



*Ministero della Transizione Ecologica*

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

## **Sottocommissione VIA**

**Parere n. 359 del 18 ottobre 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p><b>Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera. Decreto di esclusione VIA n. 217 del 21/06/2019.</b></p> <p><b>Condizione ambientale n. 7.</b></p> <p><b>ID_VIP 7364</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC</b>

## 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*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;
- 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;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

**PREMESSO** che:

- con Decreto Ministeriale n. 9 del 19/01/2016, è stata determinata la compatibilità ambientale per il Master Plan 2021 dell’Aeroporto “Marco Polo” di Venezia;
- con Decreto Direttoriale n. 217 del 21/06/2019, è stata determinata l’esclusione dalla procedura di VIA per il progetto “Varianti al Master Plan 2021”, in subordine al rispetto di determinate condizioni ambientali, tra le quali la n. 7, che recita: “*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*”, è assegnata dal Decreto stesso alle competenze del Ministero della transizione ecologica, con il supporto dell’ARPA Veneto;
- con nota n. 101675 del 10/09/2021, acquisita al prot. n. 97462/MATTM del 13/09/2021, ENAC ha inviato documentazione in ottemperanza alla condizione ambientale n. 7 del provvedimento di esclusione VIA n. 217 del 21/06/2019;
- con nota assunta al prot. n. 92420/MATTM del 31/08/2021, successivamente integrata con nota assunta al prot. n. 92795/MATTM del 1/09/2021, ARPA Veneto ha trasmesso il proprio contributo ai fini della verifica di ottemperanza in argomento;
- con nota prot.n. MATTM/103715 del 28/09/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/4878 in data 28/09/2021, la Divisione ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica e ha comunicato che tutta la documentazione è pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali.

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- con Decreto Ministeriale n. 9 del 19/01/2016 è stata determinata la compatibilità ambientale per il Master Plan 2021 dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia;

- con Decreto Direttoriale n. 217 del 21/06/2019, è stata determinata l'esclusione dalla procedura di VIA per il progetto "Varianti al Master Plan 2021", in subordine al rispetto di determinate condizioni ambientali.

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alla condizione ambientale n. 7 di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot. n. MATTM/103715 del 28/09/2021;

- Aeroporto "Marco Polo" di Tessera – Venezia – Master Plan 2021 – Progetto di Monitoraggio Ambientale – Revisione a seguito dell'introduzione delle varianti la Master Plan 2021.

**Per quanto riguarda la condizione ambientale n. 7**

**RILEVATO** che:

- la condizione ambientale n. 7 riporta: *"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"*.

**TENUTO CONTO** che con riferimento alla documentazione presentata:

La documentazione rappresenta la revisione 01 del Progetto di Monitoraggio Ambientale condiviso con ARPAV nel febbraio 2017 (lettera ARPAV prot. SAVE n. 373 del 23/02/2017) e approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni ante operam della Sezione A, art. 1 del decreto di compatibilità ambientale del Masterplan 2021 (determinazione direttoriale n. DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018). Detta revisione si è resa necessaria a seguito delle prescrizioni contenute nel provvedimento di esclusione dalla VIA delle Varianti al Masterplan 2021 (determinazione direttoriale n. DVA\_DEC\_2019-0000217 del 21/06/2019) e in particolare la prescrizione n. 7.

Le Varianti al Masterplan 2021 hanno apportato alcune modifiche al quadro degli interventi, mantenendo inalterati il numero di voli e movimenti passeggeri definiti nel Masterplan 2021. Le modifiche quindi riguardano principalmente le attività di monitoraggio correlate al nuovo quadro degli interventi e alla luce dei risultati del monitoraggio ante operam e del primo anno di monitoraggio in corso d'opera, la documentazione contiene le variazioni e gli aggiustamenti utili all'efficacia complessiva del sistema, in recepimento delle osservazioni ricevute da ARPAV alle modalità di conduzioni delle attività e alla reportistica.

**Modifiche e integrazioni al progetto di Monitoraggio Ambientale**

L'impostazione generale del PMA è orientata principalmente al monitoraggio degli impatti complessivi dell'aeroporto, considerati nel loro insieme, dato da: traffico e operatività aeroportuale; cantieri di realizzazione degli interventi del Masterplan 2021 a supporto degli scenari di traffico.

Data l'invarianza dello scenario di sviluppo in termini di numero di passeggeri e movimenti, la revisione del PMA, con l'introduzione delle Varianti, si concentra su eventuali integrazioni in merito ai monitoraggi specifici dei nuovi cantieri degli interventi in Variante al Masterplan 2021, fatte salve le modifiche e integrazioni introdotte nel percorso di interlocuzione con ARPAV.

### Atmosfera

Dal momento che si mantiene inalterato lo scenario previsivo di crescita in termini di numero passeggeri e movimenti, sono confermate le attività di monitoraggio previste dal PMA vigente:

- area di indagine;
- stazioni e punti di monitoraggio;
- parametri analitici;
- articolazione temporale delle attività.

La reportistica è integrata con analisi modellistiche degli inquinanti secondari con modello FARM. Inoltre:

- come proposto nella Scheda di valutazione del rapporto sulle Simulazioni modellistiche annuali della dispersione degli inquinanti emessi dalle attività aeroportuali per l'anno 2019 tramite modello SPRAY, nei futuri rapporti sarà riportato esplicitamente il valore della media annuale di NO<sub>2</sub> e benzene misurati dalla centralina dell'aeroporto (attiva dal 2008) gestita da Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM) in vicinanza dell'abitato di Tessera (ATM01\_S1);
- le medie annuali di NO<sub>2</sub>, benzene, PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub>, misurate in ATM01\_S1, saranno confrontate con i risultati della stima modellistica effettuata con il modello SPRAY nello stesso punto.

In merito alla modellistica sarà fatto riferimento a quanto riportato da ARPAV nelle "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera". Avendo la modellistica verificato la trascurabilità dell'impatto dei cantieri dei nuovi interventi sulla qualità dell'aria, non sono introdotte ulteriori verifiche e monitoraggi specifici per gli interventi in Variante al Masterplan 2021.

Per l'ottemperanza della prescrizione n. 2 lettera a della Sezione A art. 1 del decreto di compatibilità ambientale del Masterplan 2021, tutti gli interventi (per fasi di attuazione) sono analizzati in una specifica Relazione di cantierizzazione, preliminarmente condivisa con ARPAV, che valuta con modellistica dedicata gli effetti del cantiere sulla qualità dell'aria (oltre che sul rumore), tenendo anche conto di eventuali effetti sinergici e cumulativi per cantieri diversi di cui si prevede la contemporaneità e qualora le verifiche modellistiche rilevassero valori, ai ricettori prossimi al cantiere, superiori del 5% dei limiti di cui al D. Lgs. n. 155/2010, sarà concordata con ARPAV un'eventuale campagna di monitoraggio, come prevista dal PMA.

Altresì per le fasi più critiche dei cantieri degli interventi in Variante saranno analizzati i valori giornalieri, medi e massimi di PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> rilevati in ATM01\_S1, confrontati con i limiti di legge specificando la distanza delle lavorazioni dalla centralina di misura.

### Ambiente idrico

*Acque superficiali lagunari*

Il monitoraggio della sottocomponente ha l'obiettivo di "discriminare gli impatti provenienti dalle attività dell'aeroporto da quelli prodotti dalle altre attività antropiche che insistono sull'area".

Essendo il corso d'opera caratterizzato contestualmente sia dall'attività dei cantieri sia dall'esercizio aeroportuale (con un numero di voli tendenzialmente in aumento), il monitoraggio progettato valuterà l'insieme degli effetti complessivamente prodotti sull'ambiente idrico lagunare, cercando di discriminarli da quelli provenienti dalle altre fonti, estranee all'aeroporto. Sono pertanto confermate le attività di monitoraggio previste dal PMA vigente:

- area di indagine;
- stazioni e punti di monitoraggio;
- parametri analitici;
- articolazione temporale delle attività.

Le analisi di autocontrollo degli scarichi lagunari delle acque di dilavamento saranno integrate per due campagne con la determinazione delle frazioni disciolte, utilizzando gli stessi LOQ (*limit of quantification*) impiegati per le acque lagunari.

#### *Acque superficiali sotterranee*

Il monitoraggio ha lo scopo di intercettare le fonti complessive di eventuale contaminazione provenienti dalle attività aeroportuali (sia dall'attività dei cantieri sia dall'esercizio aeroportuale); non comportando l'introduzione delle Varianti al Masterplan 2021 modifiche all'impianto del monitoraggio della sottocomponente, è confermato quanto previsto dal PMA vigente:

- area di indagine;
- stazioni e punti di monitoraggio;
- articolazione temporale delle attività.

Il pannello analitico sarà integrato con il parametro Boro e per quanto concerne la fase di costruzione (COC), per ciascun intervento del Masterplan 2021 e sue Varianti che prevede interrati, sarà valutato, in fase di progettazione definitiva e/o esecutiva, con ARPAV il posizionamento di uno o più piezometri per la verifica delle interferenze delle lavorazioni profonde sulla qualità delle acque sotterranee.

#### *Traffico acqueo*

Il monitoraggio specifico del traffico acqueo è legato alla realizzazione della misura di mitigazione 6.17\_M5 "Dissuasori di velocità in canale di Tessera", che avrebbero registrato i parametri necessari al monitoraggio del traffico (numero mezzi, tipologia e velocità). I dissuasori sono stati progettati e hanno ottenuto tutte le approvazioni e autorizzazioni necessarie nel 2018.

Nel frattempo, nel corso dell'anno 2019 si sono presi accordi specifici con il Comune di Venezia per integrare i dispositivi previsti per l'aeroporto nel nuovo sistema ARGOS con potere sanzionatorio che vorrebbe attuare lo stesso Comune, in collaborazione con Provveditorato alle Opere Pubbliche di Veneto Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque di Venezia) e Autorità Portuale per tutto il territorio comunale. Non è però ancora risolto il tema normativo legato alla possibilità di utilizzo delle telecamere per sorvegliare in laguna il moto ondoso, la velocità dei mezzi e per comminare sanzioni, come previsto per i dissuasori, in ottemperanza a quanto previsto dal decreto n. 9/2016, art. 1 Sezione A, punto 7 in merito a "un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto".

In ogni caso la numerosità dei mezzi acquei transitanti nell'anno è deducibile dal numero dei passeggeri totali e dalla percentuale degli stessi che utilizzano il mezzo acqueo, che è a sua volta ricavabile dai risultati della profilazione del passeggero, effettuata annualmente tramite interviste dedicate. Tali dati sono infatti già utilizzati per il calcolo delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività aeroportuali dirette e indirette.

Essendo il traffico acqueo legato ai passeggeri e ai movimenti, l'introduzione delle Varianti al Masterplan 2021 non comporta modifiche all'impianto del monitoraggio della sottocomponente e sono confermate le attività di monitoraggio previste dal PMA vigente e la realizzazione dei dissuasori:

- area di indagine
- stazioni
- parametri analitici
- articolazione temporale delle attività

### Biodiversità

Il monitoraggio valuta l'insieme degli effetti cumulativi dell'attività dei cantieri e dell'esercizio aeroportuale (con un numero di voli tendenzialmente in aumento). Non comportando l'introduzione delle Varianti al Masterplan 2021 modifiche all'impianto del monitoraggio della componente, sono confermate le attività di monitoraggio previste dal PMA vigente:

- area di indagine;
- stazioni;
- parametri analitici;
- articolazione temporale delle attività.

Le stazioni che dovessero trovarsi nelle vicinanze di cantieri saranno riposizionate in aree non direttamente impattate ma prossimali e rappresentative dei medesimi habitat di specie, previa comunicazione e condivisione con ARPAV.

### Rumore

Per quanto concerne la fase di esercizio, sono confermate le attività di monitoraggio previste dal PMA vigente, in quanto legate alla crescita dei movimenti che le Varianti al Masterplan 2021 non modificano sostanzialmente:

- area di indagine;
- stazioni;
- parametri analitici;
- articolazione temporale delle attività.

Sono stati affinati i contenuti delle relazioni annuali in recepimento delle osservazioni di ARPAV al report annuale del 2018. In relazione poi al Monitoraggio delle misure di gestione della movimentazione al suolo sono specificate le seguenti attività per ciascuna misura:

- Utilizzo reverse nel periodo notturno

Monitoraggio fonometrico spot per una durata di 30 gg per ognuno dei quadrimestri indicati dal DM 31/10/1997, eseguito presso punto di rilevazione posizionato lungo la perimetrale lato laguna, determinazione del SEL (*Single Event Level*) e "proiezione" del livello di rumore presso le tre centraline ubicate in Tessera mediante apposita legge di propagazione del suono, la quale sarà condivisa preventivamente con ARPAV.

- Decollo notturno da posizione avanzata

L'effetto acustico dovuto al decollo da punto avanzato, sarà monitorato, per quanto concerne Tessera, dalle tre centraline che vi sono ubicate. Al fine di dare evidenza immediata dell'applicazione della misura di mitigazione, fino a quando non sarà possibile fornire il

numero di aeromobili che hanno implementato la misura, è proposto un monitoraggio fonometrico basato sull'utilizzo dello stesso fonometro impiegato per il monitoraggio dei *reverse* al fine di poter fornire un valore di SEL correlato al decollo da punto avanzato e quindi rendere evidente la differenza rispetto al valore di SEL correlato al decollo da T04R.

Per tutte le altre misure di mitigazione, il relativo effetto acustico sarà comunque monitorato per mezzo dei fonometri ubicati in Tessera da gennaio 2017.

In relazione al Monitoraggio degli impatti indotti si specifica che:

- per quanto concerne la sorgente "trasporto acqueo" sarà eseguita una simulazione acustica del traffico acqueo da e per Murano per determinare il numero di corse delle imbarcazioni operanti su quella tratta (al momento solo Alilaguna) che potrebbe indurre un superamento dei limiti della classificazione comunale in cui è stata inserita l'area dell'imbarcadero a Murano e delle abitazioni circostanti;
- per quanto concerne l'infrastruttura stradale sarà eseguita una simulazione acustica, aggiornata ogni 2 anni e condivisa con ARPAV, utilizzando, come scenario base della componente indotta, l'anno 2019.

In relazione Monitoraggio in corso d'opera-fase di cantiere-COC in apposita tabella è riportata la lista degli interventi per cui si prevede di effettuare il monitoraggio con gli interventi inseriti in Variante al Masterplan 2021. Per gli interventi fino a oggi soggetti a tale monitoraggio, si specifica la seguente procedura, da eseguirsi prima dell'avvio dei cantieri, nella disponibilità di informazioni dettagliate su modalità di esecuzione dei lavori e cronoprogrammi:

- contestualizzazione dell'area di cantiere rispetto alla presenza di ricettori e alla presenza di sorgenti fortemente emmissive, necessaria al fine di individuare e definire con ARPAV appositi livelli di attenzione da verificare; i livelli di attenzione, da confrontare con i livelli simulati, saranno concordati con ARPAV per ogni singolo cantiere e nel momento in cui lo stesso cantiere è prossimo all'avvio; per ciascun cantiere sarà comunque possibile la richiesta di deroga ai limiti acustici vigenti inoltrata al competente ufficio comunale dall'impresa appaltatrice dei lavori;
- condivisione con ARPAV del criterio per la definizione dei livelli di attenzione ed esecuzione della valutazione previsionale di impatto acustico con Cadna A, o equivalente;
- trasmissione della documentazione ad ARPAV, che in base ai risultati riportati, deciderà se prescrivere o meno il monitoraggio fonometrico al ricettore.

Per quanto concerne il cantiere dell'intervento in Variante al Masterplan 2021 6.21 "*Nuovo polo ecologico*" che si prevede di avviare entro l'anno 2021, in relazione al ridotto traffico aeroportuale e del traffico indotto sulla SS14 Triestina, saranno verificati presso il ricettore "Hotel Annia" i livelli di rumore ambientale, precedentemente già misurati in occasione della simulazione previsionale eseguita per il cantiere dell'intervento 3.41 "Parcheggio P6". I risultati del suddetto monitoraggio, completato dalle informazioni di dettaglio sulle lavorazioni, e il cronoprogramma saranno comunicati ad ARPAV prima dell'avvio del cantiere, per valutazioni sull'eventuale necessità di effettuare un'accurata simulazione acustica relativa alle attività del nuovo cantiere e, se del caso, un monitoraggio specifico presso il ricettore "Hotel Annia", durante i lavori.

## **Validità del PMA**

La grave crisi del settore aeroportuale, determinatasi agli inizi del 2020 a causa della pandemia da Covid-19, ha comportato una drastica riduzione dei movimenti e sono state messe a confronto le previsioni del Masterplan 2021 e quanto registrato nel 2020 e nel 2021 con le previsioni a finire.

Sulla base di detto confronto, le attività di monitoraggio previste dal PMA, a esclusione di quelle relative a specifici cantieri di interventi del Masterplan 2021 che saranno eventualmente avviati,

sono sospese fino alla ripresa del traffico a livelli comparabili a quanto registrato nell'anno 2019, ma ogni anno sarà trasmessa ad ARPAV la previsione di traffico per l'anno successivo in modo da concordare la ripresa dei monitoraggi.

Rimangono in funzione e attivi i presidi di monitoraggio della qualità dell'aria (centralina ATM01\_S1) e del rumore. Le rilevazioni del rumore, durante il periodo di sospensione, saranno calibrate manualmente ogni 6 mesi.

I dati dei suddetti monitoraggi sono pubblicati regolarmente in formato tabellare nelle pagine dedicate del sito dedicato all'ambiente dell'aeroporto.

### **Quadro complessivo integrato delle attività di monitoraggio**

In apposita tabella sono state riproposte tutte le attività di monitoraggio del PMA con evidenziate le integrazioni introdotte dalla revisione del PMA stesso.

### **DATO ATTO che:**

l'ARPAV, con nota SA/31-08-2021/0001486, ha trasmesso a SAVE S.p.A. la revisione 1 del PMA, condivisa in occasione della VDC del 19/08/2021;

### **la 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 condizione ambientale n. 7 del Decreto di esclusione dalla VIA n. 217 del 21/06/2019, per il progetto "*Varianti al Master Plan 2021*", così come disposto dalla Divisione con la nota prot. n. MATTM/103715 del 28/09/2021:

- **la condizione ambientale n. 7 è ottemperata**

-

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**