, in relazione all'MP idraulico, tali Varianti comportino una serie di modifiche, ed in particolare la dismissione dell'attuale depuratore – anziché il suo ampliamento - e la sua costruzione ex-novo in una differente area, vicina alla precedente, nonché la delocalizzazione di altre attività connesse al sistema idraulico aeroportuale (es. palazzina Polizia e Carabinieri);

VALUTATO, tuttavia, che tali ulteriori modifiche non influenzino il buon esito della presente Verifica di Ottemperanza, sia in relazione alla localizzazione e al dimensionamento del Master Plan Idraulico, nonché al complessivo miglioramento ambientale del sistema di gestione delle acque;

VALUTATO, quindi, che il MP idraulico, presentato rispecchi gli obiettivi proposti e, pertanto, che la prescrizione 4 possa essere considerata **OTTEMPERATA in relazione alla presente fase di sviluppo**;

Per tutto quanto sopra,

la prescrizione sez. A n. 4 risulta **OTTEMPERATA per la presente fase di sviluppo**.

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 Tesserà", 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.

PRESO ATTO che il Proponente in risposta alla prescrizione ha presentato il documento "Prescrizione 6 sezione A – Relazione", in cui "illustra alcuni dettagli progettuali e tecnici relativi agli interventi di

compensazione e al correlato intervento di imbonimento della barena in testata 04 della pista secondaria ...”;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “Nello Studio di Impatto Ambientale del Master Plan 2021 le opere sono state presentate a livello di fattibilità, individuando preliminarmente aree, obiettivi e interventi, nonché costi di massima. Successivamente gli interventi C4 “Riqualifica dell’area di barene di Campalto” e C5 “Riqualificazione barene Canale di Tesserà” sono stati definiti in dettaglio nel progetto di fattibilità tecnica ed economica (Giugno 2017) e nel progetto definitivo (Luglio 2017), quest’ultimo è stato inviato alla Commissione di Salvaguardia e ai singoli Enti ed Istituzioni competenti (Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, Regione Veneto, Comune di Venezia, Consorzio di Bonifica Acque Risorgive) per l’acquisizione dei pareri ed autorizzazioni. Gli interventi suddetti hanno inoltre ottenuto l’ottemperanza alla prescrizione n. 2 della sezione A del Decreto di compatibilità ambientale n. 9/2016 relativo al Master Plan 2021 dell’aeroporto “Marco Polo” di Venezia (rif. nota del MATTM – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali prot. n. 13838 del 15.06.2018 e Decreto Direttoriale n. 81 del 19.02.2018), a seguito della quale sono risultati cantierabili”;



Localizzazione degli interventi

CONSIDERATO che l’area di intervento è compresa nell’area di indagine per la biodiversità BIO01, e pertanto viene monitorata attraverso:

- campagne di monitoraggio dell’avifauna nidificante e svernante;
- campagne di monitoraggio degli habitat acquatici 1140 “Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea” e 1150* “Lagune costiere”;

- campagne di monitoraggio degli habitat alofili e delle specie floristiche *Epipactis palustris* e *Plantago cornuti*;

CONSIDERATO che tali monitoraggi sono stati avviati nel giugno 2017, e che i relativi rapporti tecnici sono in attesa di approvazione ARPAV per la pubblicazione;

