



4.5
Tella

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

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

* * *

Parere n. 3008 del 24.05.2019

Progetto	Verifica di assoggettabilità alla VIA Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Varianti al Master Plan 2021. ID VIP 4225
Proponente	ENAC

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including a large signature in the center and various initials on the left and right sides.

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

VISTA la nota DVA/2018/19743 del 03.09.2018 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di assoggettabilità relativa al progetto "ID VIP – 4225 - Verifica di Assoggettabilità VIA – Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Varianti al 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 s.m.i.;

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 Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

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. 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 di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

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;

VISTO il D.M. n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 88907 del 10.08.2018, acquisita dalla Direzione con prot. DVA/18734/2018 del 10.08.2018, e con nota prot. n. 2549 del 10.08.2018, acquisita dalla Direzione con prot. DVA/18854/2018 del 13.08.2018;

VISTI gli esiti della riunione svoltasi in data 25.10.2018 e 21.02.2019 c/o MATTM alla presenza del Proponente, del Gruppo Istruttore della Commissione, dei rappresentanti di MIBACT e di Regione Veneto (per la riunione del 21.02.2019);

PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa volontaria con nota prot. ENAC-PROT-19/12/2018-0140187, acquisita al prot. CTVA 4487 del 20.12.2018, con nota prot. ENAC-PROT-26/03/2019-0034796-P, acquisita al prot. CTVA 1120 del 26.03.2019 e con nota ENAC-PROT-12/04/2019-0042923-P, acquisita al prot. CTVA 1418 del 12.04.2019;

PRESO ATTO che sia la documentazione presentata in sede di istanza che la documentazione integrativa volontaria sono state pubblicate sul sito web dell'Autorità Competente;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera, così come dichiarata dal Proponente con nota assunta agli atti, ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori;

VISTE e CONSIDERATE le seguenti osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 s.m.i.:

- DVA/0024293 del 29.10.2018, inoltrate dall' associazione CRIAABe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia;
- DVA/0023409 del 18.10.2018, inoltrate dalla Città di Venezia;
- DVA/000000059 del 04.01.2019, inoltrate dall'associazione CRIAABe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia;
- DVA/0001793 del 28.01.2019, inoltrate dall'associazione CRIAABe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia;
- DVA/0002105 del 29.01.2019, inoltrate dal gruppo "La Salsola";
- DVA/9738 del 16.04.2019, inoltrate dall'associazione CRIAABe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia;
- DVA/9743 del 16.04.2019, inoltrate dall'associazione CRIAABe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia;

CONSIDERATO che le osservazioni vertono principalmente su :

1. regime normativo che il Proponente dovrebbe seguire in merito alle terre e rocce da scavo;
2. impatto sulla componente arborea presente per la realizzazione di P8 e P9;
3. confronto degli esiti dei risultati previsionali di impatto acustico con le analisi *post operam*;
4. incremento della cementificazione e numerosità dei parcheggi;
5. Park T2;

VALUTATO che:

1. le attività di variante devono essere inquadrare in relazione al Master Plan 2021 già approvato e pertanto, poiché si ritiene necessario mantenere lo stesso assetto normativo per la realizzazione dell'intera opera, per le stesse si ritiene valido il regime di D.M. 161/2012 ed, in ogni caso, a maggior tutela, è stata inserita una specifica prescrizione;
2. la componente arborea per la realizzazione dei parcheggi P8 e P9 è più oltre affrontata nel presente parere – si veda cap. "Vegetazione" del presente parere;
3. la componente acustica verrà monitorata nell'ambito del PMA dell'intero Masterplan, che dovrà accogliere tutte le modifiche indotte dal presente progetto di variante – si veda cap. "Monitoraggio" del presente parere;
4. i parcheggi P8 e P9 sono opere temporanee rese necessarie dai cantieri RFI, che verranno in seguito rimossi e le aree restituite all'attuale uso – si veda cap. "Vegetazione" del presente parere;
5. il parcheggio T2 non è oggetto delle varianti al Masterplan 2021;

PRESO ATTO che non sono prevenuti pareri dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali né dalla Regione Veneto;

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

VISTA la nota prot. ENAC-PROT-19/12/2018-0140187 con cui il Proponente dichiara che: "Il Sottoscritto Roberto Vergari, in qualità di Direttore Centrale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) richiede che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi. ";

Inoltre:

PRESO ATTO che, con nota prot. DVA 6415 del 13.03.2019, la Direzione ha trasmesso la documentazione relativa alla dismissione del deposito di oli minerali "Avio" da parte della Società Signature Flight Support Italy s.r.l. richiesto alla Commissione di *esprimersi sull'istanza pervenuta, in particolare sulla relazione tra l'intervento e le opere previste dalle varianti oggetto della procedura di Verifica di Assoggettabilità in corso*";

PRESO ATTO che la Società Flight Italy s.r.l. ha presentato istanza di autorizzazione ai sensi della legge n° 35/2012 per la dismissione del deposito Avio, deposito di oli minerali costituito da 2 serbatoi metallici interrati da 15 mc l'uno, localizzato in area airside, corredata dal certificato di avvenuta bonifica e copia del formulario rifiuti, nonché dalla dichiarazione di SAVE S.p.A. con cui SAVE comunica che: *"... il deposito di carburante attualmente sub concesso alla Vostra Società, una volta restituito a SAVE S.p.A. verrà adibito allo stoccaggio di glicole antigelo per piste e piazzali ..."*;

CONSIDERATO che le operazioni di bonifica dei serbatoi sono già terminate, che i serbatoi sono localizzati nel sedime aeroportuale ma esternamente all'area interessata dalle Varianti oggetto della presente istruttoria, e che gli stessi serbatoi non sono oggetto di opere di modifica/ingrandimento/sostituzione o di rimozione ma sono stati oggetto esclusivamente di normali procedure di bonifica volte a renderli utilizzabili per lo stoccaggio di sostanze differenti da quelle per le quali erano precedentemente adibiti;

VALUTATO pertanto che non vi siano possibili interrelazioni e/o interferenze tra le varianti al Masterplan 2021 oggetto del presente parere e le attività di dismissione dei 2 serbatoi presentata dalla Società Signature Flight Support Italy s.r.l.;

Iter pregresso

Con DEC/VIA/9 del 2016 è stata decretata *"la compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto internazionale di Venezia Tesserà – 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.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Master Plan) dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia al 2021, racchiude gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare entro l'anno 2021 individuati sulla base delle previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri. A valle del DEC VIA 9/2016 sono intervenute alcune varianti al Progetto approvato. In particolare:

- il Proponente comunica che *"Successivamente al Decreto di VIA, sono state presentate alcune varianti al Master Plan per i seguenti interventi:*
 - *ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04);*
 - *riprotezione UPS e dogana (intervento 2.19);*
 - *fabbricato DHL (intervento 2.33)"*;

la Direzione ha ritenuto che tali interventi non determinassero effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate (nota prot n. DVA/1010 del 4 maggio 2017);

- il Proponente comunica che è stata intrapresa una ulteriore variante al Master Plan 2021 (MP2021) *"per la realizzazione di un piano interrato nella porzione Nord dell'ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04 – Lotto 2A), in procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6*

comma 9 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., conclusasi positivamente” da parte della Direzione con nota prot. DVA/22494 del 22.10.2017.

A valle del DEC/VIA/9 del 2016 sono stati emessi dalla CTVA i seguenti pareri di Verifica di ottemperanza 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, con cui la CTVA “... 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” siano da considerarsi ...
 - 1 OTTEMPERATA
 - 3 OTTEMPERATA per quanto di competenza del MATTM
 - 5 :
 - a. per la parte 5a “specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene” OTTEMPERATA;
 - b. per la parte 5b “apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera”
 - OTTEMPERATA per le attività preventive di controllo sul traffico
 - NON OTTEMPERATA per gli aspetti di attuazione;
 - 7 NON di COMPETENZA del MATTM
 - 8 NON di COMPETENZA del MATTM”;
- PRR-2634-09022018, relativo alla Verifica di Ottemperanza della prescrizione A) 2 del DEC/VIA/9 del 2016, con cui la CTVA “... ritiene:
 1. Prima dell’inizio dei lavori relativi agli interventi di Fase I dovranno essere trasmesse al MATTM:
 - a. Le procedure previste, concordate con ARPAV, per minimizzare l’impatto sulla componente atmosfera ed acque riferita alla pratica di stabilizzazione a calce delle TRS;
 - b. I risultati delle caratterizzazioni dei campionamenti aggiuntivi con particolare riferimento al deposito intermedio D3;
 2. Di non potersi esprimere al momento sull’intervento 6.1 7-C5 Riqualfica Barene Canale Tessera, in quanto è necessaria una procedura di verifica degli effetti ambientali per gli interventi di compensazione - Barene Forti - denominati C4 Riqualfica dell’area barene di Campalto e C5 Riqualfica barenile del Canale Tessera., mediante gestione sedimenti sabbiosi provenienti dagli interventi di dragaggio darsena Sant’Elena e Bocca di Lido che presentano caratteristiche non omogenee ai siti di riutilizzo;
 3. E’ ottemperata la prescrizione sez. A – n. 2 a) 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”;
 4. E’ ottemperata la prescrizione sez. A – n. 2 b) ma limitatamente agli interventi previsti dalla Fase I 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”;
- PPR-2875-16112018, relativo alla Verifica di Ottemperanza della prescrizione A) 2 del DEC/VIA/9 del 2016, Fase II, , con cui la CTVA “... ritiene la prescrizione sez. A – n. 2 a) e b) 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” sia da considerarsi ...
 - 2) a OTTEMPERATA per la Fase II;
 - 2) b ALLO STATO NON OTTEMPERATA per la Fase II”;
- PPR-2920-17012019, relativo alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni A) 4 e 6) del DEC/VIA/9 del 2016, con cui la CTVA “... 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 ...

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

Pertanto il Proponente ritiene che "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."

Nella successiva tabella si riporta l'elenco degli interventi del Master Plan 2021 soggetti a VIA e delle varianti intercorse ed approvate.

CODICE	INTERVENTO	VARIANTE	RIFERIMENTO PROCEDIMENTALE
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	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)
		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)
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Ridimensionamento per far posto a nuova area handler (nuovo intervento 4.19)	Richiesta parere al MATTM (ENAC prot. n. 39837 del 19.04.2017) Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
2.33	DHL nuovo cargo building	Modifiche alle consistenze dell'edificio	Richiesta parere al MATTM (ENAC prot. n. 39837 del 19.04.2017) Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
3.47	Park DHL	Inserimento parcheggio ad uso DHL	Richiesta parere al MATTM (ENAC prot. n. 39837 del 19.04.2017) Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
4.19	Area handler	Nuovo intervento	Richiesta parere al MATTM (ENAC prot. n. 39837 del 19.04.2017) Parere MATTM (prot. n. 10412 del 04.05.2017)
2.34	Varco doganale, ricollocazione		
3.05	Park multipiano B1		
3.41-3.42-3.43	Parcheggi		
3.44	Adeguamento viabilità esistente		
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2		
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo		
5.01	Opere idrauliche		
5.06-5.32	Sottoservizi		
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)		
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione		
6.02	Adeguamento del depuratore		

Il Proponente evidenzia, inoltre, che "il Master Plan 2021 ha ottenuto la conformità urbanistica con il Provvedimento n. 11800 di Accertamento di conformità urbanistica ai sensi del DPR 18/04/94, n.383, con cui è accertato il perfezionamento del procedimento dell'intesa Stato – Regione Veneto relativamente al progetto "Aeroporto di Venezia Piano di Sviluppo Aeroportuale", localizzato entro il territorio comunale di Venezia, presentato dall'ENAC ed è stato approvato il 31.05.2018 in via definitiva da ENAC (determina del Direttore Centrale Vigilanza Tecnica prot. ENAC 0058186-P)."

Premessa

Il Proponente dichiara che la futura realizzazione del raccordo ferroviario tra la linea storica Venezia - Trieste e l'Aeroporto e la costruzione della stazione ferroviaria - interna al sedime aeroportuale e localizzata nella parte Nord dell'area landside - entrambi a cura di RFI, interferiranno con alcune funzioni aeroportuali esistenti.

Tali funzioni/edifici, ai sensi del Protocollo d'Intesa siglato il 24.01.2017 tra RFI, ENAC e SAVE, dovranno essere ricollocate all'interno dell'area aeroportuale prima della loro demolizione, ferme restando le previsioni di crescita aeroportuali in termini di numero passeggeri e movimenti contenute nel Master Plan 2021.

A tal fine si è reso necessario apportare alcune varianti al progetto approvato MP 2021, in termini di ricollocazione di funzioni ed edifici esistenti (parcheggi, palazzina Enti di Stato Polizia e Carabinieri, depuratore, deposito Area tecnica), per adeguare il sedime alle esigenze dei cantieri della ferrovia e, in merito alla perdita di posti auto, prevedere soluzioni transitorie per la fase di cantiere e definitive per la fase di esercizio.

Al fine di garantire un adeguato collegamento tra la stazione ferroviaria ed il terminal, il Proponente prevede di realizzare una struttura per il passaggio pedonale protetto ed agevolato da tappeti mobili, in analogia stilistica e funzionale con l'esistente moving walkway (che collega la darsena con il terminal).

Infine, il Proponente evidenzia che la rapida internazionalizzazione dello scalo aeroportuale ha prodotto l'esigenza di integrare i servizi di ospitalità landside con una struttura alberghiera; nelle previsioni aeroportuali, tale struttura consentirà da un lato, di assorbire le esigenze degli equipaggi di volo e, dall'altro, di provvedere alle richieste dei viaggiatori in transito e diretti verso mete intercontinentali.

Le varianti proposte dal Proponente si possono riassumere quindi nelle seguenti tre tipologie:

- riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal collegamento ferroviario:
 - ✓ parcheggi (P5 e P7/Pbus);
 - ✓ palazzina Polizia e Carabinieri;
 - ✓ depuratore e isola ecologica;
 - ✓ deposito di Area tecnica;
- interventi in variante al Master Plan 2021:
 - ✓ piano interrato e riconfigurazione parcheggio Multipiano B1 (intervento 3.05);
- nuovi interventi rispetto al Master Plan 2021:
 - ✓ realizzazione nuovo collegamento pedonale assistito tra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria;
 - ✓ realizzazione nuovo albergo.

Il progetto ferroviario RFI

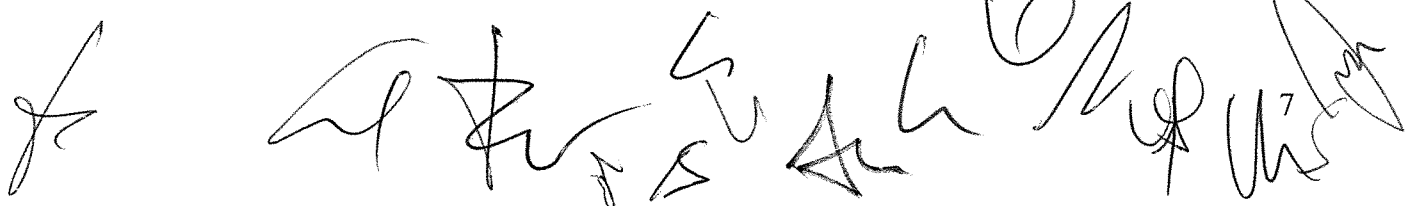
PRESO ATTO che:

Il Proponente comunica che *“in data 24.01.17, è stato siglato un Protocollo d'Intesa 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 tecnicoamministrativa) 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 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, di competenza RFI e che saranno oggetto di una indipendente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, andranno ad intaccare delle 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 sottoterraneo 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.)."

"La programmazione degli interventi nell'ambito del sedime aeroportuale, per il dettaglio della quale si rimanda al paragrafo 3.7, prevede che i lavori di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria siano avviati a partire dalla fine del 3° trimestre 2021."

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato le aree interessate nella figura 3-1 "Visone di insieme del raccordo ferroviario tra la linea storica Venezia - Trieste e l'aeroporto Marco Polo di Venezia" nel documento G_R_0C_00_00_00_Nota di Chiarimento;

PRESO ATTO che nella documentazione integrativa, il Proponente specifica che: "... In base agli accordi tra le parti, nell'ambito del sedime aeroportuale, ENAC e SAVE provvederanno a rilocalizzare gli elementi interferiti, mentre l'intervento RFI provvederà alle sole demolizioni di quanto andrà a coinvolgere, oltre alla realizzazione del tracciato ipogeo e della stazione ferroviaria.

Il progetto e la realizzazione della connessione ferroviaria è totalmente di competenza di RFI (che si avvale di Italferr per la progettazione), compreso l'iter autorizzativo nelle sue varie fasi.

Per quanto concerne gli argomenti in titolo, il progetto nel suo complesso sarà sottoposto ad autonoma procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, che avrà come Proponente RFI.

In tale sede la documentazione ambientale, che verrà elaborata da RFI (o da propri consulenti), verosimilmente, analizzerà e valuterà, ai sensi del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii.:

- gli impatti diretti ed indiretti dell'intervento (comprensivo delle demolizioni) sull'ambiente;
- gli eventuali impatti cumulativi e/o sinergici con interventi/cantieri che potrebbero essere in corso nel sedime aeroportuale, che ad oggi, data l'incertezza sulle date di avvio dei cantieri di RFI non sono prevedibili.

In merito agli impatti cumulativi e/o sinergici va rilevato che, data la necessità di provvedere alle riprotezioni degli elementi e delle funzioni interferite da RFI prima dell'apertura del cantiere RFI nelle sue

sezioni all'interno del sedime, non si prefigurano impatti cumulativi e/o sinergici dell'intervento rispetto agli interventi oggetto delle Varianti al Master Plan in esame.

Le Varianti al Master Plan 2021 presentate pur essendo conseguenza nella loro maggior parte della realizzazione del Progetto RFI, non modificano l'assetto landside dell'aeroporto rispetto a quanto previsto dal Master Plan 2021 attualmente autorizzato. Vengono mantenute le aree funzionali nel rispetto della destinazione d'uso aeroportuale di accesso, servizio e accoglienza. Le previsioni di traffico passeggeri e movimenti previste dal Master Plan 2021 restano confermate e quindi come tali anche tutti gli impatti conseguenti al traffico veicolare indotto ...".

VALUTATO che questo progetto di RFI dovrà essere autorizzato in futuro con apposita procedura e che pertanto, nel presente parere se ne considerano soltanto le modifiche indotte nel Masterplan Aeroportuale 2021.

Caratteristiche generali dell'intervento

PRESO ATTO che gli interventi oggetto della presente Verifica sono distinti dal Proponente tra varianti necessarie per la riprotezione di funzioni interferite dal progetto RFI e varianti per adeguamenti funzionali e/o dimensionali, come da tabella seguente:

Tabella 2-2 Elenco degli elementi oggetto di variante al Master Plan 2021.

	INTERVENTO O FUNZIONE INTERFERITA RFI	VARIANTE NECESSARIA PER INTERFERENZA RFI	VARIANTE PER ADEGUAMENTI FUNZIONALI
Interventi Master Plan 2021	3.05 Park multipiano B1	Inserimento corpo uffici (per ospitare ENAC) Inserimento piani interrati	
	3.41 Parcheggio P6	Layout rivisto per riposizionamento depuratore (intervento 6.02 e Isola ecologica), inserimento stazione RFI e deviazione canale Paoliaghetta	
	6.02 Adeguamento del depuratore	Ricollocazione	
Edifici e/o funzioni esistenti (NON oggetto del Master Plan 2021)	Palazzina Carabinieri e Polizia	Ricollocazione (in palazzina ora ENAC)	
	Parcheggio P2	Ricollocazione temporanea in nuovi parcheggi P8 e P9	
	Parcheggio P5	Ricollocazione temporanea in nuovi parcheggi P8 e P9	
	Deposito area tecnica	Ricollocazione	
Nuovi edifici e/o funzioni in variante al Master Plan 2021	-	-	Collegamento "moving walkway" stazione RFI-Terminal
	-	-	Hotel

PRESO ATTO che il Proponente dichiara 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";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... gli elementi in variante non modificano in alcun modo il carico dell'aeroporto né in termini di numero dei voli, né di presenze ...";

VALUTATO che le varianti in oggetto sono propedeutiche ad un corretto inserimento dell'opera ferroviaria nel contesto aeroportuale esistente e non modificano la capacità di volo dell'Aeroporto per come è già stata valutata nel corso dell'Istruttoria VIA conclusasi con DEC VIA 9/2016;

Interventi di riprotezione delle funzioni aeroportuali interferite

PRESO ATTO che le interferenze prodotte dal collegamento ferroviario sono distinguibili in:

- interferenze con le funzioni presenti allo stato di fatto:
 - ✓ palazzina Carabinieri e Polizia;
 - ✓ isola ecologica;
 - ✓ deposito area tecnica;
 - ✓ parcheggi P2 e P5 (interferenze temporanee);
- interferenze riferite agli interventi di progetto programmati dal Master Plan 2021:
 - ✓ Parcheggio P6 (intervento 3.41);
 - ✓ Adeguamento depuratore (intervento 6.02);

PRESO ATTO che il Proponente ha individuato le seguenti soluzioni:

- le funzioni contenute all'interno della palazzina dei Carabinieri e della Polizia saranno ricollocate nell'edificio che attualmente accoglie gli uffici ENAC;
- gli uffici di ENAC saranno rilocalizzati nella porzione del parcheggio multipiano B1 (intervento 3.05 del Master Plan 2021) oggetto di trasformazione;
- il depuratore e l'isola ecologica saranno rilocalizzati nell'area del parcheggio P6 (già previsto dal Master Plan 2021 approvato, intervento 3.41);

PRESO ATTO che la nuova isola ecologica sarà ampliata rispetto all'attuale, in quanto verrà dimensionata per contenere la centrale per la nuova rete di smaltimento pneumatico dei rifiuti, di cui si sta dotando l'aeroporto;

CONSIDERATO che le previsioni di rilocalizzazione comportano una riduzione degli stalli di sosta del parcheggio P6 e che il Proponente prevede pertanto nuovi posti auto;

PRESO ATTO che il Proponente individua, inoltre, interferenze prodotte a loro volta dalle rilocalizzazioni dovute alla realizzazione del collegamento ferroviario, rappresentate da interferenze con i parcheggi, sia di tipo permanente che temporaneo:

Permanente

- P6, parzialmente: su 1142 posti auto previsti a MP 2021, ne verranno realizzati 660 (interferenze RFI);
- P4, (realizzazione del nuovo hotel);
- PGreco, da 128 posti auto (realizzazione parcheggio P8, da 450 posti auto di cui 24 per disabili);

Temporaneo

- P2, P7 bus e P5 interessati dai lavori della ferrovia;

CONSIDERATO che il Proponente prevede di compensare i posti auto sottratti permanentemente attraverso la realizzazione dei piani interrati del parcheggio multipiano B1 (circa 2650 posti auto comprensivi di stalli per disabili e stalli maggiorati per famiglie, con un incremento di 726 posti auto rispetto al progetto preliminare a compensazione degli stalli persi dalla interferenze con il P6 e il P4) ed i posti auto sottratti temporaneamente realizzando due nuovi parcheggi a raso nella zona sud ovest del sedime aeroportuale, denominati P8 e P9 (da 513 posti auto di cui 13 per disabili);

PRESO ATTO che il deposito dell'area tecnica, a sua volta interferito dall'infrastruttura ferroviaria, verrà rilocalizzato in adiacenza alla SS 14, in corrispondenza dell'accesso secondario al sistema aeroportuale;

PRESO ATTO che il Proponente riassume come segue gli interventi del MP2021, integrati dalle varianti oggetto della presente istruttoria:

Tabella 2-3 Quadro di sintesi degli elementi del Master Plan 2021 con le varianti oggetto del presente Studio

	Intervento	Variante necessaria per interferenza RFI	Variante per adeguamenti funzionali e dimensionali
Interventi Master Plan 2021 approvato	1.04 Ampliamento terminal ^{(1) (2)}		
	2.15 Espansione del sedime aeroportuale		
	4.19 Area handler ⁽¹⁾		
	2.33 DHL nuovo cargo building ⁽¹⁾		
	2.34 Varco doganale, ricollocazione		
	3.05 Park multipiano B1	Inserimento piani interrati Inserimento corpo uffici ENAC	
	3.41 Parcheggio P6	Layout rivisto per riposizionamento depuratore (intervento 6.02 e Isola ecologica), inserimento stazione RFI e deviazione canale Paqliagheta	
	3.42 Parcheggio P4		
	3.43 Parcheggio MW		
	3.44 Adeguamento viabilità esistente		
	3.47 Park DHL ⁽¹⁾		
	4.06.02 Ampliamento del piazzale - fase 2		
	4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo		
	5.01 Opere idrauliche		
	5.06-5.32 Sottoservizi		
	5.11 Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)		
	5.33 Cabina di trasformazione alla tensione		
6.02 Adeguamento del depuratore	Ricollocazione		
Edifici e/o funzioni esistenti (NON oggetto del Master Plan 2021)	Palazzina ENAC	Ricollocazione nel park multipiano B1	
	Palazzina Carabinieri e Polizia	Ricollocazione in palazzina ENAC	
	Parcheggio P2	Ricollocazione temporanea in nuovi parcheggi P8 e P9	
	Parcheggio P5	Ricollocazione temporanea in nuovi parcheggi P8 e P9	
	Deposito area tecnica	Ricollocazione	
	Isola ecologica	Ricollocazione nell'area del parcheggio P6 (intervento 3.41)	
Nuovi edifici e/o funzioni	Collegamento "moving walkway" stazione RFI-Terminal		Nuovo
	Hotel		Nuovo

⁽¹⁾ Varianti al Master Plan 2021 per le quali la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha ritenuto non determinino effetti significativamente negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate, riconducendo pertanto le suddette varianti all'insieme degli interventi del Master Plan 2021 sottoposti alle prescrizioni del Decreto di VIA n. 9/2016 (cfr. Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot. n. 1010 del 4 maggio 2017).

⁽²⁾ Variante al Master Plan 2021, inserimento interrato, valutato positivamente in sede di procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. (cfr. Comunicazione della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot. n. 22494 del 2 ottobre 2017).


PRESO ATTO che le opere previste, pertanto, sono le seguenti:

- il parcheggio multipiano B1 (previsto dal Master Plan 2021 - intervento 3.05), che ospiterà gli Uffici ENAC e i due piani interrati per la sosta;
- il depuratore (il cui adeguamento è previsto dal Master Plan 2021, intervento 6.02) e l'isola ecologica saranno riposizionati nell'area che il Master Plan 2021 destinava al Parcheggio P6 (intervento 3.41);
- gli Enti Carabinieri e Polizia che saranno spostati nella palazzina attualmente utilizzata da ENAC;
- il Deposito area tecnica che verrà ricollocato in adiacenza alla SS14, in corrispondenza dell'accesso secondario al sistema aeroportuale;
- i parcheggi P8 e P9 che saranno realizzati su aree libere presenti nel sedime aeroportuale, poste a ovest della viabilità di accesso;
- il "moving walkway" stazione RFI - Terminal che si svilupperà in quota superando aree con funzioni esistenti e in particolare il Park 5 e Park bus turistici;
- il nuovo Albergo che sarà collocato nell'area che il Master Plan 2021 destinava al parcheggio P4.

PRESO ATTO che il Proponente presenta la localizzazione degli interventi previsti dalla Variante e il tracciato RFI nella Figura 4-1 Nuovo quadro: gli interventi oggetto di valutazione del Documento Nota di chiarimento - cod.GR0C000000;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "Il cronoprogramma delle fasi di attuazione degli interventi previsti dal Master Plan 2021 ancora da realizzare deve essere coordinato con le fasi realizzative previste dal progetto RFI, al quale si rimanda per i dettagli della relativa cantierizzazione";

PRESO ATTO che il Proponente presenta il seguente cronoprogramma dei lavori previsti all'interno del sedime aeroportuale:



PRESO ATTO che il Proponente ha presentato il nuovo cronoprogramma aggiornato nella figura 5-1 nel documento G_R_OC_00_00_00_Nota di Chiarimento;

VALUTATO che il Proponente dovrà comunque armonizzare il cronoprogramma delle nuove opere con quello riguardante le diverse fasi del Mastepan e ri-emettere una versione aggiornata dello stesso, in coerenza con le prescrizioni già impartite nei precedenti pareri MATTM citati in premessa.

In merito alle alternative di progetto

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *“... Lo scenario determinato dall’alternativa zero vedrebbe, quindi, la realizzazione del raccordo ferroviario e della stazione interna al sedime aeroportuale senza prevedere la variante al multipiano B1 con inserimento di n. 2 piani interrati e un corpo uffici, e i nuovi interventi rispetto al Master Plan 2021 ossia moving walkway e Hotel. Relativamente alla variante al multipiano B1, con inserimento di n. 2 piani interrati e un corpo uffici, si evidenzia che tale intervento deriva direttamente dalle opere di riprotezione previste. In particolare, gli uffici ENAC senza lo spostamento non avrebbero più una sede, in quanto quella attuale sarà occupata da Polizia e Carabinieri (la cui sede verrà interferirà dal raccordo ferroviario), di conseguenza bisognerebbe comunque trovare una nuova collocazione all’interno del sedime aeroportuale.*

La mancata realizzazione dei piani interrati del multipiano B1, non consentirebbe di compensare i posti auto che saranno persi dai parcheggi P4 e P6 con l’arrivo dell’infrastruttura ferroviaria, quindi lo scalo sarebbe ancora più distante dal raggiungere il livello di servizio standard richiesto da ENAC in merito ai posti auto.

La mancata realizzazione del collegamento pedonale assistito tra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria (moving walkway), e il nuovo albergo, rappresenterebbe una mancata risposta al fabbisogno di servizi landside, ad oggi solo parzialmente soddisfatto. Il moving walkway rappresenta la possibilità di realizzare un percorso pedonale assistito, in quota, che non interferisca con la viabilità a piano campagna, chiuso e climatizzato d’estate, migliorando le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i passeggeri che utilizzeranno la nuova linea ferroviaria per raggiungere l’aeroporto.

L’albergo, funzione presente nei principali scali europei con un traffico di passeggeri comparabile a quello del “Marco Polo”, aumenterebbe il livello di servizio offerto ai passeggeri e agli operatori.

Il ricorso all’alternativa zero presenterebbe lo svantaggio di abbassare il livello del servizio di sosta attualmente offerto dallo scalo aeroportuale, oltre a non permettere un miglioramento dei servizi landside offerti, che saranno insufficienti e non in grado di soddisfare le richieste derivanti dallo sviluppo dei movimenti passeggeri previsti dal Master Plan 2021 approvato ...”;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *“... di fatto, i vincoli imposti dal tracciato dell’infrastruttura ferroviaria e dagli spazi ridotti del sedime aeroportuale di Venezia rendono problematico se non impossibile proporre alternative ragionevoli nel perseguimento dei medesimi obiettivi della variante in esame”;*

VALUTATA la tipologia di intervento, la localizzazione delle opere e la destinazione d’uso delle aree interferite, nonché i vincoli imposti esternamente dalle previste opere di RFI, si **RITIENE** condivisibile l’approccio del Proponente;

In merito al quadro di riferimento programmatico

PRESO ATTO che il Proponente presenta una breve analisi degli strumenti della pianificazione territoriale ambientale e di settore, per i quali ha verificato la coerenza con il progetto in analisi, ed in particolare ha analizzato i seguenti piani:

- Pianificazione Nazionale:
 - ✓ Sistema Nazionale Integrato dei trasporti – SNIT;

- ✓ Piano nazionale degli aeroporti;
- Pianificazione Regionale:
 - ✓ Il Programma regionale di sviluppo (PRS);
 - ✓ Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
 - ✓ Il Piano d'Area della Laguna di Venezia (PALAV);
 - ✓ Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
- Pianificazione Provinciale:
 - ✓ Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP);
- Pianificazione Comunale:
 - ✓ Il Piano di Assetto del Territorio (PAT);
 - ✓ La Variante del PRG per la Terraferma.

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... *In sintesi, si osserva che i vari livelli di pianificazione individuano l'aeroporto come un polo di livello internazionale a cui si dovranno garantire i necessari investimenti atti a migliorarne accessibilità e livello di servizi offerti ...*";

CONSIDERATO che, da quanto espresso dal Proponente, il progetto risulta sostanzialmente coerente con i piani analizzati;

VALUTATO condivisibile quanto espresso dal Proponente in merito alla pianificazione esistente;

Vincolistica

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... *l'analisi del sistema dei vincoli e delle tutele che interessano l'area aeroportuale evidenzia che il territorio risulta sottoposto a:*

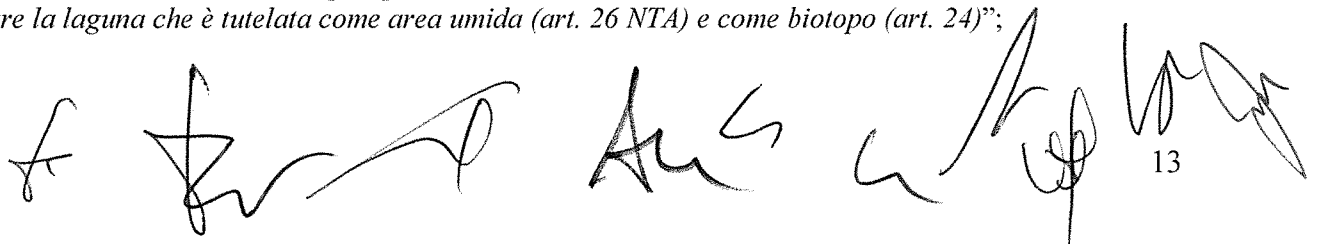
- *Vincolo paesaggistico "Laguna di Venezia" art. 136 D.Lvo 42/2004 ai sensi del DM 1.08.1985 - G.U. n. 223 del 1985;*
- *Vincolo paesaggistico - archeologico art.142 c. 1) lett. m) D.Lvo 42/2004 ai sensi della L. 1089/39 e L.431/85;*
- *Vincolo paesaggistico art.142 c. 1) lett. a) D.Lvo 42/2004 Territori costieri;*
- *Conterminazione lagunare (ex Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 febbraio 1990);*
- *Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna" ;*
- *Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia (art. 27 LR 40/1984) istituito con DCC di Venezia n. 27 del 12-13 maggio 2014";*

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... *Per quanto concerne il vincolo paesaggistico e archeologico le opere singolarmente (a progettazione definitiva ultimata) verranno sottoposte alle procedure relative:*

- *autorizzazione paesaggistica, ai sensi del D.Lvo 42/2004;*
- *verifiche archeologiche ai sensi dell'art.96 /1a e art. 96/1b del Codice 163/2006 oggi sostituiti dall'art. 25 del D.Lvo n. 50/2016, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna.";*

CONSIDERATO che il Proponente ha già in atto diverse procedure di verifiche archeologiche, **SI RITIENE** che l'analisi delle aree interessate dalla variante possano inserirsi nel medesimo contesto;

PRESO ATTO che il Proponente segnala la vicinanza al SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e alla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e dichiara che "*L'area aeroportuale confina con i siti della Rete Natura 2000 della Laguna e si inserisce, pur non interferendo direttamente, con elementi ambientali e naturalistici costituenti la rete ecologica provinciale (art. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione, NTA) e in particolare la laguna che è tutelata come area umida (art. 26 NTA) e come biotopo (art. 24)";*



13

PRESO ATTO che il Proponente riporta le seguenti distanze tra i siti Natura 2000 e gli interventi in variante:

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

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nella figura 6-1 "Localizzazione degli interventi previsti dalla Variante e Rete Natura 2000" nel documento G_R_0C_00_00_00_Nota di Chiarimento;

VINCA

PRESO ATTO che il Proponente, nel paragrafo dedicato ai Siti Natura 2000, riporta l'estensione dell'area di interferenza dei singoli fattori di perturbazione individuata per il SIA approvato per il Master Plan 2014-2021, da cui emerge che "... l'interferenza era sostanzialmente contenuta all'interno della curva di livello sono dB60, 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...";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara 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 ...";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... 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";

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che, in ottemperanza alla DGR Veneto 1400/2017, "... in fase di progettazione puntuale dei singoli interventi sarà predisposta la specifica documentazione relativa alla procedura di VINCA. Data la non significatività degli impatti degli interventi in esame rispetto al SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e alla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", in ottemperanza alla DGR Veneto 1400/2017, punto 2.2: "Piani, progetti e interventi che non determinano incidenze negative significative sui siti rete natura 2000 e per i quali non è necessaria la valutazione di incidenza" verrà predisposto lo specifico Allegato E corredato da apposita "Relazione tecnica" finalizzata ad attestare che l'intervento proposto non arreca effetti pregiudizievoli per l'integrità dei siti Natura 2000.";

PRESO ATTO che, nella documentazione integrativa, il Proponente ha comunque presentato una Relazione di studio di Incidenza Ambientale, corrispondente alla VINCA – fase di screening, che si conclude senza incidenze negative per tutti i fattori ambientali presi in considerazione;

VALUTATA completa la suddetta Relazione rispetto agli scopi del presente parere e condivisibili le sue conclusioni;

VALUTATO inoltre condivisibile quanto dichiarato dal Proponente in merito all'estensione (dimensione geografica) e/o propagazione di interferenze con le aree protette, dato che le opere in variante sono fondamentalmente "opere di edilizia", con cantieri ben localizzati e ben compartimentati, che non inducono variazioni di traffico aeroportuale (attività di volo) né inducono incrementi di traffico natante in laguna;

In merito al quadro di riferimento progettuale:

PRESO ATTO che, ferme restando le previsioni di crescita al 2021 in termini di numero di passeggeri e di movimenti presenti nel MP 2021, le modifiche in progetto sono dovute a sopravvenute esigenze di gestione del sedime aeroportuale e alla futura realizzazione del tracciato ferroviario;

PRESO ATTO che il Proponente distingue le modifiche proposte in:

- interventi in variante al MP (piani interrati parcheggio multipiano B1);
- nuovi interventi rispetto al MP (albergo e moving walkway);
- interventi di riprotezione delle funzioni aeroportuali interferite dalla realizzazione del nuovo tracciato ferroviario;

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nella figura *Figura 3-1 Nuovo tracciato ferroviario e individuazione degli interventi in variante al Master Plan 2021 e nuovi interventi: Albergo (i), Parcheggio multipiano B1 (ii) e nuovo Moving walkway (iii)* nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"... In considerazione delle tempistiche di avvio dei cantieri di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, che precedono il completamento degli interventi previsti nell'ambito del Master Plan 2021, l'inserimento delle opere del progetto RFI all'interno del sedime landside genera una serie di interferenze con funzioni aeroportuali in parte già presenti e in parte già programmate. Pertanto, le interferenze rilevate considerano gli impatti generati in entrambi i seguenti scenari temporali:*

- *lo stato attuale, con impatti su: Uffici e Alloggi Polizia di Stato e Carabinieri, Depuratore e Isola ecologica (sezione esistente), Deposito area tecnica, parcheggio P5;*
- *il quadro previsionale finale Master Plan 2021, con impatti su: parcheggio P5, Parcheggio P6, Parcheggio P2 e P7/Pbus, Depuratore e Isola ecologica (nuova sezione)";*

PRESO ATTO che gli interventi oggetto di rilocalizzazione sono:

- Deposito Area tecnica SAVE;
- Depuratore e Isola ecologica;
- Edifici Enti di Stato: Polizia e Carabinieri;
- Parcheggi P6, P2 e P7/Pbus e P5.

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nelle figure *Figura 2-7 Interferenze tracciato RFI e Figura 3-2 Individuazione delle interferenze generate dall'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria* nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale

PRESO ATTO che il Proponente distingue gli interventi previsti in:

- interventi a carattere definitivo, ovvero che presuppongono una nuova ubicazione delle funzioni interferenti (Alloggi Polizia di Stato e Carabinieri, Depuratore e Isola ecologica, Parcheggio P6 - quota aree di sosta sottratte - e Deposito area tecnica);
- interventi a carattere temporaneo, ovvero oggetto di ripristino terminati i cantieri (Parcheggio P2/P7-Pbus e Parcheggio P5);

Interventi in variante al Master Plan 2021: Parcheggio multipiano B1

PRESO ATTO che il progetto del parcheggio multipiano B1 - già previsto nel MP 2021 all'interno dell'area demaniale del sedime dell'aeroporto, a Sud della facciata landside del terminal passeggeri e attualmente occupato da parcheggi a raso - nelle modifiche in analisi viene rimodulato nella sagoma e ampliato con l'aggiunta di 2 piani interrati *"... al fine di garantire i livelli di servizio richiesti da ENAC ..."*;

PRESO ATTO che il nuovo progetto del parcheggio multipiano prevede anche la presenza al suo interno di uffici per un'area pari a circa 5000 m² lordi (circa 4600 m² comprese distribuzioni ai piani e distribuzioni

verticali) su due livelli, in continuità con il piano terra e il piano secondo del parcheggio "... in parte dedicati ad ENAC, in conseguenza della necessaria riprotezione degli attuali uffici dell'Ente che vengono riallocati a seguito delle interferenze generate dai lavori per la realizzazione dell'anello ferroviario ...";

CONSIDERATO che il progetto consiste quindi nella realizzazione di 2650 posti auto comprensivi di stalli per disabili, stalli maggiorati per famiglie e posti predisposti per la ricarica di auto elettriche, distribuiti su due livelli interrati e tre livelli fuori terra "... a cui si aggiunge il piano terra, della viabilità d'accesso a esso dedicata, del ridisegno delle sistemazioni esterne limitrofe all'edificio al fine di realizzare le necessarie ricuciture con il contesto e di due ponti pedonali di connessione aerea rispettivamente con la struttura esistente del Terminal al livello partenze e del moving walkway esistente ..." all'interno dei quali è prevista "la realizzazione di circa 5000 m² lordi di uffici a servizio dell'attività aeroportuali posti in prossimità dell'ingresso al Terminal di Aerostazione";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... da un punto di vista volumetrico l'edificio ricalca quanto previsto dal Progetto Preliminare del 2014 tanto in planimetria quanto in alzata con alcune ottimizzazioni dovute alle sopraggiunte esigenze. In particolare l'altezza dell'edificio è stata ricalibrata per esigenze funzionali/costruttive ... 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 ...";

PRESO ATTO che il Proponente prevede una durata delle lavorazioni pari a 24 mesi circa, di cui i primi 10 dedicati alla realizzazione degli scavi e dei diaframmi;

Gestione delle terre

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... Lo scavo è stato previsto con sistema di contenimento dello stesso mediante la realizzazione di paratie in calcestruzzo infisse nel terreno (diaframmi) supportate da eventuali tiranti di contrasto e da un opportuno sistema di emungimento dell'acqua in fase di scavo.";

PRESO ATTO che il Proponente per la realizzazione dei due piani interrati prevede i seguenti volumi di scavo, per un totale di poco meno 167.500 m³:

- Scavo di pulizia del verde pari a m³ 553 circa;
- Demolizione manto stradale a m³ 1.356 circa;
- Demolizione massicciata stradale m³ 8.135 circa
- Scavo per piani interrati m³ 150.060 circa;
- Scavo dei diaframmi m³ 7.360 circa.

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... In base ai risultati delle caratterizzazioni effettuate in ambito aeroportuale, buona parte se non la totalità dei volumi di scavo rientrerà in colonna B della Tabella 1 dall'Allegato 5 del D.Lvo 152/06. Sarà comunque prevista, se fattibile, una separazione delle eventuali terre rientranti entro colonna A";

CONSIDERATO che è stata introdotta una specifica prescrizione sul punto;

Nuovi interventi in variante al Master Plan 2021

PRESO ATTO che la modifica progettuale proposta prevede l'inserimento di due nuovi interventi precedentemente non previsti nell'ambito del MP 2021, ovvero:

1. realizzazione di una nuova struttura ricettiva;
2. realizzazione di un nuovo percorso pedonale sopraelevato, assistito mediante tappeti mobili;

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nelle figura *Figura 3-1 Nuovo tracciato ferroviario e individuazione degli interventi in variante al Master Plan 2021 e*

nuovi interventi: Albergo (i), Parcheggio multipiano B1 (ii) e nuovo Moving walkway (iii) nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale

1. Nuova struttura ricettiva

PRESO ATTO che il Proponente ritiene che la struttura consentirà di far fronte alle richieste dei viaggiatori in transito e di quelli diretti verso mete intercontinentali, nonché degli equipaggi di volo;

PRESO ATTO che la struttura ricettiva – con funzioni specifiche quali ospitalità, conference e co-working, check in dedicati a specifiche categorie di passeggeri, retail nella forma di piccoli negozi – verrà localizzata accanto alla nuova zona imbarchi nautici, al termine della nuova passerella di collegamento al Terminal moving walkway, affacciato sulla darsena;

PRESO ATTO che il progetto prevede la realizzazione di un complesso alberghiero che insisterà su una superficie di circa 10.000 m² (122,00 x 82,00 m), per 8 livelli fuori terra e un corpo più basso di 2 livelli (aree conference e business hub), tra loro direttamente connessi;

PRESO ATTO che il Proponente individua le seguenti fasi principali di cantiere:

- *Allestimento di segregazione e messa in sicurezza delle aree di lavoro rispetto alle aree circostanti;*
- *Demolizione del parcheggio tramite rimozione del pacchetto stradale;*
- *Risoluzione interferenza sottoservizi;*
- *Rimozione della massicciata di riporto su aree esterne rispetto all'impronta del nuovo edificio;*
- *Realizzazione della rete di raccolta delle acque meteoriche;*
- *Riporto materiale sul sedime nuovo edificio per raggiungere idonea quota cingoli macchina palificatrice;*
- *Scavo su sedime edificio e scapitozzatura testa pali fino a quota imposta fondazioni;*
- *Posizionamento gru di cantiere;*
- *Esecuzione opere di fondazione in c.a.;*
- *Esecuzione delle strutture in elevazione, dei solai e dei collegamenti verticali interni;*
- *Esecuzione dei rivestimenti di facciata;*
- *Realizzazione impianti;*
- *Completamenti finiture interne e serramenti;*
- *Smobilizzo del cantiere;*

PRESO ATTO che il Proponente prevede di utilizzare l'esistente varco di ingresso e di uscita al parcheggio esistente quale accesso carrabile e pedonale all'area di cantiere, e di realizzare un secondo varco carrabile sullo stesso lato del lotto, nelle vicinanze del confine con l'area a verde non edificata, ad avvenuta esecuzione delle strutture in elevazione del piano terra del nuovo progetto e di messa in quota del piano campagna;

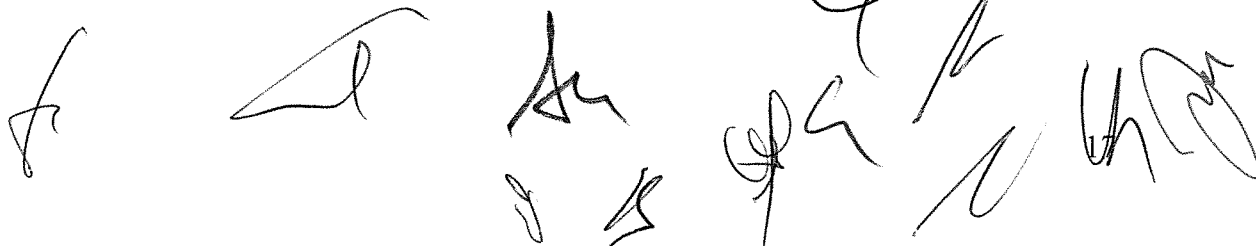
PRESO ATTO che il Proponente prevede una durata delle lavorazioni pari a 24 mesi circa, con inizio lavori previsto entro il primo trimestre 2020;

2. Nuovo percorso pedonale sopraelevato

PRESO ATTO che il Proponente ritiene tale intervento necessario per garantire "un veloce e confortevole" trasferimento degli utenti in arrivo e in partenza, collegando il Terminal passeggeri alla nuova stazione ferroviaria e alle adiacenti aree di sosta auto (P6);

PRESO ATTO che la realizzazione del percorso prevede anche l'adeguamento della viabilità stradale e delle aree di sosta esistenti antistanti l'aerostazione, per una superficie coperta complessiva interessata pari a 4950 m²;

PRESO ATTO che:



- la collocazione è stata definita in relazione alla disposizione dei tappeti e alle sistemazioni esterne del parcheggio P5, a raso, esistente;
- il dimensionamento dei sistemi relativi ai percorsi pedonali, comprensivi dei tappeti mobili e dei collegamenti verticali automatizzati, del nuovo moving walkway è stato eseguito sulla base di uno studio preliminare dei flussi di traffico previsti in arrivo e in uscita dall'aerostazione;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di realizzare gli interventi in 4 macrofasi:

- **FASE 0** – Attività propedeutiche da eseguirsi prima dell'avvio dei lavori; si prevedono le seguenti macro attività:
 - bonifica bellica;
 - opere di riprotezione sottoservizi;
 - indagini archeologiche;
 - riprotezione modifiche viabilità landside;
- **FASE 1** – Realizzazione edifici di testata e primi tratti del percorso in quota (pile impalcato e strutture di copertura);
- **FASE 2** – Attività relative a:
 - spostamento viabilistico in posizione definitiva;
 - pile impalcato e copertura del tratto centrale;
- **FASE 3** – Attività relative a:
 - opere di completamento interno;
 - finiture impianti;
 - sistemazioni esterne;

PRESO ATTO che il Proponente prevede una durata delle lavorazioni pari a circa 18 mesi complessivi;

Riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal progetto RFI

PRESO ATTO che la modifica progettuale proposta prevede interventi di adeguamento e ricollocazione delle funzioni interferite dalla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero:

1. Deposito Area tecnica SAVE (1): il deposito, che ospita i materiali necessari alle opere di manutenzione e i sali disgelanti per emergenza neve, interferisce con il progetto RFI in uno dei due punti di ingresso nel sedime aeroportuale; una volta terminata la realizzazione della galleria si prevede di restituire l'area come sistemazione esterna al corpo emergente della stazione ferroviaria. *“E' prevista la rilocalizzazione in corrispondenza dell'area non utilizzata adiacente l'ingresso secondario al sedime aeroportuale, per un'area di estensione complessiva pari a 3700 m². 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 [... omissis ...];*
2. Depuratore (2) e Isola ecologica (3), ovvero *“Polo ecologico”*, costituito dal depuratore a servizio degli scarichi civili, per cui il MP 2021 prevede un ampliamento al fine di portare la potenza nominale a 4400 ab/eq, e dall'isola ecologica per deposito temporaneo dei rifiuti dal terminal e dalle attività connesse alla movimentazione passeggeri, anch'essa da ampliarsi. *“La realizzazione del tratto di galleria artificiale previsto dal progetto ferroviario determina la necessità di realizzare la deviazione provvisoria di via Ca' da Mosto e la demolizione dei manufatti insistenti sull'area dell'attuale depuratore e isola ecologica. Pertanto, prima dell'avvio di tali lavorazioni, il depuratore che sarà potenziato nei prossimi anni nell'ambito delle previsioni del Master Plan 2021 e l'annessa isola ecologica dovranno essere rilocati all'interno del sedime aeroportuale”;*
3. Edifici Enti di Stato e altri servizi aeroportuali: ENAC, mensa aziendale, bar e ristoranti aperti al pubblico, alloggi Guardia di Finanza, alloggi Polizia di Stato e Carabinieri (5): *“Gli edifici degli Enti di Stato, Polizia-Carabinieri (1D) ed ENAC (1A), saranno rispettivamente interferiti direttamente e*

indirettamente dalla realizzazione del nuovo tracciato ferroviario. L'interferenza indiretta della palazzina ENAC è riconducibile alla necessità di riproteggere gli alloggi - uffici di Carabinieri - Polizia all'interno del fabbricato ENAC, i quali uffici, a loro volta, verranno spostati all'interno del parcheggio multipiano B1";

4. Parcheggi P6 (4 e 6), P2 e P7/Pbus (7) e P5 (8): attualmente la dotazione di sosta è rappresentata da circa 6.600 posti auto su circa 202.047 m² di superficie. "Si evidenzia che l'esecuzione dei cantieri di costruzione delle opere del Master Plan 2021 comporterà nelle prossime annualità una forte diminuzione delle disponibilità di posti auto rispetto ai fabbisogni individuati ed approvati con il Master Plan stesso. Tale carenza si traduce in una riduzione dei livelli di servizio richiesti da ENAC ... La contemporaneità di alcuni dei cantieri più rilevanti del Master Plan 2021 (Ampliamento terminal Lotto 2A, Parcheggio B1), oltre che la loro posposizione temporale rispetto alle previsioni, conduce alla necessità di sopperire a tali carenze con la realizzazione di parcheggi a raso temporanei che limitino la perdita di p.a. rispetto ai fabbisogni sopracitati";

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nelle figure *Figura 2-7 Interferenze tracciato RFI e Figura 3-2 Individuazione delle interferenze generate dall'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria* nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale

PRESO ATTO che il Proponente ha verificato la disponibilità delle aree idonee alla rilocalizzazione delle funzioni interferite tra le aree disponibili interne al sedime, con eventuali vincoli di inedificabilità, e le aree la cui acquisizione è prevista entro il 2021, nell'ambito del MP vigente, individuando le seguenti soluzioni:

- "Gli uffici e alloggi Polizia di Stato e Carabinieri saranno riprotetti all'interno della Palazzina ENAC esistente e non interferita dal tracciato ferroviario. A sua volta gli uffici ENAC verranno ricollocati nel corpo uffici che sarà ricavato all'interno del parcheggio multipiano B1. Tale soluzione viene preferita rispetto alla costruzione di un nuovo fabbricato con l'intenzione di limitare il consumo di suolo all'interno del sedime aeroportuale e mantenere comunque un accentramento delle autorità degli Enti di Stato, avvicinando nel contempo la sede ENAC al terminal.
- Il depuratore e l'isola ecologica saranno rilocati, prima dell'avvio del cantiere dell'infrastruttura ferroviaria, nell'area destinata al parcheggio P6 previsto nel Master Plan 2021. La conseguente sottrazione di aree di sosta genera una ulteriore interferenza definitiva che necessiterà di misure compensative al fine di garantire i fabbisogni di posti auto dichiarati in sede di Master Plan. Il nuovo polo ecologico integrato pertanto ospiterà:
 - Depuratore, potenziato come già previsto nel progetto di implementazione già definito;
 - Isola ecologica;
 - In futuro, l'area per la Centrale del sistema di smaltimento pneumatico dei rifiuti, le cui predisposizioni sono state già integrate nei più recenti progetti di ampliamento del terminal (Pier Sud e Lotto 2A);
- I Parcheggi, comprendendo sia la rilocalizzazione delle aree sottratte permanentemente (parcheggio P6, interferito prima dalla realizzazione del nuovo polo ecologico, poi dai lavori ferroviari comprendenti la deviazione del canale Pagliaghetta e parcheggio P4 totalmente interferito dalla costruzione del nuovo Albergo), sia quelle sottratte in maniera temporanea dalla cantierizzazione del progetto RFI (parcheggio P5, e parcheggio P2-P7/Pbus). Sono pertanto previsti:
 - Due piani interrati aggiuntivi da destinare ad aree di sosta, all'interno del nuovo parcheggio multipiano B1 per supplire alla sottrazione definitiva di aree di sosta (P6 e P4, quest'ultima determinata dalla realizzazione del hotel);
 - Due parcheggi temporanei (denominati P8 e P9) da ubicare in zona interna al sedime (in adiacenza a via Galileo Galilei), per poi essere restituita nella disponibilità del sedime aeroportuale. Questa dotazione viene prevista per riproteggere i posti auto interni ai parcheggi P2-P7/Pbus e P5 interferiti temporaneamente dai cantieri ferroviari;
- L'area di Deposito di SAVE Area Tecnica, con ubicazione adiacente alla SS.14 in adiacenza alla recente centrale di trigenerazione ed al Presidio Manutentivo di SAVE."

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato la localizzazione delle aree interessate nella figura "4-1 Nuovo quadro: gli interventi oggetto di valutazione" nel documento G_R_0C_00_00_00_Nota di Chiarimento;



PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato il nuovo layout dell'area nelle figura 4-4 *Planimetria generale dell'intervento in valutazione* nel documento G_R_OC_00_00_00_Nota di Chiarimento;

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato il nuovo cronoprogramma aggiornato nella figura 5-1 nel documento G_R_OC_00_00_00_Nota di Chiarimento;

VALUTATA completa e soddisfacente la descrizione progettuale dell'intervento in relazione al livello di approfondimento che si richiede nel procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.

Gestione dei materiali

PRESO ATTO che il Proponente non ha presentato uno specifico piano di caratterizzazione né uno specifico piano di gestione delle terre relativo alla variante in analisi, ma ha presentato l'aggiornamento del Documento Programmatico del Piano di Utilizzo delle Terre del Master Plan 2021, inserendo cui le attività di variante tra le attività di fase 3;

PRESO ATTO che nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente riporta 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 ... salvo verifiche di caratterizzazione sito specifiche ...*";

PRESO ATTO che il Proponente riporta il seguente quadro riepilogativo dei materiali da scavo e delle demolizioni, suddiviso per singolo intervento in variante:

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

Intervento	Scavo per scotico	Scavo fondazioni	Demolizioni e c.b.	Demolizioni e massciata	Fabbisogni massciata/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]
<i>Parcheggio multipiano B1</i>	553	157.420	1.356 *	8.135 *	3.203	1.296	101.243	56.730
<i>Parcheggio P8</i>	3.159	-	724 *	1.086 *	6.318	3.150	3.159	
<i>Parcheggio P9</i>	2.800	-	-	-	5.600	2.304	2.800	
<i>Hotel</i>	-	3.250	1.900 **	2.850 **	3.600	216	3.250	
<i>Moving walkway</i>	-	5.200	1.250 **	1.870 **	2.580	390	5.200	
<i>Depuratore</i>	6.360	3.000	-	-	3.180		9.360	
<i>Deposito area tecnica</i>	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 massciata stradale sarà reimpiegato per la costruzione della nuova massciata ed eventuali reinterri.

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

PRESO ATTO che il Proponente riporta la seguente sintesi del bilancio delle materie:

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		

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... 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.”;

PRESO ATTO che le quantità di aggregati di primo impiego per massicciata stradale e strati in conglomerato bituminoso rappresentano un volume totale pari a circa 18.187 m³ (fabbisogni per massicciata/reinterri e conglomerato bituminoso, rispettivamente 27.961 m³ e 7.541 m³), a cui sono stati sottratti i volumi di cui è previsto il riutilizzo (rispettivamente 13.940 m³ e 3.375 m³);

VALUTATA favorevolmente la proposta di massimo riutilizzo dei volumi disponibili derivanti dalle attività di escavazione;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... 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 ...”;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... 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

A

A

A

A

A

A

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 ammesso 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.);

VALUTATE sufficienti le informazioni presentate in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo in relazione alle opere in variante;

VALUTATO, tuttavia, che sia indispensabile tenere sotto controllo la gestione delle terre e rocce da scavo delle opere in variante all'interno del più complesso quadro delle attività di gestione terre e rocce da scavo del Masterplan 2021 e che, pertanto, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere confermato il Documento Programmatico del Piano di Utilizzo delle Terre del Master Plan 2021 (trasmesso nei documenti della presente istruttoria), oppure dovrà essere presentato un nuovo aggiornamento del Piano di Utilizzo generale dell'aeroporto, in relazione al nuovo cronoprogramma e alla rimodulazione delle fasi, sempre in conformità alla prescrizione A) 2 del DEC/VIA 9/2016.

In merito al quadro di riferimento ambientale:

PRESO ATTO che il Proponente evidenzia che: *"... gli elementi in variante non modificano in alcun modo il carico dell'aeroporto né in termini di numero dei voli, né di presenze ..."*;

Suolo, sottosuolo e acque sotterranee

PRESO ATTO che il Proponente effettua una disamina delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e chimiche dei suoli oggetto di futuro intervento di variante, analizzando inoltre le classi di uso del suolo in cui è suddiviso il territorio di interesse;

PRESO ATTO che nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente riporta una sintesi dei sondaggi e delle analisi chimiche eseguite nelle aree di interventi e/o nelle aree aeroportuali limitrofe, *"... utili a ritenere qualificate le terre da scavo come sottoprodotti ... salvo verifiche di caratterizzazione sito specifiche ..."*;

Suolo e sottosuolo

PRESO ATTO che, in fase di costruzione, i possibili impatti potenziali che potrebbero aver luogo sono dovuti a:

- occupazione temporanea di suolo;
- rischio di contaminazione di suolo e sottosuolo a causa della movimentazione delle terre da scavo e dei rifiuti da demolizione;

PRESO ATTO che gli interventi che genereranno una variazione di uso del suolo in fase di esercizio sono rappresentati dalla realizzazione dei parcheggi P8 e P9;

CONSIDERATO che tali aree sono interne all'attuale sedime aeroportuale;

PRESO ATTO che il Proponente presenta un quadro riassuntivo dei materiali da scavo prodotti, analizzato nel precedente capitolo *gestione dei materiali*;

PRESO ATTO che il rischio di contaminazione del suolo può originarsi solo dai fenomeni di dilavamento generati dalle acque piovane, ma **CONSIDERATO** che i nuovi parcheggi P8 e P9, per una superficie pari a circa 41.000 m², saranno dotati di vasche di prima pioggia e disoleatori;

CONSIDERATA la tipologia di intervento, il sistema di misure di sicurezza e di misure di mitigazione già presente in aeroporto, nonché quello prospettato dal Proponente nel MP 2021 per far fronte ad eventuali emergenze;

RITENUTO che il sistema previsto nel MP 2021 sia plausibilmente estendibile anche alle presenti attività di realizzazione delle opere in variante;

SI VALUTA condivisibile l'affermazione del Proponente laddove sostiene: *"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."*;

Acque sotterranee

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *"... 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, confluenndo 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. Tenuto conto della tipologia di intervento e di quanto previsto, l'impatto sulla qualità dei suoli e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminati e per dilavamento delle superfici impermeabili è da ritenersi trascurabile."*;

PRESO ATTO, inoltre, che le varianti in oggetto prevedono la costruzione di un nuovo depuratore aeroportuale, e la realizzazione del sistema di riciclo delle acque con ciclo idrico integrato;


VALUTATO che tale nuovo depuratore verrà realizzato in sostituzione del vecchio depuratore esistente, che sarà interferito dalle opere RFI di futura realizzazione, con beneficio dal punto di vista ambientale per la maggiore efficienza e le migliori tecnologie adottate.

PRESO ATTO che *"Nel Master Plan idraulico approvato (in quanto facente parte del Master Plan 2021) è previsto il potenziamento della rete di raccolta, degli impianti di trattamento delle acque meteoriche e di idonei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento che permetteranno la gestione dei flussi superficiali, prevalentemente provenienti da aree impermeabili"*;

CONSIDERATO il sistema di misure di sicurezza e di misure di mitigazione già presente in aeroporto, nonché quello prospettato dal Proponente per far fronte ad eventuali emergenze nel MP 2021;

RITENUTO che il sistema previsto nel MP 2021 sia plausibilmente estendibile anche alle presenti attività di realizzazione delle opere in variante

SI VALUTANO condivisibili le affermazioni del Proponente;



Ambiente idrico superficiale

PRESO ATTO che il Proponente effettua una disamina delle caratteristiche idrogeologiche dell'area, della rete idrica di terraferma, nonché della qualità delle acque (superficiali, sotterranee e lagunari);

Fase di cantiere

PRESO ATTO che, in fase di costruzione, si prefigura un impatto dovuto a:

- potenziale contaminazione delle acque sotterranee a seguito della movimentazione delle terre da scavo e dei rifiuti da demolizione;
- infiltrazione delle acque di prima pioggia/dilavamento;
- utilizzo quantitativi di acqua durante le fasi di lavorazione (soprattutto per bagnatura piste da cantiere);

PRESO ATTO che nel corso della realizzazione del parcheggio B1 e dell'albergo sarà necessario provvedere a fasi di aggotamento delle acque, che a valle di attività di caratterizzazione ed eventuale trattamento chimico/fisico, verranno scaricate nel canale Pagliaghetta, previa autorizzazione dell'Ente Gestore;

CONSIDERATO che in relazione al progetto di spostamento del canale Pagliaghetta, le opere previste saranno eseguite a cielo aperto;

VALUTATO che le interferenze indotte siano trascurabili;

Fase di esercizio

CONSIDERATO che il progetto di variante prevede la realizzazione di un nuovo depuratore (come già riportato anche al cap. precedente), ovvero un impianto compatto MBR (*Membrane Bio Reactor*) con capacità maggiori di trattamento rispetto all'esistente (in quanto dimensionato sull'evoluzione attesa di numero di passeggeri), nonché il miglioramento del collettamento delle acque meteoriche e il riutilizzo di parte delle acque depurate a fini non idropotabili, **SI RITIENE** che gli impatti in fase di esercizio possano risultare ulteriormente ridotti rispetto alla situazione attuale e trascurabili;

CONSIDERATO che la realizzazione delle superfici impermeabilizzate corrispondenti ai parcheggi P8 e P9 per circa 41.000 m² comporterà un aumento del coefficiente di deflusso ed una modifica dei rapporti di run-off e **PRESO ATTO** che il Proponente comunica che, qualora non fosse ancora disponibile il bacino di laminazione (intervento 5.01 del MP 2021), la compatibilità idraulica avverrà comunque attraverso la realizzazione di idonei volumi di invaso, che dovranno essere approvati da parte del competente Consorzio di Bonifica Acque Risorgive;

VALUTATA positivamente tale previsione e **VALUTATA** indispensabile una verifica di avvenuto completamento del bacino di laminazione (intervento 5.01 del MP 2021) o, in alternativa di avvenuto completamento di idonei altri bacini di invaso autorizzati dal competente Consorzio di Bonifica Acque Risorgive

PRESO ATTO che le acque derivanti dal dilavamento delle aree impermeabilizzate dei parcheggi saranno soggette a trattamento di sedimentazione e filtrazione;

VALUTATO che, attraverso i trattamenti previsti dal progetto, le interferenze indotte si possano considerare trascurabili;

Vegetazione

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che:

- i previsti parcheggi P8 e P9 sono ubicati su aree a vegetazione arborea ed erbacea *“interessarono una superficie a copertura erbacea risultante dalla rivegetazione di un'area occupata da depositi di accumuli temporanei, oltre ad una porzione della fascia boscata di origine antropica al margine della strada di accesso, costituita prevalentemente da pini domestici (Pinus pinea) ed arbusti”*;
- il Deposito area tecnica *“si collocherà su un'area interessata da depositi di accumuli temporanei ricolonizzati da vegetazione erbacea e rovi”*;
- il Polo ecologico ed il Depuratore *“si collocheranno sull'area già destinata dal Master Plan 2021 al parcheggio P6, una zona originariamente occupata da un vivaio ... Allo stato attuale sono iniziati i lavori di realizzazione del parcheggio P6 previsto dal Master Plan 2021 approvato”*;
- l'Albergo *“sorgerà su di un'area attualmente adibita a parcheggio. Il verde esistente è limitato a esigue superfici di raccordo con la viabilità sul lato nord-est del lotto, piantumate con specie arbustive prive di pregio ecologico, nonché aree inerbite inclinate di connessione con il camminamento che costeggia la darsena. All'esterno del sedime di progetto ma immediatamente prospicienti l'area di intervento vi sono 10 esemplari di pino domestico (Pinus pinea), i quali saranno preservati”*;
- il Parcheggio sotterraneo del multipiano B1 *“verrà costruito principalmente al di sotto di un'area già adibita a parcheggio e all'interno della stessa area verranno ospitati gli Uffici ENAC”*;
- il Nuovo moving walkway *“attraverserà l'area a parcheggi a nord-ovest del terminal per raggiungere la stazione RFF”*;

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato le aree interessate nella figura 4-28 *“Localizzazione delle aree interessate dagli interventi in esame e uso del suolo attuale”* (elaborazione TERRE) nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara 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 ...”* e che *“la maggior parte degli interventi in esame riguarda però 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”* mentre *“... I due parcheggi temporanei (P8 e P9) invece sono ubicati su aree non ancora urbanizzate, occupate da vegetazione arborea ed erbacea ...”*;

PRESO ATTO che il Proponente in fase di cantiere prevede l'abbattimento degli alberi per la realizzazione dei parcheggi;

CONSIDERATO che la realizzazione dei parcheggi, che desta in particolare preoccupazione da parte dei cittadini così come rilevato nelle osservazioni presentate, comporti l'abbattimento di numerose specie arboree;

PRESO ATTO che, con particolare riferimento alle aree interessate dalla realizzazione dei parcheggi P8 e P9, nella documentazione integrativa presentata il Proponente specifica che:

“... il criterio adottato dall'aeroporto per la progettazione ed esecuzione di interventi interferenti le coperture arboree che, come già illustrato nel par. 2.3 della presente nota, prevede:

- *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 aeroportuali da garantire, tali da minimizzare la perdita di verde (in termini quantitativi e qualitativi) e, se possibile annullare le perdite tramite reimpianti.*

[...] In base alle intervenute esigenze di fornire documentazione comprovante quanto dichiarato, si trasmette in Allegato 2:

- *rilievo vegetazionale dell'area vasta contenente l'area di intervento dei parcheggi temporanei P8 e P9;*
- *bozza dei conteggi di progetto per i parcheggi temporanei P8 e P9;*
- *esempio di soluzione di inserimento paesaggistico dei parcheggi temporanei P8 e P9.*

[... omissis ...] Gli interventi dei parcheggi temporanei P8 e P9 occupano la zona contornata in rosso (zona 4, zona 1 e fascia di zona 3) e lasciano fuori la pineta di zona 3 (cfr. Figura 1 Area di indagine (contornata in giallo) e area di progetto dei parcheggi temporanei P8 e P9).

Il rilievo vegetazionale costituisce la base conoscitiva per la progettazione degli interventi che, in base ai criteri adottati, identifica, come si può vedere dalla bozza dei conteggi di progetto per i parcheggi temporanei P8 e P9 riportata in Allegato 2.2:

- abbattimenti;
- alberature di pregio da mantenere;
- alberature da ripristinare;
- alberature da aggiungere.

Su tali analisi e approfondimenti viene poi disegnato l'intervento nel suo complesso (vedasi bozza in Allegato 2.3).”;

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato come Allegato 1 il Rilievo vegetazione redatto nell'Aprile 2018 da Dott. Agronomo Corrazzin, relativo alle zone 1, 2, 3 e 4, come da immagine 1 della Relazione stessa, in cui riporta che:

“Sulle piante presenti sono state eseguite le seguenti operazioni:

- attribuzione di un codice numerico e cartellinatura;
- rilievo planimetrico con strumentazione GPS;
- rilievo vegetazionale (specie, parametri dendrometrici, foto);
- analisi di stabilità;
- elaborazione dei dati e redazione.

Il presente lavoro ha la funzione di costituire una base di conoscenza per eventuali successive progettazioni. Per ogni pianta sarà nota:

- la specie;
- le dimensioni;
- la posizione;
- le eventuali problematiche rispetto alla stabilità ed al pericolo;
- le eventuali lavorazioni necessarie ai fini della sicurezza;
- il valore qualitativo relativo dell'esemplare rispetto al resto del popolamento.

Per la determinazione degli aspetti fitostatici si è seguito il protocollo metodologico in vigore della Società Italiana di Arboricoltura, mentre per la determinazione della qualità degli esemplari esaminati si è utilizzato un metodo parametrico.

In allegato alla presente relazione sono presenti le tabelle analitiche e le schede per gli esemplari risultati nella classe di propensione al cedimento C, C/D e D ...”;

PRESO ATTO che la Relazione conclude che: “... Il popolamento di *Pinus pinea* esaminato, è nel suo insieme di non elevata qualità. Le cause di tali sofferenze sono, nella maggior parte dei casi, legate a cause costituzionali, dovute alla qualità del suolo non ottimale per la specie (terreni troppo asfittici e poco profondi) ed in parte dovute calpestii o danneggiamenti subiti. La maggior parte delle piante presenta molto secco, molte sono inclinate e filate. Vanno senz'altro trattate (potature, alleggerimenti, abbattimenti) le piante di margine, potenzialmente pericolose con rischi elevati. Le piante più interne, a minore rischio (bersagli rari) non hanno l'urgenza di interventi. Va però fatto avviso della situazione a frequentatori occasionali o presenti per lavori. Sono poi presenti altre specie, per le quali nelle tabelle o nelle schede sono indicati gli interventi previsti o suggeriti. Si riportano di seguito in maniera tabellare i risultati delle indagini divisi per zone, e le schede di valutazione fitostatica per le piante delle classi C, C/D e D presenti”;

PRESO ATTO che il Proponente nell'Allegato 2.2 presenta il seguente schema di conteggio della vegetazione:

SCHEMA TIPOLOGIE ALBERI (totale censiti 171)

- Alberi esistenti mantenuti (89)
- Piante abbattute (238) di cui 82 alberi censiti
- Alberi ripristinati (12)

- > Pp con *Pinus Pinea*
- > Ps con *Prunus spp.*
- Alberi aggiunti ● > lungo il percorso (36)
- > tra gli stalli (158)
- > sui rilevati (28)

STATO DI FATTO - ALBERI/PIANTE TOTALI 339 (comprese molte piante morenti o gravemente danneggiate)
STATO DI PROGETTO - ALBERI TOTALI 323

CONSIDERATO che il Proponente prevede 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 ...*" e di realizzare gli stalli di sosta con pavimentazione semipermeabile, e che tale presupposto è confermato nell'allegato planimetrico 2.3 "*esempio di soluzione di inserimento paesaggistico dei parcheggi temporanei P8 e P9*";

PRESO ATTO che il Proponente nell'Allegato 2.3 presenta la bozza della planimetria dei nuovi parcheggi P8 e P9 con le relative opere a verde;

VALUTATO che le aree a disposizione per la realizzazione di un adeguato numero di parcheggi che consentano di rispettare gli standard ENAC siano allo stato attuale limitate e che, pertanto, la loro localizzazione non sia modificabile;

VALUTATO adeguato il progetto di piantumazione di specie autoctone previsto nelle aree a futuro parcheggio temporaneo;

VALUTATO che, poiché i parcheggi P8 e P9 sono di carattere temporaneo, il Proponente dovrà provvedere a presentare un progetto di ripristino a verde delle suddette aree, il cui uso a parcheggio è stato stimato dal Proponente stesso necessario fino al 2025;

CONSIDERATO che nell'ambito del PMA del MP 2021 sono in corso le attività di monitoraggio, aventi come obiettivo:

- "*accertare e verificare che gli effetti del Master Plan non comportino un peggioramento del grado di conservazione di specie ed habitat di interesse comunitario;*
- *arricchire il quadro conoscitivo dell'area circostante il sedime aeroportuale.*

*Il monitoraggio delle specie vegetali, ha lo scopo di individuare eventuali popolamenti delle specie floristiche di interesse conservazionistico, riportate nel Formulario standard dei siti Natura 2000 IT3250031 e IT3250046, *Epipactis palustris*, *Plantago cornuti*, contenuti all'interno delle barene artificiali antistanti l'aeroporto.*"

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "*In fase di esercizio, considerata la natura degli interventi in esame, si rilevano impatti trascurabili sulla componente in oggetto*";

VALUTATO che le opere previste nella presenta Verifica di assoggettabilità non comportino (per tipologia e collocazione) impatti sulla componente vegetazione appartenente al SIC, sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio, non interferendo con il numero di passeggeri / movimenti già valutati con il MP 2021;

Fauna

PRESO ATTO che la laguna di Venezia rappresenta la più importante area di svernamento italiana e la seconda dell'intero bacino del Mediterraneo fungendo da area di sosta di innumerevoli uccelli durante le migrazioni pre e post riproduttive;

PRESO ATTO che la teriofauna dell'area di interesse è caratterizzata dalle specie planiziali tipiche degli ambienti agrari e di contesti a maggior naturalità quali gli habitat di gronda a canneto, mentre sono assenti specie più forestali di conseguenza alla mancanza di habitat forestali e allo scarso sviluppo del reticolo di siepi;

CONSIDERATO che il Proponente presenta una breve disanima della fauna vertebrata e invertebrata presente, che popola sia le zone più prettamente agrarie/terrestri che barene e aree lungo i canali e il fiume Dese, nonché la fauna ittica;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara: " ... Considerando quanto già detto sulle caratteristiche delle aree interessate dagli interventi proposti, si può pensare che queste ultime non rappresentino habitat particolarmente idonei alla presenza di specie animali di pregio. Le superfici inerbite interessate dai Parcheggi P8 e P9 potrebbero rappresentare un habitat di foraggiamento o nidificazione per specie ornitiche, come ad esempio l'allodola, di teriofauna o specie anfibe. Analizzando le unità ambientali omogenee per le specie individuate nell'ambito del Progetto di monitoraggio ambientale, le superfici erbacee al margine occidentale del perimetro aeroportuale risultano tipologie ambientali selezionate dal falco di palude, dall'albanella reale e minore, e dall'allodola. Le superfici erbacee risultano inoltre tra le tipologie ambientali selezionate dalla rana verde e dalla rana dalmatina. Le caratteristiche delle aree interessate dagli interventi in esame non risultano però particolarmente adatte alle esigenze di tali specie in fase di nidificazione o riproduzione. ... ";

CONSIDERATO che l'area di intervento si caratterizza per la presenza di un sistema aeroportuale e antropico consolidati, che pertanto hanno influenzato la diffusione e le specie animali presenti;

CONSIDERATO che l'area di intervento risulta interamente ricompresa nel sedime aeroportuale;

CONSIDERATO che le attività di monitoraggio previste nell'ambito del PMA del MP 2021 comprendono attività di monitoraggio per la componente aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi);

PRESO ATTO che le aree prative ed agricole incluse nella porzione occidentale del sedime aeroportuale, in parte interessate dalla realizzazione dei parcheggi P8 e P9, rientrano fra le unità ambientali omogenee per le specie Falco di palude, Albanella minore e Albanella reale, Averla piccola ed Allodola e, come tali, risultano già oggetto di monitoraggio (PMA) del MP 2021;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che " ... Non vengono tuttavia riscontrate particolari emergenze all'interno delle aree in esame. Possibili criticità possono essere riferibili agli interventi insediati sulle superfici non ancora urbanizzate (Parcheggi P8 e P9) che, caratterizzate da vegetazione erbacea e di arbusti ed alberi, potrebbero supportare la presenza di alcune specie animali ... ";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: " ... Per quanto riguarda le emissioni atmosferiche prodotte in fase di cantiere, l'aumento della concentrazione di polveri ed inquinanti sarà di fatto circoscritta all'area di cantiere e al suo immediato intorno perciò si ritiene che avranno impatti trascurabili sulla componente in esame. Con riferimento alle emissioni acustiche la loro entità non assumerà verosimilmente valori tali da provocare significative perturbazioni alle specie di fauna presenti, tenuto conto del clima acustico che caratterizza il contesto aeroportuale e l'effetto di assuefazione a cui le specie presenti nell'intorno dell'area aeroportuale vanno incontro. Va inoltre ricordato che le perturbazioni derivanti dalla fase di cantiere sono di carattere temporaneo, discontinue e completamente reversibili in quanto cessano di esprimersi al cessare delle attività che le generano, di conseguenza sono da considerarsi trascurabili ... ";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: " ... Durante la fase di esercizio, considerata la natura e la collocazione degli interventi in esame, non si rilevano perturbazioni significative alla componente in oggetto, di conseguenza gli impatti sulla componente sono da considerarsi trascurabili ... ";

VALUTATO condivisibile quanto asserito dal Proponente, ovvero che: " ... 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 ... ";

Paesaggio

PRESO ATTO che, poiché gli interventi proposti ricadono interamente nel sedime aeroportuale, il Proponente dichiara che: "... *In riferimento alla componente paesaggio si sottolinea, 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 ...*";

PRESO ATTO che il Proponente ritiene che "... *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.*";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... *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 ...*";

PRESO ATTO che il Proponente dichiara, inoltre, che: "... *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 ...*";

VALUTATE condivisibili le considerazioni espresse dal Proponente;

Archeologia

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... *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) ... 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 ...*";

CONSIDERATO pertanto il procedimento in essere tra SAVE e Soprintendenza, già attivo per il MP 2021 è vigente per l'intero aeroporto e risulta esteso anche agli ambiti interessati dalla variante;

VALUTATA condivisibile la procedura operativa proposta dal Proponente;

Atmosfera

PRESO ATTO che il Proponente ha effettuato l'inquadramento climatico dell'area di intervento, analizzando le variabili meteorologiche quali le temperature, il vento, le precipitazioni, la radiazione solare incidente e la stabilità atmosferica, utilizzando anche i dati rilevati dalla stazione meteo presente all'interno dell'aeroporto e confrontandoli con le medie storiche delle stazioni di monitoraggio esistenti;

PRESO ATTO che in merito alla qualità dell'aria il Proponente ha verificato "... il rispetto dei valori limite e/o valori obiettivo di tutti gli indicatori riportati nella tabella sotto riportata per i seguenti parametri: NO_2 , NO_x , SO_2 , CO , O_3 , PM_{10} , $PM_{2.5}$, C_6H_6 , BaP , Pb , As , Ni , Cd ...";

PRESO ATTO che dal 2008 è in essere un progetto specifico di monitoraggio della qualità dell'aria nei pressi dell'aeroporto, che è stato implementato in fase di MP2021 includendo anche la centralina EZI integrata con analizzatori di Benzene e PM_{10} ;

PRESO ATTO che il Proponente riporta per componente (SO_2 , NO , NO_2 , NO_x , $PM_{2.5}$, CO , MHC , $NMHC$, THC , O_3) gli esiti delle rilevazioni effettuate dalla centralina EZI nel corso del 2017, confrontandoli con quelli rilevati dalle centraline ARPA per una migliore determinazione della qualità dell'aria nella zona di intervento;

Fase di cantiere

PRESO ATTO che in merito alla fase di cantiere il Proponente prevede di studiare più approfonditamente la fase più gravosa, individuata nel periodo compreso tra il 2° semestre 2019 ed il 1° semestre 2022, in cui sono ipotizzati il maggior numero di cantieri attivi contemporaneamente;

PRESO ATTO che il Proponente ha rappresentato il cronoprogramma operativo di cantiere nella figura 4-92 "Cronoprogramma Variante Master Plan con evidenziati i trimestri di massima operatività del cantiere nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che in fase di cantiere a livello locale le emissioni inquinanti sono principalmente legate alle emissioni dei mezzi d'opera ed alle polveri (di lavorazione e di transito mezzi);

PRESO ATTO che il Proponente ha trascurato nell'analisi le emissioni generate dalle attività di preparazione delle aree di cantiere (scotico, sistemazione piazzali, ecc.) in quanto aventi durata ridotta (generalmente di poche settimane), per le quali sono comunque previsti interventi finalizzati a ridurre la polverosità;

PRESO ATTO che per il calcolo delle emissioni il Proponente ha utilizzato come riferimento i fattori di emissione del software COPERT IV, relativamente ai mezzi pesanti a gasolio di portata compresa tra 14 e 20 tonnellate e standard emissivo Euro 4 con velocità pari a 30 km/h;

PRESO ATTO che "per i movimenti terra all'interno delle aree di cantiere è stata utilizzata la formula consigliata da AP-42 Fifth Edition (Volume I, Chapter 13, 13.2.4 Aggregate Handling And Storage Piles), per le attività di betonaggio è stata utilizzata la formula consigliata da AP-42 Fifth Edition (Volume I, Chapter 11, 11.12 Concrete Batching – FinalSection – June 2006) e per quanto concerne il sollevamento delle polveri causato dal movimento dei mezzi all'interno delle aree di cantiere si fa riferimento alla formula empirica elaborata dall'EPA ed ai relativi valori di riferimento da essa forniti tratti sempre dall'AP 42 (Chapter 13, 13.2.1 PavedRoads – FinalSection - January 2011)".

CONSIDERATO che, oltre al sollevamento delle polveri causato dal movimento dei mezzi, viene considerata anche l'emissione di PM_{10} allo scarico dei mezzi all'interno delle aree di cantiere, utilizzando sempre come riferimento i fattori di emissione del software COPERT IV, relativamente ai mezzi pesanti a gasolio di portata compresa tra 14 e 20 tonnellate e standard emissivo Euro 4 con velocità pari a 30 km/h;

PRESO ATTO che il modello di dispersione utilizzato (COPERT IV) per il calcolo del valore massimo giornaliero atteso di concentrazione al suolo di polveri fini PM_{10} è stato impostato con le seguenti specifiche:

- "Classe di stabilità: F + G
- Temperatura dell'aria: 5 °C
- Altezza dello strato rimescolato: 100 metri.
- Direzione del vento: N-NE, la più frequente secondo l'analisi meteorologica condotta
- Velocità del vento: 0.8 m/s (calma di vento). Questa scelta è derivata dall'ipotesi di valutare la situazione più restrittiva nel range di applicazione del modello gaussiano, in maniera tale da avere un risultato conservativo.

L'ipotesi, decisamente conservativa, è che tali condizioni si mantengano tali nell'arco delle intere 24 ore."

PRESO ATTO che il Proponente ha simulato i seguenti scenari:

- lo scenario relativo al Master Plan 2021, per cui sono state considerate le seguenti attività:
 - Ampliamento terminal lotto 2A+Pier sud;
 - Ampliamento terminal lotto 2B;
 - Parcheggio multipiano B1;
 - Parcheggio P6;
 - Adeguamento depuratore.
- lo scenario delle varianti, in cui sono stati aggiunti gli interventi previsti nel periodo più gravoso tra il 2° semestre 2019 ed il 1° semestre 2022, agli interventi del Master Plan 2021 che rimangono confermati:
 - Interventi Master Plan 2021 confermati
 - Ampliamento terminal lotto 2A+Pier sud;
 - Ampliamento terminal lotto 2B;
 - Interventi in variante al Master Plan
 - Parcheggio multipiano B1 (comprensivo dei piani interrati in variante);
 - Nuovo hotel;
 - Interventi di riprotezione
 - Adeguamento e spostamento uffici/alloggi carabinieri, polizia di stato e uffici ENAC;
 - Nuovo polo ecologico (nuovo depuratore e smaltimento pneumatico) con demolizione depuratore esistente;

PRESO ATTO che il Proponente ha calcolato una movimentazione massima di quantità trasportate "che può variare in un range da 45 m³/h a 120 m³/h. Per tale movimentazione considerando in via cautelativa mezzi con capienza 15 m³ saranno impegnati da 3 ad 8 mezzi ora";

PRESO ATTO che "I fattori di emissione per l'attività controllata, laddove non disponibili, sono stati posti uguali a quelli relativi all'attività non controllata, ponendosi in condizioni conservative"

CONSIDERATO che il Proponente nell'impostazione del modello, per ciascun cantiere, ha considerato le seguenti condizioni al contorno:

- "i cumuli di materiale derivante da demolizione e da scavo sono depositati nella porzione di cantiere più prossima alla viabilità;
- per ciascun cantiere qualora vi fossero più mezzi di trasporto questi hanno una scansione alternata nelle fasi di carico;
- per considerare la condizione più gravosa si riporta il caso dell'uscita contemporanea di un mezzo di trasporto materiale da ciascun cantiere;
- la dispersione dovuta al transito dei mezzi di lavoro si valuta fino all'innesto con la SS14 via Triestina;
- non si considerano riutilizzi in cantiere ma che tutto il materiale abbia un riutilizzo, recupero o smaltimento esterno";

PRESO ATTO che gli esiti delle simulazioni stimate dal modello per la contemporaneità dei cantieri sono riportati dal Proponente nelle figure figura 4-95: Curve di isoconcentrazione stimate per il MASTER PLAN 2021 e figura 4-96: Curve di isoconcentrazione stimate per la VARIANTE al Master Plan nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

CONSIDERATO che, dall'analisi delle mappe dei valori di isoconcentrazione delle polveri, è possibile rilevare che per entrambi gli scenari considerati le curve di isolivello hanno un ambito di influenza legato unicamente al perimetro del sedime aeroportuale e che il livello di attenzione (curva $20 \div 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è racchiuso quasi esclusivamente negli ambiti degli stessi cantieri;

PRESO ATTO che nel modello non sono state considerate le misure di attenuazione previste per il Master Plan 2021 (e confermate per gli interventi in variante), che potranno ulteriormente ridurre gli areali di dispersione;

VALUTATO, pertanto, che gli areali di dispersione delle polveri nelle condizioni più gravose che emergono dai due scenari analizzati risultano assimilabili e che nessuno di essi presenta criticità al di fuori del perimetro dei cantieri;

Fase di esercizio

PRESO ATTO che in fase di esercizio le emissioni dovute alle attività di riscaldamento, raffrescamento e produzione di ACS, sono definite in base a valutazioni di tipo statistico reperite in letteratura sui consumi energetici delle strutture ad ufficio, commerciale, di ristorazione e ad uso alberghiero;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che *"... viste le indicazioni poste dalla direttiva ERP e dalle "Linee guida per la progettazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale", nonché la prassi tecnologica che si sta consolidando, le emissioni legate al comparto del riscaldamento termico degli edifici possono considerarsi aventi un ordine di grandezza inferiore rispetto alle emissioni da trasporto del complesso aeroportuale ..."*;

CONSIDERATO che gli interventi in variante non modificano il traffico aereo, veicolare e/o acqueo previsto e quindi gli areali di dispersione degli inquinanti atmosferici, le stazioni di monitoraggio degli stessi e gli interventi di mitigazione previsti risultano gli stessi già analizzate per il MP 2021;

VALUTATO pertanto che, anche in fase di esercizio, l'implementazione delle varianti proposte non induce un incremento delle emissioni né variazioni significative rispetto a quanto già approvato con il Masterplan MP 2021 e soggetto a prescrizioni;

Rumore

PRESO ATTO che il Proponente ha analizzato la classificazione acustica comunale vigente dell'area aeroportuale, nonché la stessa classificazione acustica aeroportuale vigente, come rappresentate nelle figure 4-50 *"Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia con il sedime 2021 dell'aeroporto"* e 4-51 *"Piano di classificazione acustica aeroportuale"* del documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che l'aeroporto si è dotato di un sistema di monitoraggio acustico del rumore attivo da fine 2006, avente finalità di monitorare *"... nelle aree limitrofe l'aeroporto l'impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali"* e che la rete di monitoraggio è stata implementata a valle del MP 2021, prevedendo, inoltre, una serie di campagne spot presso i ricettori;

Fase di cantiere

PRESO ATTO che l'analisi è stata eseguita utilizzando il software di modellazione acustica CadnA, in cui sono state inserite le caratteristiche dello scenario di propagazione (strutture, orografia, attenuazione dovuta al terreno) e delle sorgenti/cantieri (posizione, livello di potenza acustica);

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... l'ambito di studio è rappresentato unicamente dal contesto aeroporto escludendo lo studio della viabilità esterna ed il traffico aereo; tale scelta si attua in ordine al fatto che le attività di variante sono svolte rispetto al Master Plan 2021 e le previsioni di traffico sia stradale che aereo riportate in quest'ultimo vengono riconfermate";

PRESO ATTO che il Proponente ha individuato:

- la viabilità di accesso all'area di cantiere percorsa dai mezzi pesanti;
- le lavorazioni effettuate dai mezzi d'opera

quali sorgenti potenzialmente più impattanti per la fase di cantiere;

PRESO ATTO che per il calcolo del rumore immesso in ambiente sono state considerate le seguenti potenze acustiche dei mezzi d'opera:

Tabella 4-12: Codifica delle sorgenti co relativi livelli di potenza acustica, fattore di direzionalità e livelli di pressione acustica

n.rif.	SORGENTE	Lw	Q	Lp,1m
1	autocarri	92	2	84
2	autobotti	92	2	84
3	apripista	92	2	84
4	autobetoniere	94	2	86
5	Pompaggio cls	80	2	72
6	Gru fisse	90	2	82
7	Autogru	90	2	82
8	escavatori	92	2	84
9	pale	92	2	84
10	Rullo vibrante	97	2	89
11	Martello pneumatico	112	2	105
12	Rullo statico	95	2	87
13	asfaltatrice	92	2	84
14	vibrofinitrici	93	2	85

CANTIERI DI COSTRUZIONI EDILI

Nelle tabelle che seguono sono riportati altri dati utilizzabili per l'individuazione dei livelli di esposizione tipici delle varie lavorazioni, per i normali cantieri di costruzioni edili e per i cantieri di costruzioni stradali.

Tutti i dati sono stati ottenuti come valori medi di rilevazione effettuati in numerosi cantieri italiani (il che spiega i valori decimali del Leq) in cui erano utilizzate macchine di buona qualità.

LAVORAZIONE	ESPOSIZIONE/ADDETTI	LeqdB(A)
Scavi	Operai comuni con utensili manuali	72,0
	Escavatrice (addetto)	83,8
	Escavatrice (presenti)	81,7
	Casseratura (percussioni, taglio, ecc.)	77,2
Carpenteria	Disarmo (caduta tavole, percussioni, ecc)	89,7
	Montaggio e smontaggio ponteggi	65,6
Getti	In generale (con centrale di betonaggio, gru e vibrator a daga)	83,5
	Gruista	68,4
Lavorazione del ferro	Ferraiali	69,0
Murature	Muratori	72,0
Intonaci	Muratori	69,0
Preparazione malte	Operai comuni	78,7
Trasporto a mano materiale	Operai comuni	70,0
Scarico macerie	Operai comuni	81,4
Demolizioni con Martello pneumatico	Operai comuni	105,0
Fondo	Preparazione materiali, spostamenti, fisiologico	64,0
X-Attività varie di cantiere, valore medio		92,9

(Fonte A.N.C.E. dati medi rilevati in cantieri italiani)

PRESO ATTO che il Proponente ha simulato i seguenti scenari (coerentemente con quanto valutato per la componente atmosfera):

- lo scenario relativo al Master Plan 2021, per cui sono state considerate le seguenti attività:
 - Ampliamento terminal lotto 2A+Pier sud;
 - Ampliamento terminal lotto 2B;
 - Parcheggio multipiano B1;
 - Parcheggio P6;
 - Adeguamento depuratore.
- lo scenario delle varianti, in cui sono stati aggiunti gli interventi previsti nel periodo più gravoso tra il 2° semestre 2019 ed il 1° semestre 2022, agli interventi del Master Plan 2021 che rimangono confermati:
 - Interventi Master Plan 2021 confermati
 - Ampliamento terminal lotto 2A+Pier sud;
 - Ampliamento terminal lotto 2B;

- *Interventi in variante al Master Plan*
 - Parcheggio multipiano B1 (comprensivo dei piani interrati in variante);
 - Nuovo hotel;
- *Interventi di riprotezione*
 - Adeguamento e spostamento uffici/alloggi carabinieri, polizia di stato e uffici ENAC;
 - Nuovo polo ecologico (nuovo depuratore e smaltimento pneumatico) con demolizione depuratore esistente;

PRESO ATTO che in merito alla fase di cantiere il Proponente ha deciso di studiare più approfonditamente la fase considerata più gravosa, individuata nel periodo compreso tra il 2° semestre 2019 ed il 1° semestre 2022, in cui sono ipotizzati il maggior numero di cantieri attivi contemporaneamente, come rappresentato dal cronoprogramma operativo di cantiere riportato in figura 4-11 "Cronoprogramma Variante Master Plan con evidenziati i trimestri di massima operatività del cantiere nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che nell'analisi "... Si è inoltre inserito il rumore indotto dai mezzi movimentati dai cantieri in un probabile percorso esterno ai cantieri fino all'innesto con la strada principale, ipotizzando 10 veicoli pesanti all'ora A+R a 30 km/h ($L_w = 48 \text{ dB(A)/m}$).";

CONSIDERATO che l'analisi modellistica ha prodotto, come esito per gli scenari considerati, le curve di isolivello acustico rappresentate nelle figure 4-59: "Valori di emissione acustica - Fase di Cantiere - Master Plan" e 4-60: "Valori di emissione acustica - Fase di Cantiere - Variante al Master Plan" nel documento G_R_0A_00_00_00_Studio preliminare ambientale;

VALUTATO che, dal confronto tra le precedenti mappe, l'aumento di cantieri simultanei comporta livelli di rumore superiori a 50 dbA solo all'interno dei cantieri e comunque non al di fuori del sedime aeroportuale, senza interessare i ricettori considerati sensibili (residenze, attività commerciali, aree verdi, parchi ecc.);

CONSIDERATO che i cantieri della variante sono unicamente diurni;

CONSIDERATO che il Proponente ha analizzato anche i livelli di immissione per i ricettori sensibili individuati nel corso del MP 2021, considerati significativi in funzione delle distanze reciproche dai cantieri della variante:

Tabella 4-15 Valori di immissione assoluti e differenziali in fase di cantiere per i ricettori significativi

ID	Tipologia indirizzo	Classe Acustica	l_p' (dBA)	Residuo (dBA)	L_p (dB A)	Limite immissione assoluto (dBA)	Rispettato	Limite immissione differenziale (dBA)	Rispettato
1	Residenza - Via Triestina 163	III	34,5	55,0	55,0	60	SI	5	SI
3	Residenza - Via Alessandria 43	III	38,5	55,2	55,3	60	SI	5	SI
4	Park hotel Annia Via Triestina 161	III	38,5	55,0	55,1	60	SI	5	SI

VALUTATO che dalle analisi espresse dal Proponente emerge che per i ricettori significativi sono rispettati sia i livelli di immissione assoluti che differenziali;

VALUTATO che si possa concordare col Proponente nel ritenere l'impatto acustico generato dai cantieri delle opere in variante non significativo;

Fase di esercizio

PRESO ATTO che in fase d'esercizio il rumore dovuto alla realizzazione della variante sarà dovuto ad una diversa collocazione delle funzioni e alla modifica del sistema dei parcheggi;

PRESO ATTO che le nuove sorgenti che maggiormente alterano il clima acustico dovute alla realizzazione dei servizi che saranno ricollocati e del nuovo hotel sono le unità di trattamento aria (UTA) dei climatizzatori;

PRESO ATTO che "... 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 ...";

CONSIDERATO che per la fase di esercizio i recettori sensibili esterni più prossimi al sedime aeroportuale distano più di 300 m;

SI RITIENE plausibile, come sostenuto dal Proponente, "... che l'immissione acustica sia considerabile come trascurabile";

PRESO ATTO che la creazione del nuovo polo ecologico rispetterà le indicazioni poste dalla direttiva ERP e dalle Linee guida per la progettazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale, portando alla sostituzione dei dispositivi con altri di maggior efficienza acustica;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "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";

CONSIDERATO che 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;

VALUTATO pertanto che, anche in fase di esercizio, l'implementazione delle varianti proposte non induca un incremento del rumore né variazioni significative rispetto a quanto già approvato con il Masterplan MP 2021 e soggetto a prescrizioni;

Traffico stradale

PRESO ATTO che, per il MP 2021, il Proponente ha redatto un apposito studio trasportistico e **PRESO ATTO** le opere previste dalla presente variante non comportano un aumento del traffico stradale analizzato;

CONSIDERATO che il livello di servizio relativo alla viabilità previsto dalle simulazioni del citato studio si possa considerare inalterato, come sostenuto dal Proponente;

PRESO ATTO che tale studio concludeva che: "... il Livello di Servizio, pur con l'aumento di traffico per l'ulteriore incremento di passeggeri aeroportuali, non sarebbe stato peggiore di C nei nodi esterni della rete viaria; mentre nell'ambito aeroportuale non segnala problematiche particolari in relazione al deflusso veicolare";

CONSIDERATO che in fase di cantiere è previsto un aumento dei mezzi necessari alle lavorazioni, ma che questa interferenza sarà limitata nel tempo e nello spazio;

PRESO ATTO che il Proponente prevede di applicare opportune "attenzioni" quali misure mitigative (limite di 30 Km/h per i mezzi in uscita dalle aree di cantiere e adeguata pulizia del manto stradale);

PRESO ATTO che in fase di esercizio gli interventi in variante non modificano le previsioni di incremento di traffico aereo, veicolare e/o acqueo, e che pertanto si ritengono valide le ipotesi adottate per il MP 2021;

CONSIDERATO che in relazione agli interventi di variante non è pertanto previsto un incremento dei flussi veicolari rispetto a quanto già previsto ed approvato;

VALUTATO che l'impatto sul traffico dovuto alla realizzazione degli interventi in variante, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, sia da considerare trascurabile;

Misure di mitigazione e compensazione

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *“In merito ai potenziali impatti generati durante la fase di costruzione, non si ritiene che gli interventi previsti possano indurre rilevanti alterazioni sulle componenti ambientali, in considerazione di:*

- *reversibilità e temporaneità delle perturbazioni indotte dalle fasi di cantiere;*
- *interventi localizzati all'interno del sedime aeroportuale, già fortemente antropizzato;*
- *misure di attenuazione adottate per i cantieri.*

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”;

CONSIDERATO che il Proponente prevede inoltre *“... di provvedere alla piantumazione di specie arboree e arbustive di tipo autoctono a compensazione (in termini quali - quantitativi) di quanto verrà abbattuto ...”*, nello specifico per la realizzazione dei parcheggi temporanei, come già specificato nel paragrafo relativo alla componente *“vegetazione”*

VALUTATO che le opere di mitigazione e compensazione già autorizzate in sede di MP 2021, integrate con un idoneo progetto di piantumazione delle specie arboree e arbustive autoctone sulle aree a verde che saranno trasformate per la realizzazione dei parcheggi temporanei – così come già presentato dal Proponente nel corso delle integrazioni del mese di marzo 2019 - siano condivisibili;

VALUTATO che, in merito ai parcheggi temporanei (in uso fino al 2025), il Proponente provvederà a fornire un adeguato progetto di riqualifica e ripristino alle attuali funzioni a verde;

Monitoraggio ambientale

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: *“Alla luce del fatto che gli impatti derivanti dagli interventi proposti sono da considerarsi trascurabili [...] non si ritiene di apportare modifiche sostanziali al piano di monitoraggio, che dovrà tuttavia essere aggiornato con l'inserimento dei nuovi interventi non previsti in precedenza, rimodulando il cronoprogramma in base alle modificate tempistiche di realizzazione degli interventi in essere.”;*

CONSIDERATO che il Piano di Monitoraggio del MP 2021 è preventivamente concordato con ARPA Veneto, che controlla direttamente le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e ne valida gli esiti;

VALUTATO che sia corretto, anche ai fini dell'omogeneità della gestione delle attività di monitoraggio dell'intero Masterplan attualmente in fase di realizzazione, rimodulare concordemente con ARPA Veneto il programma attualmente in essere in funzione delle modificate tempistiche di costruttive;

In conclusione,

VALUTATO che le opere oggetto di variante non implicano alcuna rivisitazione dei giudizi già espressi dalla Commissione sul Masterplan 2021, di cui al Parere CTVA PRR-1876-25092015, ma che tuttavia dovranno essere inserite opportunamente tra le attività e le opere già previste nel suddetto Masterplan 2021, attraverso l'aggiornamento delle fasi di lavoro, del cronoprogramma e di tutte le altre previsioni (come i monitoraggi, il PUT etc.) che ne risulteranno modificate.

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

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE all'esclusione dalla VIA del progetto "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tesserà – Varianti al Master Plan 2021", ferme restando le seguenti condizioni ambientali:

Numero prescrizione	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente provvederà a fornire il cronoprogramma aggiornato ed armonizzato di tutte le fasi, di tutti gli interventi e di tutte le varianti intercorse dall'approvazione del DEC VIA 9/2016 ad oggi, incluse le opere del presente parere, in coerenza alle prescrizioni già impartite nei precedenti pareri MATTM citati in premessa.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri Aspetti
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva, dopo aver effettuato quanto previsto dalla prescrizione n.1 del presente parere, il Proponente provvederà a ottemperare a tutte le condizioni ambientali già espresse nel DEC VIA 9/2016.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione	3
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Terre e Rocce da Scavo
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio dell'attività, in fase di progettazione esecutiva, il Proponente provvederà ad aggiornare il Piano di Utilizzo delle Terre del Master Plan 2021, aggiornandolo in relazione al nuovo cronoprogramma e alla rimodulazione delle fasi, sempre in conformità alla prescrizione A) 2 del DEC/VIA 9/2016 ed includendo nel quadro delle attività tutte le opere e le movimentazioni di materiale indotte dalla presente variante, con conseguente rimodulazione delle fasi di intervento, il ricalcolo dei volumi fase per fase, le prove, gli esiti delle caratterizzazioni, i trasporti, i monitoraggi ecc. Detto Piano dovrà essere oggetto di specifica approvazione.
Termine avvio	Ante operam (progettazione esecutiva)

Numero prescrizione	3
Verifica Ottemperanza	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione	4
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente Idrico
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva il Proponente provvederà a dimostrare l'avvenuto completamento dell'intervento 5.01 del MP 2021 – bacino di laminazione prima di eseguire le opere in variante. Qualora tale intervento non possa essere completato con tempistiche idonee alla variante oggetto del presente parere, il Proponente provvederà a realizzare bacini di invaso alternativi ed equivalenti dal punto di vista ambientale, che dovranno essere preventivamente autorizzati dal competente Consorzio di bonifica delle Acque Risorgive. Il Proponente trasmetterà al MATTM tutte le evidenze del caso, prima di avviare i lavori delle opere in variante.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Ante operam (progettazione esecutiva)
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Consorzio di bonifica delle Acque Risorgive

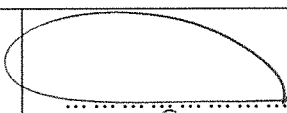
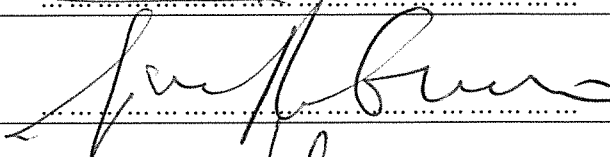
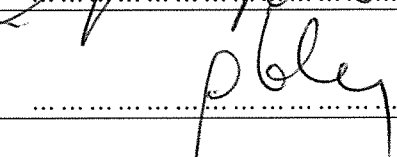
Numero prescrizione	5
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Vegetazione, flora, ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Il Proponente provvederà a redigere il progetto esecutivo di piantumazione di specie arboree e arbustive, di tipo autoctono, nelle aree destinate alla realizzazione dei parcheggi P8 e P9 (in termini quali - quantitativi), nonché il layout esecutivo dei parcheggi stessi, con rendicontazione degli esemplari piantumati. Il Proponente trasmetterà il progetto al MATTM per approvazione, prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione	6
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Vegetazione, flora, ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Il Proponente provvederà a redigere un progetto di riqualificazione a verde delle aree destinate alla presenza dei parcheggi temporanei P8 e P9, da realizzarsi al termine del loro utilizzo (definito dal Proponente stesso nel 2025). Il Proponente trasmetterà il progetto al MATTM per approvazione, prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica	Fase di progettazione esecutiva

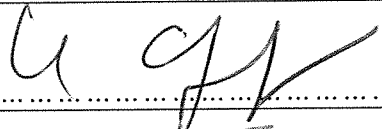
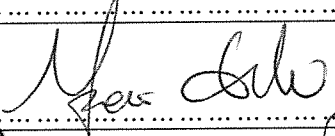
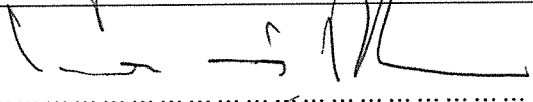
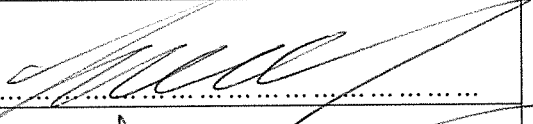
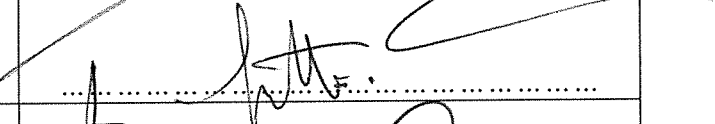
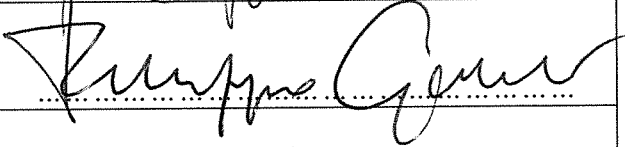
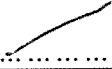
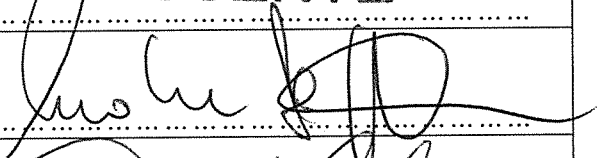
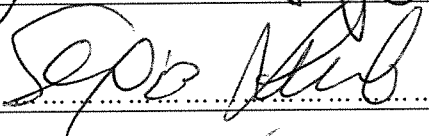

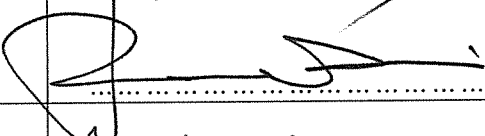

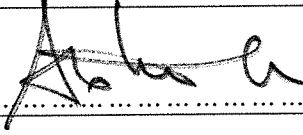
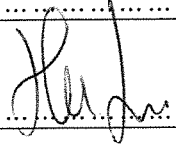
Numero prescrizione	6
Ottemperanza	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	


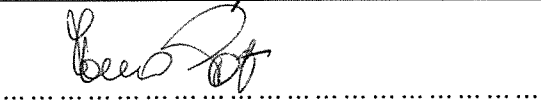
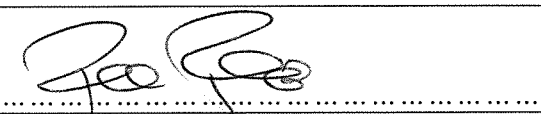
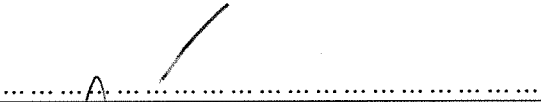
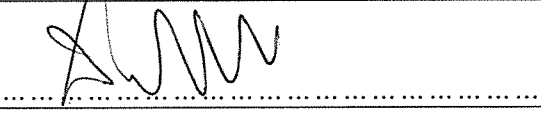
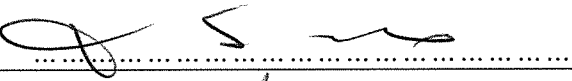
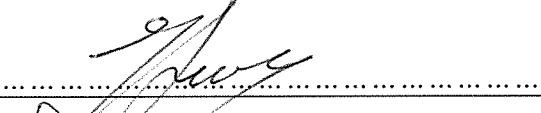
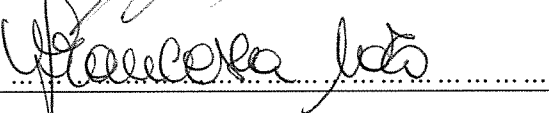
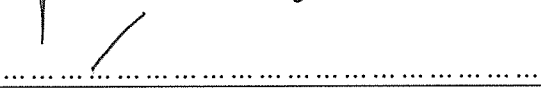
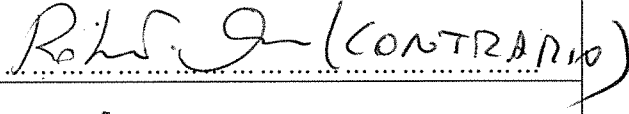
Numero prescrizione	7
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	PMA
Oggetto della prescrizione	Ai fini dell'omogeneità della gestione delle attività di monitoraggio dell'intero Masterplan, il Proponente provvederà a rimodulare concordemente con ARPA Veneto il programma di monitoraggio attualmente in essere, in funzione dell'inserimento delle opere in variante e delle modificate fasi, cronoprogramma e tempistiche di costruzione. Il Piano di Monitoraggio aggiornato e il parere di approvazione di ARPA Veneto saranno inoltrati per conoscenza al MATTM prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Veneto

Numero prescrizione	8
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali / altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Per l'intera durata dei lavori di realizzazione del nuovo depuratore dovrà essere mantenuto in funzione il depuratore esistente, che dovrà garantire la depurazione delle acque reflue prodotte dall'attività aeroportuale fino all'entrata in funzione definitiva del nuovo impianto. Il Proponente concorderà con ARPA Veneto le fasi della dismissione dell'impianto esistente, e provvederà a fornire al MATTM tutte le evidenze del caso.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Veneto

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)	<i>Mozena</i>
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	/
Prof. Vittorio Amadio	<i>V. Amadio</i>
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE <i>Baldoni</i>
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	<i>Bonino</i>
Dott. Andrea Borgia	<i>Borgia</i>
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	<i>Calzolari</i>
Ing. Antonio Castelgrande	<i>Castelgrande</i>
Arch. Giuseppe Chiriatti	<i>Chiriatti</i>
Arch. Laura Cobello	<i>Cobello (CONTRARIO)</i>
Prof. Carlo Collivignarelli	<i>Carlo Collivignarelli</i>
Dott. Siro Corezzi	<i>CONTRARIO (Corezzi)</i>
Dott. Federico Crescenzi	<i>Crescenzi</i>
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
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	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	

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