



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

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 85 del 20.11.2020

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera - Prescrizione: A.2 Decreto VIA n.9/2016</p> <p>ID_VIP 5485</p>
Proponente:	<p>ENAC</p>

La Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PREMESSO che:

- la Società ENAC in data 13/08/2020 con nota prot.n.77889 ha presentato, ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006, domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 2 contenuta nel Decreto Ministeriale di compatibilità ambientale n. 9 del 19/01/2016 (d’ora innanzi D.M. n. 9/2016) relativo al progetto “*Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan 2021*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/65795 in data 24/08/2020;
- la Divisione con nota prot.n. MATTM/69577 del 08/09/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/2743 in data 08/09/2020, ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica e ha comunicato che la documentazione relativa al procedimento è consultabile sul portale delle valutazioni ambientali;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il D.M. n. 9/2016 è stata decretata la compatibilità ambientale del progetto “*Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan 2021*”, subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all’art. 1;
- con il Decreto Direttoriale n. 217 del 21/06/2019 è stata determinata l’esclusione dalla procedura di VIA per il progetto “*Aeroporto “Marco Polo” di Venezia Tessera – Varianti al Master Plan 2021*” condizionato all’osservanza delle condizioni ambientali di cui all’art. 1; in particolare, l’art. 1 riporta “*Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS n. 3008 del 24 maggio 2019*”;

- la condizione ambientale n. 2 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 sulle Varianti al Master Plan 2021 (rif. Decreto Direttoriale n. 217 del 21/06/2019), richiede che: *“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”*;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alle prescrizioni di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MATTM/69577 del 08/09/2020:
 - o Aggiornamento dei documenti programmatici di ottemperanza;
 - o Piano di utilizzo delle terre Documento programmatico ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo" (d'ora innanzi D.M. n. 161/2012);
 - o Piano delle analisi – Fase 3 ai sensi del D.M. n. 161/2012;
 - o Piano di Utilizzo e gestione delle materie Fase 3 ai sensi del D.M. n. 161/2012;
 - o Relazione di Cantierizzazione e Gestione Ambientale del Cantiere – Fase 3;
- la Fase 3 degli interventi del Master Plan 2021, oggetto della citata documentazione, è costituita dal solo intervento 6.21 “Nuovo Polo Ecologico”, mentre i restanti interventi del Master Plan 2021, affronteranno la verifica di ottemperanza in fasi successive ad oggi non definibili per la situazione determinata dalla pandemia di coronavirus;

Per quanto riguarda la prescrizione n. 2

RILEVATO che:

- la prescrizione n. 2. riporta:

“Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo

Il Proponente dovrà predisporre:

a) una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale;

b) una relazione contenente il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati per tutte le opere oggetto del presente provvedimento con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle eventuali cave e discariche che saranno utilizzate, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave e discariche alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali.

I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-fisiche ai sensi del DM 161/2012. Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e rinterri in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante,

al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare - dalla quota del fondo scavo fino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco - esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

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

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

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

CONSIDERATO che nell'elaborato Aggiornamento dei documenti programmatici di ottemperanza:

- il Proponente fa presente che:
 - o la situazione determinata dalla pandemia di coronavirus e, in particolare, l'impossibilità di prevedere una ripresa del traffico alle dimensioni registrate nell'anno precedente nel breve periodo (anni 2020-2021), ha costretto il gestore aeroportuale a sospendere la programmazione degli interventi del Master Plan 2021, comprensivi delle Varianti, necessari a supportare lo sviluppo a oggi disatteso. Il Proponente non esclude che tale situazione e le sue conseguenze economiche comportino una profonda revisione delle strategie di sviluppo e degli interventi del Master Plan ad oggi non ancora realizzati. Infatti, l'aeroporto di Venezia ha registrato per i mesi di marzo ed aprile 2020 un calo del traffico, rispetto allo stesso bimestre del 2019, pari al 90% in termini di passeggeri e al 70% in termini di movimenti aerei. Il traffico aereo per l'anno in corso si attesterà presumibilmente su un numero di passeggeri pari a meno di 3 milioni, cioè molto al di sotto di quelli registrati nell'anno 2017 (anno ante operam rispetto al Master Plan 2021), cioè circa 10,5 milioni, e per l'anno 2021 si prevede di non superare i 7-8 milioni di passeggeri, a fronte dei 12 milioni di passeggeri registrati nel 2019 e delle previsioni di crescita dello stesso Master Plan 2021;
 - o risulta tuttavia necessario garantire in aeroporto il funzionamento di tutti i servizi essenziali e, nella previsione dell'arrivo dei cantieri di RFI del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto, procedere nel 2021 con la realizzazione del nuovo impianto di depurazione e delle sue pertinenze (intervento 6.21 Nuovo Polo Ecologico, precedentemente codificato come 6.02), facente parte delle Varianti al Master Plan 2021, prima che l'impianto esistente sia demolito dai cantieri RFI; non sussiste inoltre urgenza ad oggi per le altre funzioni interferite dai cantieri della ferrovia, rappresentate dai parcheggi, dalla palazzina Carabinieri e Polizia e dal deposito di Area Tecnica;
 - o il Master Plan 2021 con l'intervento codificato come 6.02 (adeguamento del depuratore) prevedeva di riqualificare ed adeguare il depuratore esistente. La variante prevede invece di realizzare un nuovo Polo Ecologico (nuovo depuratore e nuova isola ecologica), adeguato alle previsioni di traffico del Master Plan 2021, in un'area ricavata all'interno del parcheggio P6 (intervento 3.41 del Master Plan 2021, realizzato in due stralci tra maggio 2018 e novembre 2019). La realizzazione del nuovo Polo Ecologico deve necessariamente garantire il suo funzionamento prima dell'arrivo dei cantieri RFI del collegamento ferroviario, al fine di assicurare la continuità di trattamento dei reflui e di raccolta e smaltimento dei rifiuti;

- la realizzazione del nuovo Polo Ecologico è subordinata all'ottemperanza di una serie di prescrizioni ante operam;
- il Proponente fornisce lo stato di ottemperanza alla prescrizione n. 2 relativamente agli interventi del Master Plan 2021 aggiornato con le varianti;
- il Proponente fa presente inoltre che l'elaborato "Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico" ha l'obiettivo di fornire un quadro organico aggiornato circa la gestione delle terre e rocce da scavo utilizzate nell'ambito della realizzazione degli interventi previsti nel Master Plan 2021 e sue Varianti e risponde specificamente alla prescrizione n. 3 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 sulle Varianti al Master Plan 2021, per la quale: *"Prima dell'inizio dell'attività, in fase di progettazione esecutiva, il Proponente provvederà ad aggiornare il Piano di Utilizzo delle Terre del Master Pian 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"*;

CONSIDERATO che relativamente al **punto a) Relazione di cantierizzazione**:

- in ottemperanza alla prescrizione n. 2 punto a) il Proponente ha presentato la Relazione di cantierizzazione e gestione ambientale del cantiere – Fase 3;
- la Relazione affronta la metodologia di analisi (Schede progettuali, Screening ambientale generale, Schede ambientali), la definizione degli impatti (Individuazione delle lavorazioni; Individuazione dello scenario maggiormente critico; Schede progettuali per le diverse lavorazioni; Screening ambientale; Schede ambientali di analisi delle lavorazioni con riferimento alle componenti ambientali Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Rumore, Vibrazioni; Screening specifico in funzione delle attività elementari), l'analisi degli effetti (Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo) e le misure di attenuazione applicate in fase di cantiere;
- sono state individuate le seguenti attività previste per la realizzazione del nuovo Polo Ecologico a servizio dell'aeroporto Marco Polo, all'interno del parcheggio P6:

Cod.	Cod. Attività elementare
L01	Scavo di scotico
L02	Scavo di sbancamento
L03	Realizzazione fondazioni
L04	Rinterri
L05	Realizzazione di elementi strutturali gettati in opera
L06	Posa in opera di elementi prefabbricati
L07	Trasporto materiali
L08	Demolizione manufatti edilizi con tecnica tradizionale
L09	Stoccaggio materiali provenienti dalle demolizioni
L10	Demolizione pavimentazione in conglomerato bituminoso
L11	Formazione delle sottofondazioni e fondazioni di pavimentazione
L12	Realizzazione pavimentazioni in conglomerato bituminoso

- in coerenza alla metodologia del Worst Case Scenario il Proponente ha individuato lo scenario più critico dal punto di vista ambientale, scelto in funzione della sovrapposizione temporale di più

lavorazioni previste per la realizzazione dell'intervento in esame, nonché in funzione della tipologia di lavorazione e del tempo necessario alla realizzazione della stessa; in questo modo è stato possibile identificare la condizione più critica corrispondente alla seconda metà del terzo mese di lavorazione e, riportate le lavorazioni previste in tale scenario di riferimento critico, si sono effettuate le valutazioni in relazione a tale quadro, declinandolo specificatamente in funzione delle componenti ambientali analizzate;

- definita la sintesi dello screening ambientale specifico, mediante specifiche schede, e individuate le componenti in generale interferibili, è stata focalizzata l'attenzione sull'intervento in esame, caratterizzato dalle lavorazioni elementari precedentemente identificate; per quanto riguarda lo screening specifico per ogni componente è stato fatto riferimento a metodologie di analisi differenti in funzione delle specificità delle singole componenti analizzate;
- infine, il Proponente fa presente che durante la realizzazione degli interventi previsti nell'ambito del progetto di costruzione del nuovo Polo Ecologico a servizio dell'Aeroporto Marco Polo, verranno adottati accorgimenti e misure di attenuazione delle possibili interferenze ambientali, legati principalmente alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico; infatti:
 - o tutti i mezzi di cantiere dovranno essere omologati con motori EURO 5 o superiori;
 - o prima dell'uscita dei mezzi dal cantiere l'impresa dovrà adottare sistemi di pulizia delle ruote degli automezzi di trasporto con sistema lava ruote trasportabile dotato di cisterna estera, per evitare di sporcare le strade pubbliche e la formazione di polveri;
 - o gli autocarri di trasporto di terreno e materiale sciolto dovranno essere dotati di telo o di sistema di copertura del cassone per evitare dispersione di polvere o di materiale;
 - o l'impresa deve provvedere a bagnare periodicamente l'area di cantiere e la strada di accesso al cantiere per evitare la formazione ed il sollevamento di polvere;
 - o le recinzioni di cantiere dovranno essere provviste di teli oscuranti antipolvere;
 - o dovrà essere evitata la formazione di cumuli di terreno all'interno del cantiere: il terreno di scavo in eccesso deve essere allontanato immediatamente dal cantiere; i cumuli di terreno residuo che deve essere accumulato temporaneamente per il rinterro a ridosso dei manufatti deve essere mantenuto bagnato tramite idonei sistemi di nebulizzazione d'acqua;
- il Proponente dovrà inoltre provvedere alla corretta raccolta e al convogliamento in apposito sito di destinazione delle acque superficiali di dilavamento dell'area di cantiere e di deposito, nonché in caso di incidente, intervenire con adeguate misure gestionali del cantiere;

CONSIDERATO che relativamente al *punto b) Relazione su terre, rocce da scavo e altri materiali:*

- in ottemperanza alla prescrizione n. 2 punto b) il Proponente ha presentato:
 - o il Piano di utilizzo delle terre Documento programmatico ai sensi del D.M. n. 161/2012;
 - o il Piano delle analisi – Fase 3 ai sensi del D.M. 161/2012;

il Piano di Utilizzo e gestione delle materie Fase 3 ai sensi del D.M. n. 161/2012;

Per quanto riguarda il documento programmatico

CONSIDERATO che:

- nell'elaborato Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico il Proponente presenta le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo per la Fase 1, Fase 2, Fase 3 e Fasi successive;

- in funzione dei quantitativi di materiale proveniente dagli scavi necessari per la realizzazione delle opere del Master Plan è stato possibile definire un bilancio complessivo della movimentazione delle Terre, che è il risultato di un insieme formale di "sottobilanci" legati sia al soddisfacimento delle esigenze per la realizzazione delle singole opere sia in una logica complessiva mirante a minimizzare sia il ricorso ad approvvigionamenti di materie prime da cava sia la produzione di rifiuti;
- in particolare, si stima la chiusura dei lavori previsti nel Master Plan 2021 comprensivo delle sue Variante conseguentemente la validità del Piano entro il 31/12/2026;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- al Documento Programmatico fanno seguito i piani attuativi di utilizzo delle terre e rocce da scavo degli interventi secondo le fasi previste;
- con il presente parere la Commissione si pronuncia in merito all'ottemperanza alla prescrizione n. 2 del D.M. n. 9/2016 per il solo intervento 6.21 "Nuovo Polo Ecologico" che corrisponde alla Fase 3;

Per quanto riguarda il Piano di analisi ed il Piano di Utilizzo e gestione delle materie Fase 3

CONSIDERATO che:

Descrizione dell'intervento

- l'intervento 6.21 Nuovo Polo Ecologico ha per oggetto la realizzazione del nuovo depuratore e delle sue pertinenze (l'isola ecologica), dal momento che il depuratore esistente e le aree contermini verranno interferite dai cantieri del collegamento ferroviario RFI con l'aeroporto e vengono a trovarsi in corrispondenza della futura stazione ferroviaria;
- l'intervento è costituito di vasche in cls armato, edifici, piazzali e superfici stradali;
- l'intervento si localizza all'interno dell'aeroporto, nella parte N-O del parcheggio P6 (intervento 3.41_02 del Master Plan 2021, terminato a novembre 2019), nella porzione d'area di circa 11.000 m2 compresa tra la SS14 ed il canale Pagliaghetta;
- il progetto comprende anche la realizzazione della strada di accesso al depuratore e all'isola ecologica che si sviluppa nella porzione N-O del parcheggio P6. La strada di accesso al depuratore si innesta nella controstrada esistente a S-E della SS14 e che si raccorda con quest'ultima;
- la grande parte dei lavori si svolgeranno all'interno dell'attuale parcheggio P6; sono previsti, comunque, anche lavori in aree esterne al P6 per la realizzazione di sottoservizi e delle opere idrauliche ed elettriche di collegamento dei nuovi impianti con le infrastrutture esistenti dell'aeroporto. Più specificamente:
 - o nell'area situata a N-E del parcheggio P6 sono previsti i lavori di deviazione della fognatura esistente, la costruzione della stazione di sollevamento delle acque reflue, il collettore di alimentazione del depuratore e la condotta di alimentazione delle acque depurate alla trigenerazione per il riutilizzo all'interno dell'aeroporto;
 - o lungo via Cà Da Mosto, interna al sito aeroportuale, a sud del parcheggio P6 fino alla cabina elettrica n. 12, per la sostituzione della linea elettrica che alimenta il depuratore e per la posa della condotta che trasferisce le acque depurate alla trigenerazione, per il riutilizzo all'interno dell'aeroporto;

Le caratterizzazioni ambientali

- l'area oggetto di studio si colloca nel dominio sedimentario del fiume Brenta che presenta una prevalenza dei silicati totali rispetto ai carbonati (30-40%) oltre a significativi contenuti in fillosilicati

e minerali argillosi. Riguardo la presenza di metalli e metalloidi nei suoli, è stato effettuato da ARPAV nel 2011 uno studio finalizzato alla determinazione dei valori di fondo naturale di questi elementi sull'intero territorio regionale;

- di tutte le indagini effettuate nel 2014 in fase di progettazione per l'area del parcheggio P6 (intervento 3.41 del Master Plan 2021, realizzato in due stralci e terminato a novembre 2019), due trincee sono afferenti all'area relativa al progetto in esame e in particolare 2 punti ricadenti nell'area del Nuovo Polo Ecologico; da ognuno sono stati ricavati due campioni, in quanto in corrispondenza di questi punti non si prevedevano (per il P6) scavi con profondità superiore ai 2 m. In particolare, un campione è stato ottenuto mescolando e quartando il terreno proveniente dagli scavi tra -2,00 e -1,00 m dal p.c., il secondo mescolando e quartando il terreno proveniente dagli scavi tra -1,00 m e il piano campagna;
- i parametri indagati sono stati quelli dell'Allegato 4 "Procedure di caratterizzazione chimico-fisiche e accertamento delle qualità ambientali" di cui al D.M. 161/2012; dalle analisi chimiche sono stati determinati, pertanto, i seguenti elementi: Arsenico (As), Cadmio (Cd), Cobalto (Co), Cromo (Cr) totale, Cromo (Cr) VI, Mercurio (Hg), Nichel (Ni), Piombo (Pb), Rame (Cu), Zinco (Zn), Idrocarburi pesanti (C>12). L'analisi dei risultati delle caratterizzazioni chimiche dei terreni è stata confrontata con i citati limiti normativi, mentre in Allegato 2 sono stati riportati i relativi Rapporti di prova;
- tutti gli analiti sono risultati al di sotto dei valori CSC di Colonna A della Tabella 1/B dell'Allegato 5 al Titolo V Parte IV, così come modificato dal fondo naturale ambientale di cui alla DGRV 819 del 04/06/2013 emanata in seguito allo studio ARPAV del 2011;
- il Piano delle Analisi è stato condiviso dall'ARPAV, con nota 60094 del 31/7/2020, in risposta alla nota SA/18-6.2020/0001393, per la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo; l'ARPAV ha chiesto, vista la data di esecuzione dei precedenti campioni, non appena avranno luogo i lavori, un aggiornamento delle indagini analitiche eseguite;
- il Proponente prevede 4 punti di indagine necessari per l'aggiornamento delle caratterizzazioni da effettuare durante la realizzazione del Nuovo Polo Ecologico;

Le volumetrie prodotte ed i loro utilizzo

- l'intervento prevede scavi e demolizioni. Per quanto concerne gli scavi di terre:
 - o impianto di depurazione: scavi per la realizzazione di vasche, edifici e condotte, aventi profondità comprese tra - 0,60 m e -3,40 m dal piano campagna;
 - o isola ecologica: scavi per la realizzazione di piazzali, aventi profondità fino a -1,00 m dal piano campagna;
 - o strada di accesso: scavi per la realizzazione del cassonetto stradale, aventi profondità fino a - 0,60 m dal piano campagna.
- il volume complessivo dei materiali scavati è pari a 10.862 m³.
- è previsto solo l'impiego parziale del terreno di scavo per il riutilizzo in cantiere per rinterri di condotte e a ridosso delle vasche e dei manufatti, in quantità pari a 1.857 m³;
- il materiale in esubero proveniente dagli scavi risulta di 9.004 m³: ~~ehe~~ si prevede di conferire tale materiale nell'area di deposito intermedio D3, destinato all'intervento di mitigazione del Master Plan 2021 6.17_M2-M3b "Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera", per la cui realizzazione sono necessari circa 111.000 m³ di terre entro colonna A della Tabella 1/B dell'Allegato 5 al Titolo V Parte IV, così come modificato dal fondo naturale ambientale di cui alla D.G.R.V. n. 819 del 04/06/2013.
- il bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo è il seguente

Terre scavate [m ³]	10.862
Terre riutilizzate in situ [m ³]	1.857
Terre a deposito intermedio [m ³] successivamente destinate all'intervento di mitigazione 6.17_M2-M3b "Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera"	9.004

- si è reso necessario individuare un sito di deposito intermedio dove stoccare temporaneamente il sottoprodotto in attesa di riutilizzo nelle fasi successive pari a 160.000 m²;
- nell'area di deposito intermedio in fase esecutiva dovranno essere posti in essere tutti gli accorgimenti necessari a evitare potenziali contaminazioni quali misure idonee a ridurre le interferenze causate dalla produzione di polveri, la continua e corretta manutenzione delle macchine atte alla movimentazione delle terre e l'adozione di corrette misure identificative delle diverse aree del deposito stesso; il deposito delle terre dovrà avere una durata coerente con quanto definito dal Piano di Utilizzo delle terre;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il D.M. n. 9 del 19/01/2016 (di concerto tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali (MiBACT), ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni per il Master Plan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera – Venezia, relative alla tematica delle terre e rocce da scavo, da sviluppare ai sensi del DM 161/12
- L'elaborato "Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico" risponde specificamente alla prescrizione n. 3 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 sulle Varianti al Master Plan 2021, per la quale: "Prima dell'inizio dell'attività, in fase di progettazione esecutiva, il Proponente provvederà ad aggiornare il Piano di Utilizzo delle Terre del Master Pian 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";
- il piano di utilizzo della Fase 3 è stato predisposto ai sensi del D.M. n. 161/2012 come richiesto dalla suddetta prescrizione e in coerenza con l'art. 27 del 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164" che prevede "I progetti per i quali alla data di entrata in vigore del presente regolamento è in corso una procedura ai sensi della normativa previgente restano disciplinati dalle relative disposizioni. (...)"; è prevista ulteriore caratterizzazione delle terre e rocce scavate, da attuare in corso d'opera;
- una volta eseguite le caratterizzazioni in corso d'opera sui 4 punti di indagine il Proponente è tenuto a darne comunicazione all'ARPA Veneto;
- le procedure di campionamento e di caratterizzazione chimico – fisica delle terre e rocce da scavo seguono quanto indicato dal D.M. n. 161/2012
- le procedure di campionamento in fase di progettazione seguono quanto descritto nell'Allegato 2 del D.M. n. 161/2012, in cui nel dettaglio sono definiti il numero di punti di indagine e di campioni da effettuare, funzione della profondità dello scavo, il criterio di localizzazione di questi all'interno dell'area in esame e le modalità di campionamento;
- il materiale di scavo individuato nel piano di utilizzo, come definito dall'art. 4, comma 1, del D.M. n. 161/2012, è qualificabile come sottoprodotto in quanto rispondente ai seguenti requisiti:

- il materiale da scavo è generato durante la realizzazione di un'opera, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale materiale;
 - il materiale da scavo è utilizzato, in conformità al Piano di Utilizzo nel corso dell'esecuzione della stessa opera, nel quale è stato generato, o di un'opera diversa, per la realizzazione di rinterri, riempimenti, rimodellazioni, rilevati, ripascimenti, interventi a mare, miglioramenti fondiari o viari oppure altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali;
 - il materiale da scavo è idoneo ad essere utilizzato direttamente, ossia senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale secondo i criteri di cui all'Allegato 3;
 - il materiale da scavo, per le modalità di utilizzo specifico di cui alla precedente lettera b), soddisfa i requisiti di qualità ambientale di cui all'Allegato 4.
- in sintesi il Piano di Utilizzo è stato redatto secondo le indicazioni di cui all'Allegato 5 e all'Allegato 8 del D.M. n. 161/2012;
 - la sussistenza delle condizioni che il materiale da scavo sia considerato sottoprodotto è comprovata dal proponente tramite il Piano di Utilizzo;
 - il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera;
 - ARPAV:
 - o ha condiviso preliminarmente, come previsto dalla prescrizione n. 2, Sezione A, art. 1 del D.M. n. 9/2016, il piano di campionamento
 - o ha condiviso il Piano delle Analisi, con nota prot. 64271 del 23/07/2020, in risposta alla nota SAVE SpA SA/18.6.2020/0001389, per la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo
 - o A seguito dell'incontro tecnico del 22/06/2018, è stato convenuto con SAVE SpA un protocollo di comunicazione nel quale si concorda l'adeguamento da parte delle Ditte, incaricate nelle attività di scavo per la realizzazione delle opere ed infrastrutture, di adeguarsi al DPR n. 120/2017 al fine di consentire il controllo da parte di ARPAV (è stato in particolare previsto l'inserimento nell'applicativo web dell'Agenzia gestito dal Servizio Osservatorio Suoli e Bonifiche). ARPAV ha provveduto comunque, dopo aver ricevuto il documento Piano di Analisi della Fase 3 (acquisito con prot. ARPAV n. 52318 del 18/06/2020) a integrare e adeguare il suddetto piano con: 1) l'estensione dell'area di intervento; 2) una tabella contenente il bilancio complessivo delle TRS; 3) integrazione dei parametri BTEX e IPA (non ricompresi in precedenza); 4) integrazione con n. 1 punto di indagine aggiuntivo rispetto quelli proposti; 4) la modifica dell'ubicazione dei punti di campionamento rispetto a quelli proposti. Poiché le analisi fornite con il Piano delle Analisi della Fase 3 risalgono al 2014, con nota ARPAV prot. n. 64271 del 23/07/2020 si è chiesto a SAVE SpA di provvedere al loro aggiornamento (ARPAV si riserva la valutazione delle risultanze non appena disponibili).

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 2 del decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19/01/2016 relativo al progetto "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan 2021", così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot.n. MATTM/69577 del 08/09/2020:

- la prescrizione n. 2 è da considerarsi ottemperata, con l'indicazione della necessità di rispettare la seguente condizione riguardante la fase di cantiere in corso d'opera:

Condizione n. 1	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà ottemperare a quanto richiesto dall'ARPA Veneto e dare comunicazione nell'ambito dell'aggiornamento del piano di utilizzo e delle analisi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	ARPA Veneto
Enti coinvolti	---