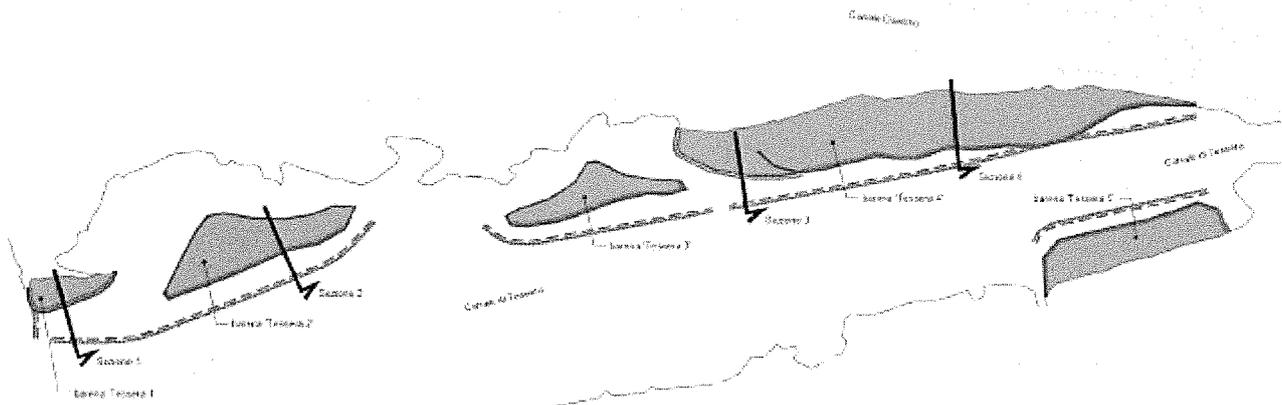
CONSIDERATO che lo scopo dell'intervento C4 "Riqualifica dell'area di barene di Campalto" consta essenzialmente nel preservare i caratteri naturalistici e paesaggistici dell'area barenale, tramite la conservazione degli habitat naturali e delle specie presenti;

PRESO ATTO che l'intervento di compensazione nel suo complesso prevede:

- pulizia manuale della barena da rifiuti e materiali alloctoni, in particolare lungo il sentiero esistente e lungo il fronte esposto alla laguna con un orizzonte temporale pluriennale fino all'anno 2021" che verrà svolta nel periodo 1 settembre – 31 ottobre o 1 – 15 marzo, per non arrecare disturbo alle specie nidificanti e svernanti;
- "installazione lungo il sentiero esistente, lato barena, di postazione di birdwatching comprensiva di cartellonistica informativa e relativa manutenzione con un orizzonte temporale pluriennale fino all'anno 2021" che sarà realizzata su superfici a vegetazione e suolo non rappresentanti habitat di interesse comunitario (sarà allocata su un dosso del fianco arginale coperto da un manto di *Elytrigia atherica* e *Phragmites australis* a copertura densa);

CONSIDERATO che lo scopo dell'intervento C5 "Riqualifica barene Canale di Tesserà" è prioritariamente quello di ripristinare i caratteri morfologici propri del Canale Tesserà e di proteggere le barene dal progressivo degrado in corso;

PRESO ATTO che l'intervento di compensazione nel suo complesso prevede "... la ricarica di sedimento di idonea pezzatura per il recupero di 5 unità barenali poste in fregio al canale di Tesserà per un superficie complessiva di circa 3 ha, previa realizzazione di una barriera distaccata di protezione delle barene stesse dal moto ondoso ...";



Localizzazione degli interventi

PRESO ATTO che l'intervento di compensazione prevede, inoltre, la realizzazione di una serie di protezioni distaccate dai margini delle barene costituite da dossi artificiali, con lo scopo di dissipare le onde incidenti, e l'adeguamento delle conterminazioni esistenti mediante realizzazione di pareti filtranti;

PRESO ATTO che in merito alla necessità di garantire piena efficacia degli interventi di compensazione prima dell'imbonimento della barena in testata 4 il Proponente, con riferimento all'intervento C5 dichiara che: "gli interventi possono essere suddivisi in più fasi: scavo del canale di servizio (solo per la barena 5, ubicata presso la sponda sud-est del canale); adeguamento delle conterminazioni esistenti; realizzazione delle conterminazioni i esterne; dragaggio del sito donatore; refluitamento. In primo luogo si può affermare che al completamento delle conterminazioni e delle protezioni distaccate (indicativamente al 10 agosto per le barene 1 - 2 - 3 - 4 e 30 agosto per la barena 5) si raggiunge la piena efficacia nei confronti dell'obiettivo di rimozione delle cause che determinano il degrado, ovvero si ottiene la protezione dal moto ondoso degli ambiti a barena retrostanti Con riferimento agli obiettivi di compensazione della superficie a barena è

*importante evidenziare come il nuovo ambiente a barena svolge da subito un'importante funzione ecologica, in quanto le superfici a terreno "nudo", a matrice prevalentemente sabbiosa mista a frammenti di conchiglie, costituiscono habitat di specie idoneo alla nidificazione di importanti specie avicole quali il fratino (*Charadrius alexandrinus*), la beccaccia di mare (*Haematopus ostralegus*), il fraticello (*Sterna albifrons*), l'avocetta (*Recurvirostra avosetta*) e il cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*) Per tale motivo è possibile affermare che al completamento del refluitamento di ogni singola barena (delle cinque previste) si ottiene la "piena efficaci" dell'intervento.";*

PRESO ATTO, infine, che il Proponente riporta i seguenti cronoprogrammi.

CONSIDERATO che la prescrizione richiede che “... *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 Tessera”, assicurandone la piena efficacia in tempo utile prima dell’imbonimento della barena posta in corrispondenza della testata 04 della pista secondaria”;*

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “... *l’imbonimento della barena posta in corrispondenza della testata 04 della pista secondaria (adeguamento dell’area di RESA) non si è potuto svolgere nella fase 1 del cantiere, ..., ed è stato quindi rimandato alla Fase 2, posticipandolo di fatto ai refluenti ed ai lavori di realizzazione degli interventi di compensazione barenale”;*

VALUTATO, pertanto, che le attività di imbonimento della barena sono state previste a valle della completa realizzazione fisica delle opere di compensazione e, in tal senso, sono coerenti con quanto richiesto dalla prescrizione 6 in merito al cronoprogramma delle attività;

VALUTATO, infine, che il cronoprogramma presentato dal Proponente dettaglia in modo corretto le diverse fasi di realizzazione delle opere di compensazione (Allegato 1);

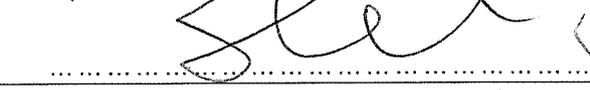
Per tutto quanto sopra, **SI VALUTA la prescrizione sez. A n. 6 OTTEMPERATA**

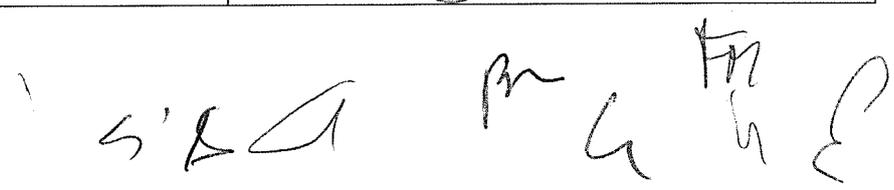
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

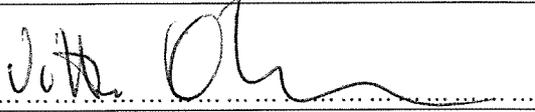
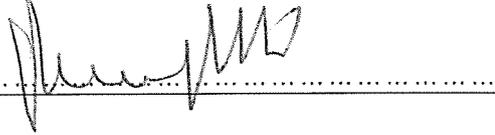
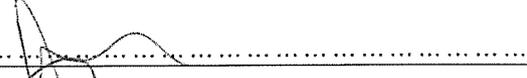
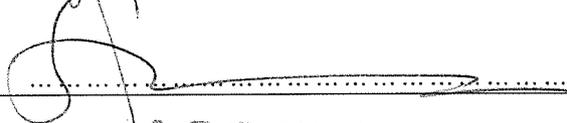
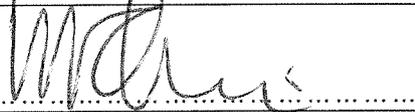
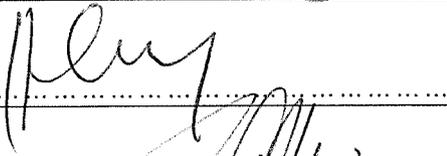
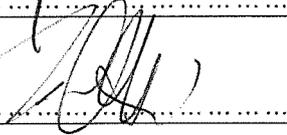
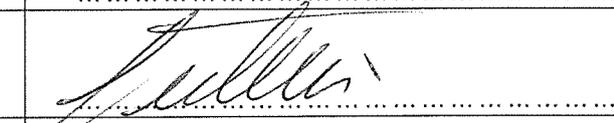
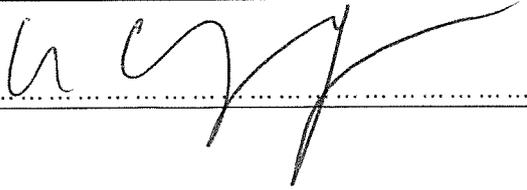
RITIENE

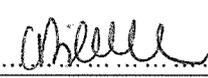
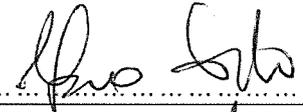
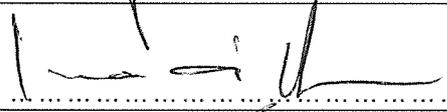
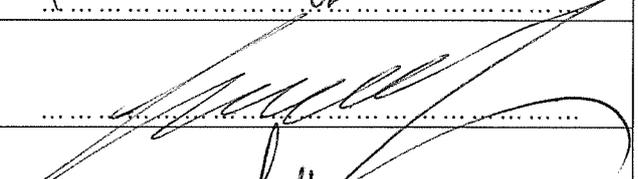
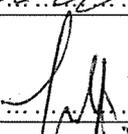
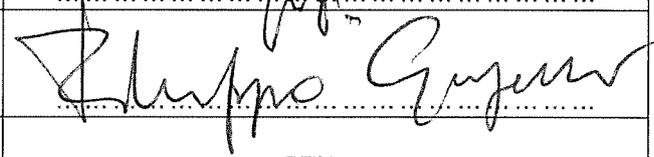
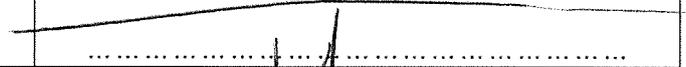
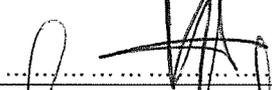
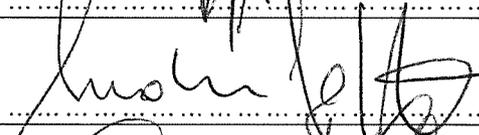
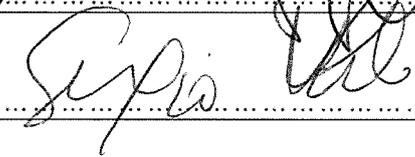
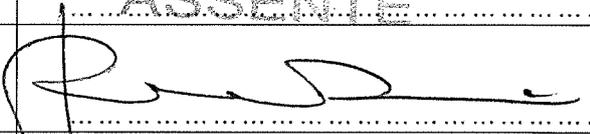
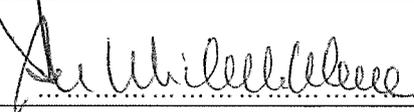
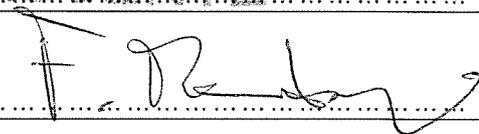
che le prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 9 del 19.01.2016 relativo al progetto “Aeroporto “Marco Polo” di Venezia Tessera - Master Plan 2021” sono da considerarsi come da tabella seguente:

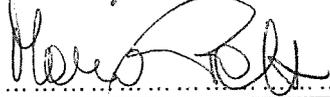
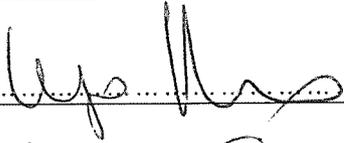
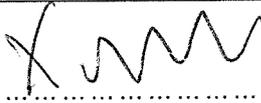
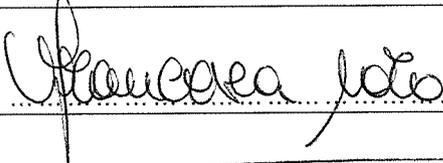
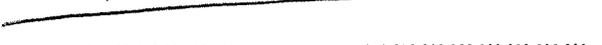
A) 4	OTTEMPERATA in relazione alla presente fase di sviluppo
A) 6	OTTEMPERATA

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	



Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	

Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE