



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

**Sottocommissione VIA**

**Parere n. 948 del 19 gennaio 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p><b>Aeroporto “Marco Polo” di Venezia Tessera. Master Plan 2021 – “Fase 4” condizione ambientale A) 2 - D.M. n. 9 del 19/01/2016”</b></p> <p><b>ID_VIP 10422</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.;

-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 Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023.

**PREMESSO** che:

- la Società ENAC in data 04/10/2023 con nota prot.n.129652 ha presentato, ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006, domanda per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. A) 2 contenuta nel provvedimento di compatibilità ambientale D.M. n. 9 del 19/01/2016 relativo al progetto "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan 2021";

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MASE/160303 in data 09/10/2023;

- la Divisione con nota prot.n. MASE/178886 del 07/11/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/12537 in data 07/11/2023, ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica per la condizione ambientale in questione e ha comunicato la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;

- con la stessa nota la Divisione ha comunicato che "Si resta in attesa del contributo da parte dell'ARPA Veneto al fine di concludere il procedimento nei tempi stabiliti dall'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii";

**RILEVATO** che per il progetto in questione e anche con particolare riferimento alla condizione ambientale n. A) 2:

- con D.M. n. 9 del 19/01/2016 è stata decretata la compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan 2021", subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui all'art. 1; all'articolo 1 del suddetto decreto sono infatti riportate, suddivise in A), B) e C), le condizioni ambientali 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;

- a valle del D. M. n. 9/2016 sono intervenute alcune varianti al progetto approvate direttamente dalla Divisione in quanto assenti di effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate e consistenti in:

- ampliamento del *terminal* passeggeri (intervento 1.04);
- riprotezione UPS e dogana (intervento 2.19);
- fabbricato DHL (intervento 2.33)";
- realizzazione di un piano interrato nella porzione Nord dell'ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04 – Lotto 2A);

- con D.D. n. 81 del 19/02/2018 è stata determinata:

- l'ottemperanza alla condizione ambientale n. 2 a), ad esclusione dell'intervento 6.17\_C5 Riqualifica Barene Canale Tessera;
- l'ottemperanza alla condizione ambientale n. 2 b), limitatamente agli interventi previsti dalla Fase 1, ad esclusione dell'intervento 6.17\_C5 Riqualifica Barene Canale Tessera, del decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016 relativo a "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Master Plan 2021.

Prima dell'inizio dei lavori relativi agli interventi di Fase 1 devono 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;

- con D.D. n. 465 del 03/12/2018 è stata determinata, relativamente alla Fase 2 (...):

- l'OTTEMPERANZA alla condizione ambientale di cui alla lettera A) n. 2 a);
- la PARZIALE OTTEMPERANZA alla condizione ambientale di cui alla lettera A) n. 2 b), limitatamente alla relazione sul bilancio dei materiali ed al piano delle analisi, nel rispetto delle indicazioni fornite da ARPA Veneto per le fasi successive.

Ai fini della completa ottemperanza della prescrizione in argomento il proponente, prima dell'inizio dei lavori relativi agli interventi di Fase 2, deve fornire i risultati delle analisi effettuate dimostrando il rispetto delle indicazioni fornite da ARPA Veneto;

- con D.D. n. 217 del 21/06/2019 è stata determinata l'esclusione dalla procedura di VIA per "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Varianti al Master Plan 2021" condizionato all'osservanza delle condizioni ambientali di cui all'art. 1 che recita "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". 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 D. M. n. 9/2016; in particolare, il parere CTVA citato per la fase di progettazione esecutiva prescriveva:

*"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";*

- con D.D. n.260 del 16/07/2019 è stata determinata l'ottemperanza alla condizione ambientale di cui alla lettera A) n. 2 b) (...) relativamente alla "Fase 2";

- con D.D. n.517 del 21/12/2020 è stata determinata l'ottemperanza alla condizione ambientale lett. A) n. 2) (...) limitatamente all'intervento "Fase 3 - Nuovo Polo Ecologico", e con la condizione riportata nel parere CTVA n. 85 del 20/11/2020. Tale condizione prevedeva che in fase di cantiere "Il proponente dovrà ottemperare a quanto richiesto dall'ARPA Veneto e dare comunicazione nell'ambito dell'aggiornamento del piano di utilizzo e delle analisi";

- con D.M. n.81 del 09/02/2023, ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del D. Lgs, n,152/2006, il termine di validità temporale del D.M. n. 9 del 19/01/2016, è stato prorogato fino al 29 giugno 2027; tale D.M. riporta inoltre che:

*- "Resta ferma la necessità di ottemperare a tutte le condizioni previste nel decreto n. 9 del 19 gennaio 2016, come integrate dal parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 376 del 9 gennaio 2023 e come aggiornate dal parere del Ministero della cultura n. 7757 del 28 febbraio 2022, e nel Decreto di esclusione dalla VIA n. 217 del 21 giugno 2019.*

*- Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente decreto, vige quanto disposto nel predetto decreto n. 9 del 19 gennaio 2016."*

**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. A) 2 di competenza del MASE così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. n. MASE/178886 del 07/11/2023 e pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali alla seguente pagina web: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/1492/15175>:

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data
Relazione di Cantierizzazione FASE4	Documentazione di ottemperanza	Relazione FASE4	16/10/2023
Piano di Utilizzo attuativo FASE 4	Documentazione di ottemperanza	TRS	16/10/2023
Piano di gestione materie FASE 4	Documentazione di ottemperanza	TRS	16/10/2023
Piano della Analisi FASE 4	Documentazione di ottemperanza	TRS	16/10/2023
Aggiornamento doc programmatici FASE 4	Documentazione di ottemperanza	TRS	16/10/2023
4784e8_SAVE_M_Polo_CTVIA_2_lettera_b_SEZ_A_nota_signed	Documentazione di ottemperanza	Parere ARPAV	17/05/2023

**RILEVATO** che tutti i contenuti riguardano la fase denominata Fase 4 e cioè la fase in cui è previsto:

- Opere di compensazione – Terrapieno vegetato;
- Riprotezione RFI - Area deposito area tecnica a servizio GS;
- Riprotezione RFI - Parcheggi P8 e P9.

Nel 2024, contemporaneamente alle opere di Fase 4, partirà il cantiere relativo alla realizzazione dell'ampliamento terminal passeggeri TL2A denominato "1.04 Ampliamento terminal lotto 2A" che sarà realizzato in diverse fasi, tra cui la realizzazione della prima coincide con l'esecuzione delle opere programmate per la Fase 4.

Il Proponente specifica negli elaborati presentati per i punti a) e b) ella condizione ambientale n. A) 2 che:

- gli interventi "5.2.1 Riprotezione RFI -Parcheggi P8 e P9" e "3.4.1 Riprotezione RFI – area deposito AT e area a servizio GS" essendo in variante al masterplan non erano previsti inizialmente nel "Piano di Utilizzo delle Terre – Documento Programmatico" e per tale motivo non avevano inizialmente associato alcun volume di terra.
- in merito invece all'intervento "1.04\_TL2 Ampliamento terminal - TL2" si specifica che in Fase 4 è prevista esclusivamente la realizzazione della prima fase dell'opera, per tale motivo i volumi di materiale non sono confrontabili con quelli previsti nel "Piano di Utilizzo delle Terre – Documento Programmatico" di Fase 2, che comprende l'intero intervento.

Il TL2A è stato quindi inserito nei documenti relativi alla Fase 4 per evidenziare gli effetti ambientali derivanti dalla sovrapposizione contemporanea di più opere. Il Proponente evidenzia che tutte le prescrizioni relative a tale opera sono state già ottemperate con la Fase 2, D.D. n.465 del 03/12/2018 e D.D. n. 260 del 16 /07/2019;

In particolare, gli interventi consistono in:

Opere di Compensazione – Terrapieno Vegetato: L'opera in progetto è un terrapieno della lunghezza complessiva di circa 1.000 m, con altezza massima pari a 5,00 m. L'opera si inserisce tra lo scalo aeroportuale e il centro abitato di Tessera, località del comune di Venezia facente parte della Municipalità di Favaro Veneto, e costeggia, per un tratto lungo circa 500,00 m, il canale scolmatore di Mestre. L'intervento ha l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, massimizzando i volumi del terrapieno al fine di garantire il più elevato riutilizzo di terre e rocce da scavo.

Riprotezione RFI – Parcheggi P8 E P9: Il progetto, previsto all'interno delle varianti al Master Plan 2021, prevede la realizzazione di due nuovi parcheggi temporanei a raso denominati P8 e P9. Si localizzano al margine del sedime dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera (VE), a sud-est di via Triestina e a sud-ovest di viale G. Galilei. L'area di intervento in trasformazione occupa una superficie complessiva di poco inferiore ai 25.000 m<sup>2</sup>, e ricade integralmente all'interno del sedime aeroportuale

Riprotezione Rfi – Area Deposito At E Area A Servizio Gs: Il progetto prevede la riprotezione dell'attuale area di deposito, ubicata nella sezione nord-ovest dello scalo aeroportuale vicino alla centrale di "Trigenerazione". La posizione dell'attuale area è interferente con il cantiere del collegamento ferroviario RFI e, pertanto è necessario ricollocarla altrove in sedime. La zona in cui sarà ricollocato il deposito in oggetto si trova all'estremità nord-est del perimetro aeroportuale ed è attualmente occupata da una superficie ghiaiosa/erbosa.

TL2A Ampliamento Terminal Lotto 2a - Prima Fase: La prima fase di ampliamento del Lotto 2A è stata concepita come la realizzazione di un molo imbarchi staccato dall'aerostazione, dedicato principalmente alla gestione dei passeggeri in area Schengen. La realizzazione dell'opera è prevista secondo due rilasci, un primo rilascio per la Summer 2025, che consentirà di avere a disposizione 4 nuovi gate remoti Schengen grazie al completamento e messa in esercizio del piano terra, e un secondo rilascio entro la Summer 2027, nel quale è previsto il completamento dell'ampliamento che incrementerà la disponibilità di gate Schengen di ulteriori 6.

Complessivamente l'intervento prevede un ampliamento con superficie pari a 13.500 m<sup>2</sup> lordi complessivi articolata su quattro livelli con superficie coperta di circa 4.100 m<sup>2</sup> e volume complessivo di circa 74.000 m<sup>3</sup>;

**CONSIDERATO** che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

**Per quanto riguarda la condizione ambientale n. A) 2**

**RILEVATO** che:

- la condizione ambientale n. A) 2 riporta:

*"Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo*

*2. 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 la disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-fisiche ai sensi del DM 161/2012. Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e reinterri in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante, al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare - dalla quota del fondo scavo fino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco - esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.*

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

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

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

- la documentazione trasmessa con riferimento alla condizione ambientale è quella sopracitata;
- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta "Ante operam" ed in "In corso d'opera";
- come Ente Vigilante risulta MASE in fase ante operam ed ARPA Veneto in fase in corso d'opera;
- come ente coinvolto risulta l'ARPA Veneto per il punto b);

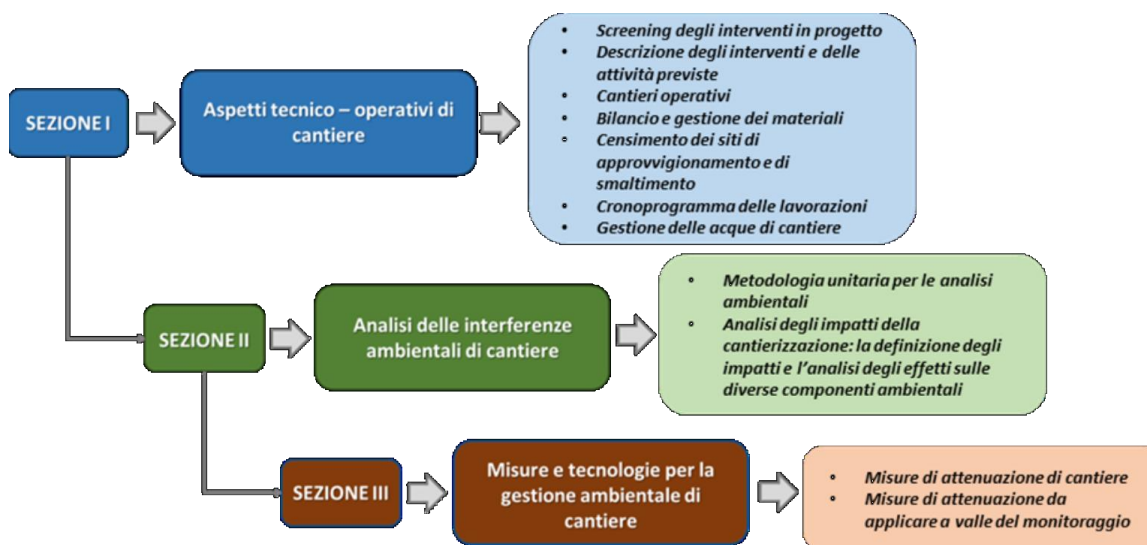
### **Relativamente al punto a)**

**CONSIDERATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

La cantierizzazione degli interventi previsti può essere considerata come un processo iterativo costituito da tre parti principali, una consequenziale all'altra, che consentono di affrontare le specifiche peculiarità come indicato nello schema riportato nella relazione e indicato di seguito:



A sua volta, ogni singola parte è articolata in sezioni per il monitoraggio delle intere fasi realizzative come da schema seguente:



Nella *SEZIONE I* è contenuta la descrizione del cantiere dal punto di vista tecnico e operativo, attraverso la definizione degli interventi previsti e la loro localizzazione, nonché la descrizione e localizzazione di tutte le aree destinate alle attività logistiche e di deposito dei materiali. Inoltre, in tale sezione sono individuati tutti i percorsi interni al sedime aeroportuale utilizzati dai mezzi pesanti e il funzionamento del sistema di gestione delle acque generate dalle attività di cantiere.

La *SEZIONE II* riporta l'analisi delle interferenze tra le attività di cantiere e le diverse componenti ambientali interessate attraverso una metodologia unitaria che porta alla definizione degli impatti e dei conseguenti effetti che questi potrebbero avere sulle componenti ambientali analizzate.

In conclusione, nella *SEZIONE III*, sono specificate le eventuali misure di attenuazione da adottare al fine di ottimizzare l'organizzazione e la gestione del cantiere per ridurre le interferenze tra le attività di cantiere e le componenti ambientali.

**RILEVATO** che il Proponente ha fornito anche il documento Piano di gestione materie FASE 4;

**VALUTATO** quanto sopra, la condizione ambientale n. 2 a è da considerare ottemperata con la condizione di acquisire, nell'ambito delle successive fasi di ottemperanza, un quadro di insieme della cantierizzazione atto di permettere l'individuazione delle opere già realizzate, quelle proposte ancora da realizzare e quelle specifiche della fase sottoposta alla verifica di ottemperanza.

**Relativamente al punto b)**

**CONSIDERATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

Il documento redatto dal Proponente rappresenta il Piano di Utilizzo delle terre - Documento Attuativo della Fase 4 degli interventi del Master Plan 2021 integrati dalle Varianti al Master Plan, sottoposte a Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale conclusasi con il parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 (DVA\_DEC\_2019-0000217 del 21/06/2019). Le varianti al Master Plan 2021 sono ricondotte al quadro prescrittivo del decreto di compatibilità ambientale del Master Plan 2021 (DM n. 9/2016), in quanto la



prescrizione n. 2 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 sulle Varianti al Master Plan 2021, richiede specificamente che si provveda a "ottemperare a tutte le condizioni ambientali già espresse nel DEC VIA 9/2016".

Stante la prescrizione soprariportata, ENAC ha presentato un primo Piano di Utilizzo – Documento Programmatico, al fine di poter definire un quadro unitario sulla gestione delle Terre e Rocce da scavo utilizzate quale sottoprodotto, per poi dettagliare gli elementi quali-quantitativi all'interno di singoli Piani di Utilizzo Attuativi, relativi ad ogni Fase in cui è stato suddiviso il Masterplan.

In coerenza a tale quadro programmatico, il piano attuativo descrive la gestione delle terre come sottoprodotti relativi alla Fase 4, ai sensi del D.M. 161/2012.

Nel 2024, contemporaneamente alle opere di Fase 4, partirà il cantiere relativo alla realizzazione dell'ampliamento *terminal* passeggeri TL2A denominato "1.04 Ampliamento terminal lotto 2A" che sarà realizzato in diverse fasi.

La realizzazione dello stesso intervento è stata sviluppata in diverse fasi di cui la realizzazione della prima coincide con l'esecuzione delle opere programmate per la Fase 4. In sintesi, per quanto concerne il TL2A, il Proponente specifica che lo stesso è trattato all'interno di tutti i documenti relativi alla Fase 4 unicamente per rendere evidenti gli effetti ambientali derivanti dalla sovrapposizione contemporanea di più opere; tutte le prescrizioni relative l'opera sono state già ottemperate con la Fase 2, Decreto Direttoriale n.465 del 3 dicembre 2018 e Decreto Direttoriale n. 260 del 16 luglio 2019 entrambi del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il Piano indica i quantitativi di terre che si originano dalle lavorazioni previste per la Fase 4 e i siti di utilizzo dove tali terre saranno reimpiegate. Oltre a tali indicazioni il documento descrive anche i depositi intermedi e tutte le modalità di gestione delle terre in fase sia di produzione sia di trasporto. Inoltre, il Piano riporta gli elementi definiti nel Piano delle Analisi degli interventi di Fase 4, con il quale sono stati concordati il numero, la localizzazione e le metodiche necessarie alla caratterizzazione ambientale delle Terre. Inoltre, negli allegati 2, 3 e 4 del Piano delle Analisi sono riportati i rapporti di prove della caratterizzazione chimica effettuata in laboratorio sui campioni prelevati in sito in prossimità delle aree di intervento. In ultimo sono state definite le modalità di scavo e di utilizzo nonché le tecniche applicate, tra cui la normale pratica industriale.

Le informazioni derivanti, necessarie ad appurare che i materiali derivanti dalle operazioni di scavo rispondono alle condizioni previste dalle normative cogenti.

Come previsto dalla prescrizione n. 2, Sezione A, art. 1 del DM 9/2016, il Piano è stato condiviso preliminarmente con ARPAV e aggiornato in base alle osservazioni di ARPAV (nota prot. SA/17-05-2023/0001073).

#### **Durata e Validità:**

Il Piano di Utilizzo avrà durata collegata alla conclusione degli interventi previsti per la Fase 4 del Masterplan, per i quali nella tabella seguente - Cronoprogramma sintetico degli interventi - sono riportate le date di inizio e fine lavori.

#### **Cronoprogramma sintetico degli interventi**

<b>Intervento</b>	<b>Data inizio lavori</b>	<b>Data fine lavori</b>
-------------------	---------------------------	-------------------------

TL2A Ampliamento terminal – Lotto 2° -Prima fase (*)	Dicembre 2023	Aprile 2026
10,1,2,5 Opere di compensazione terrapieno vegetato	Aprile 2024	Giugno 2025
5,2,1 Riprotezione RFI - Parcheggi P8 e P9	Dicembre 2023	Giugno 2024
8,1,2 Riprotezione RFI Area deposito AT e Area a servizio GS	Aprile 2024	Maggio 2024

(\*) Il TL2A sarà

fasi, tale intervento nel suo complesso è stato ottemperato all'interno della Fase 2.

eseguito in diverse

Il Proponente, quindi, stima la chiusura dei lavori e conseguentemente la validità del presente Piano di Utilizzo attuativo relativo agli interventi di Fase 4 entro aprile 2026.

### Siti di Produzione, Deposito ed Utilizzo

#### Siti di produzione terre

Si riportano i principali siti di Produzione ai sensi del D.M. 161/12. In particolare, è possibile fare riferimento a quanto riportato sinteticamente in Tabella:

FASE 4					
Progetto	1.04 TL2A fase 1	5.2.1 Parcheggi P8 e P9	8.1.2 Deposito Area Tecnica	10.1.2.5 Terrapieno Vegetato	TOTALE
Quantità di Terre scavate (mc)	19595	55580	3383	18336	96894

Siti di produzione di Fase 4

#### Siti di Utilizzo

Con riferimento ai Siti di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12 è possibile fare riferimento a quanto riportato in Tabella

FASE 4					
Progetto	1.04 TL2A fase 1	5.2.1 Parcheggi P8 e P9	8.1.2 Deposito Area Tecnica	10.1.2.5 Terrapieno Vegetato	TOTALE
Quantità di Terre riutilizzate (mc)	2930	1710	380	93759	98779

Siti di utilizzo di Fase 4

#### Aspetti Specifici Dell'area In Esame: Il Fondo Naturale

Dalla carta dei suoli del bacino sciolante di Venezia emerge come l'aeroporto di Tessera si colloca nel

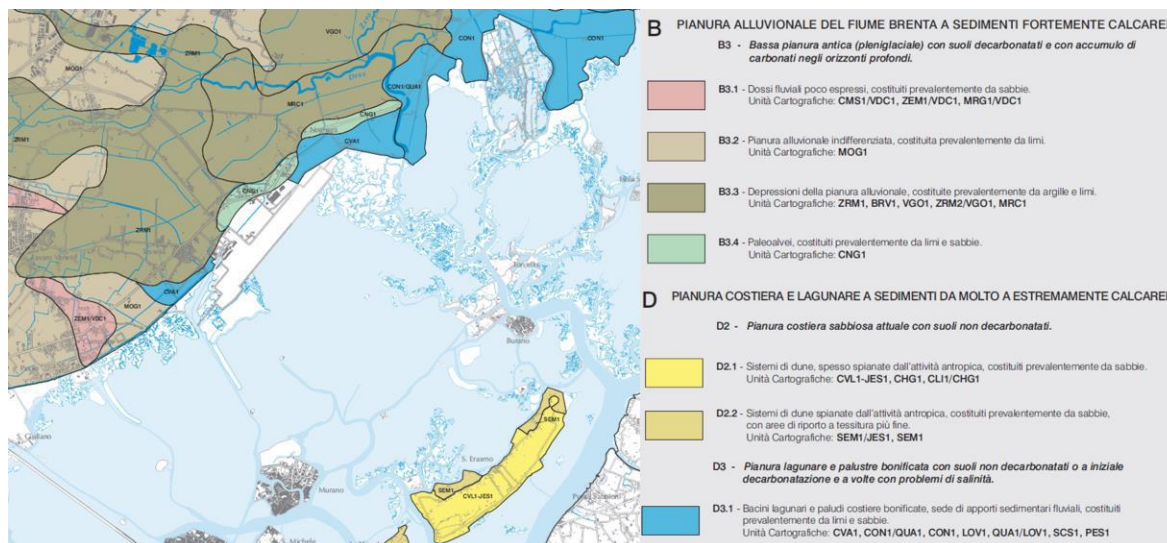


Figura 3-1 Particolare della carta dei suoli della provincia di Venezia nell'area dell'aeroporto (Fonte: Carta dei suoli Provincia di Venezia).

paesaggio di pianura perilagunare formata dalle aree di transizione tra la pianura alluvionale e la laguna che

costituivano un ambiente di palude salmastra in cui i sedimenti sono in parte di origine lagunare e, in parte, fluviale. A parità di ambiente, andando da nord verso sud, i suoli si differenziano soprattutto per il contenuto di carbonati in relazione all'origine dei sedimenti (Tagliamento e Piave, Brenta, Adige). Dal punto di vista mineralogico/petrografico, 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. Questo è stato recepito nel DGR Veneto n. 819 del 4 giugno 2013 per le aree comprese nel PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana), come previsto nel comma 1 lettera b) dell'art. 240 del D. Lgs. n. 152/2006.

Nel 2019 è stato pubblicato da ARPAV un aggiornamento del documento "Metalli e metalloidi nei suoli del Veneto – Definizione dei valori di fondo", per tener conto dei dati acquisiti tra il 2011 ed il 2015 per tutto il territorio regionale, in particolare per le aree in cui si disponeva di un numero di dati limitato rispetto ai requisiti indicati dalla norma di riferimento.

Il campionamento è avvenuto secondo l'"approccio tipologico" della norma ISO 19258:2005, cioè in funzione del materiale di partenza e delle tipologie di suolo. Per questo motivo il territorio da indagare è stato suddiviso in aree omogenee all'interno delle quali sono scelti i siti da analizzare. I criteri utilizzati sono diversi: per la pianura, dove i suoli si sono originati da materiali alluvionali queste aree omogenee sono state definite *unità deposizionali*.

Nel caso dell'aeroporto di Tessera, come già definito nello SIA, l'area omogenea di riferimento corrisponde all'unità deposizionale del Brenta (B). Con riferimento all'unità deposizionale del Brenta, di seguito la tabella riepilogativa dei nuovi valori di fondo da considerare come valori limite nelle analisi chimiche sulle terre e rocce da scavo.

## Nuovi valori di fondo dei metalli e metalloidi secondo studio "Metalli e metalloidi nei suoli del Veneto – Definizione dei valori di fondo" – revisione 2019

Unità Deposizionale del Brenta	Valori di fondo dei metalli espressi in mg/kg		
	Studio ARPAV 2019	D.Lgs. 152/2006 tab. 1, all. 5 alla Parte quarta, titolo V	
		Colonna A	Colonna B
Arsenico	46	20	50
Berillio	2,1	2	10

### Inquadramento Progettuale

L'inquadramento progettuale per gli interventi di Fase 4 del Masterplan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera – Venezia prevede il Piano di Utilizzo delle terre – Documento Attuativo di Fase 4 – e si inserisce in un quadro più ampio di interventi, definito e descritto all'interno del documento "Piano di Utilizzo delle terre – Documento Programmatico" e suo aggiornamento. Inoltre, è stato individuato un sito di deposito intermedio (denominato D3) dove stoccare temporaneamente il sottoprodotto in attesa di riutilizzo (indicato come "deposito terre"). Tale deposito, utilizzato anche per le fasi precedenti, resterà a disposizione fino alla fine dei lavori previsti dal Master Plan e sue Varianti.

Sono state individuate aree di lavoro relative agli interventi specifici previsti per la fase 4 con localizzazione del deposito intermedio, previsto per la realizzazione degli interventi di fase 4, oltre all'intera area in cui sarà realizzato il TL2A ottemperato già in Fase 2. Il Proponente evidenzia che, contemporaneamente alle opere previste in Fase 4, sarà realizzata la sola prima fase del TL2A.

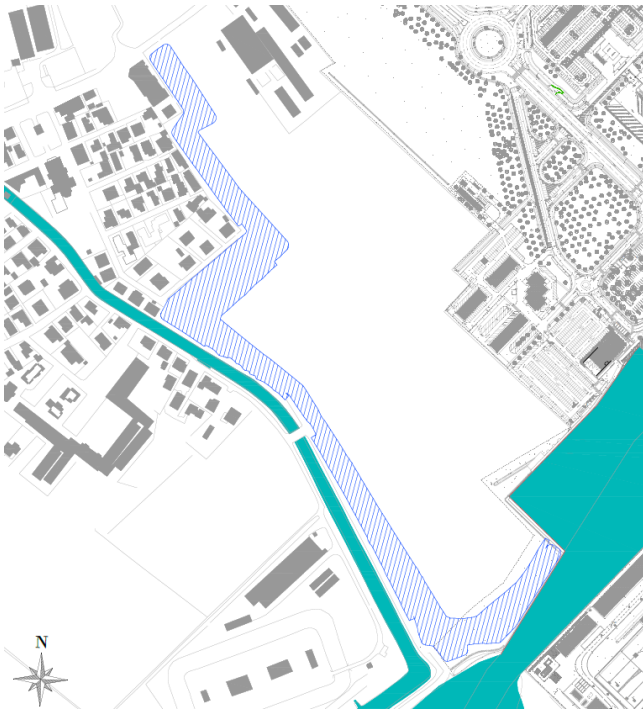
#### 1.04 TL2A Ampliamento Terminal Lotto 2a - Prima Fase

L'intervento relativo al TL2A Ampliamento terminal lotto 2A era stato inizialmente considerato tra gli interventi di Fase 2 e, pertanto, inserito nella documentazione di Fase 2 che ha seguito la procedura di verifica di ottemperanza. In questa sede l'intervento è ripreso e considerato in quanto la realizzazione della prima fase del TL2A sarà prevista in contemporanea agli altri interventi di Fase 4. L'obiettivo è, infatti, quello di individuare i principali aspetti della cantierizzazione considerando gli effetti sull'ambiente determinati dalla sovrapposizione delle lavorazioni previste durante la Fase 4. La prima fase di ampliamento del Lotto 2A è stata concepita come la realizzazione di un molo imbarchi staccato dall'aerostazione, dedicato principalmente alla gestione dei passeggeri in area Schengen. La realizzazione dell'opera è prevista secondo due rilasci, un primo rilascio per la *Summer* 2025, che consentirà di avere a disposizione 4 nuovi *gate* remoti Schengen grazie al completamento e messa in esercizio del piano terra, e un secondo rilascio entro la *Summer* 2027, nel quale è previsto il completamento dell'ampliamento che incrementerà la disponibilità di *gate* Schengen di ulteriori 6. Complessivamente l'intervento prevede un ampliamento con superficie pari a 13.500 m<sup>2</sup> lordi complessivi articolata su quattro livelli con superficie coperta di circa 4.100 m<sup>2</sup> e volume complessivo di circa 74.000 m<sup>3</sup>.

#### Opere di Compensazione – Terrapieno Vegetato

L'opera in progetto è un terrapieno della lunghezza complessiva di circa 1.000 m, con altezza massima pari a 5,00 m. L'opera si inserisce tra lo scalo aeroportuale e il centro abitato di Tessera, località del comune di Venezia facente parte della Municipalità di Favaro Veneto, e costeggia, per un tratto lungo circa 500,00 m, il canale scolmatore di Mestre.

Si riporta di seguito l'inquadramento dell'opera sulla Carta Tecnica Regionale del Veneto, in cui è evidenziato l'ingombro planimetrico dell'opera in progetto.



L'intervento ha l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, massimizzando i volumi del terrapieno al fine di garantire il più elevato riutilizzo di terre e rocce da scavo.



Planimetria generale Terrapieno Lotto Sud (lotto 1)



Planimetria generale Terrapieno Lotto Nord (lotto 2)

Come è possibile osservare dall'immagine, nella zona di separazione è prevista una quota parte del Lotto Sud che corre parallelamente al Nord e ha lo scopo di inserirsi come elemento di schermatura, andando, comunque a consentire il passaggio della viabilità ciclopedonale che, in quel tratto, si svilupperà lungo il piano campagna.

Infatti, sulla sommità del Lotto Sud del terrapieno è stata progettata una passeggiata che si articola altimetricamente con alternanze di tratti pianeggianti sopraelevati (+ 4,5 m) ad elementi in pendenza in corrispondenza degli accessi al percorso (0 – 4,5 m). Per tale ragione, nella parte iniziale del tracciato, è stato possibile utilizzare pendenze del 4%, mentre nella parte centrale, in cui gli ingombri al suolo erano maggiormente contenuti, il Proponente ha preferito adottare pendenze più elevate (6%), comunque in linea con le normative per garantire l'accesso alle persone disabili. Allo stesso scopo il percorso è stato pensato privo di barriere architettoniche (scale, gradini, ecc.). Il Lotto Nord, a sua volta, sarà fornito di una rampa di accesso finalizzata, tuttavia, unicamente all'accesso dei mezzi per la manutenzione delle opere a verde; infatti, per la natura dei materiali che lo andranno a comporre non sarà accessibile al pubblico.

In merito al bilancio dei materiali si può fare riferimento alle tabelle di seguito riportate rispettivamente per il lotto 1 (sud) e lotto 2 (nord):

LOTTO SUD	Fabbisogni	Produzioni	Approvvigionamento			Allontanamento
			Approvvigionamento	Riutilizzo ai sensi del DM 161/12 interno	Riutilizzo ai sensi del DM 161/12 da deposito intermedio.	
Lotto 1 corpo del rilevato	51718	0	0	0	51718	0
Lotto vegetale	16723	4631	12092	4631	0	0
Lotto bonifica	6947	6947	0	0	6947	6947
Lotto realizzazione dei canali	0	1218	0	0	0	1218
Smantellamento Deposito Temporaneo	0	0	0	0	0	2934

Il Proponente evidenzia che le terre che superano i limiti di colonna A, entro i limiti di colonna B, saranno utilizzate per il lotto 2 a nord, non fruibile, e che l'esuberò sarà opportunamente smaltito in discarica. Le terre, che rientrano in colonna A o che hanno parametri superiori a colonna A ma con dati rientranti nei valori di fondo, saranno, invece, utilizzate per la realizzazione del terrapieno lotto 1 a sud.

### **Riprotezione RFI – Parcheggi P8 E P9**

Il progetto, previsto all'interno delle varianti al Master Plan 2021, prevede la realizzazione di due nuovi parcheggi temporanei a raso denominati P8 e P9. Si localizzano al margine del sedime dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera (VE), a sud-est di via Triestina e a sud-ovest di viale G. Galilei. L'area di intervento in trasformazione occupa una superficie complessiva di poco inferiore ai 25.000 m<sup>2</sup>, e ricade integralmente all'interno del sedime aeroportuale. Con riferimento alla classe urbanistica, l'intervento ricade in area F del vigente P.R.G. del Comune di Venezia e non sono coinvolte proprietà terze. La progettazione è stata sviluppata in considerazione del "Piano strategico di rilocalizzazione delle funzioni aeroportuali in ottemperanza al progetto RFI finalizzato a gestire l'interferenza con la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria all'interno del sedime aeroportuale", in modo da riproteggere le funzioni aeroportuali interferite dai lavori del progetto RFI. Il nuovo parcheggio dovrebbe quindi garantire la copertura delle carenze di posti auto indotte dal cantiere RFI interferente, temporaneamente, con i parcheggi P5, P2 e P7/Pbus.

LOTTO NORD	2	Fabbisogni	Produzioni	Approvvigionamento			Allontanamento
				Approvvigionamento	Riutilizzo ai sensi del DM 161/12 interno	Riutilizzo ai sensi del DM 161/12 da deposito intermedio	
Lotto 2 corpo del rilevato		25463	0	0	0	25463	0
Lotto 2 vegetale		9055	2000	7055	2000	0	0
Lotto 2 bonifica		3000	3000	0	0	3000	3000
Lotto 2 realizzazione dei canali		0	540	0	0	0	540
Smantellamento Deposito Temporaneo		0	0	0	0	0	10931

I due nuovi parcheggi, con capacità complessiva di 835 posti auto, avranno accesso e uscita dalla richiamata nuova viabilità di penetrazione dalla rotatoria di via Galileo Galilei e saranno impostati con:

- viabilità perimetrale a senso unico;
- corselli di manovra a doppio senso di marcia;
- stalli ortogonali alla viabilità.

È prevista la realizzazione di un percorso pedonale lungo l'asse nord/sud di entrambi i parcheggi, che sarà poi collegato ai percorsi pedonali esistenti, o previsti nell'ambito del sedime aeroportuale, che portano all'aerostazione passeggeri.

### **Piano delle analisi**

Dalle analisi chimiche sono stati analizzati i parametri indicati all'Allegato 4 al D.M. 161/2012, citati al paragrafo 2.3 al quale il Proponente rimanda. Durante l'esecuzione degli scavi della campagna di indagine del luglio 2018 si era proceduto all'installazione di due tubi piezometrici al fine di permettere il prelievo e il campionamento delle acque di falda caratterizzanti il sito e valutarle qualitativamente. I 2 tubi piezometrici

furono installati al fine di permettere il prelievo di acqua sotterranea caratterizzante il sito in esame e monitorare il livello della falda freatica.

Per quanto riguarda le acque provenienti dalla falda, le indagini sono state effettuate in riferimento alle acque di scarico come da Decreto Ronchi - Costa, parametri di cui alla Tabella A- Sezioni 1,2 e 4 del DM 30/07/1999.

Tutte le analisi sui terreni hanno riportato valori di analiti al disotto 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 e successivo aggiornamento dello studio ARPAV al 2019.

Le analisi di laboratorio eseguite sui campioni di acqua di falda prelevati da piezometro PZ1 evidenziano dei superamenti per i seguenti metalli: Arsenico (15,1 mg/l), Ferro (1070 mg/l). Le analisi di laboratorio eseguite sul campione di acqua di falda prelevati da piezometro PZ2, invece, evidenziano dei superamenti per i seguenti metalli: Arsenico (24,4 mg/l), Ferro (940 mg/l) e Mercurio (0,60 mg/l). Tali superamenti sono imputabili ad un'origine endemica dovuta alla natura mineralogica dei depositi dell'area. Tutti i rapporti di prova e le relative tabelle di sintesi dei risultati delle indagini sono riportati nell'Allegato 3 del Piano delle Analisi.

### **Riprotezione Rfi – Area Deposito At E Area A Servizio Gs**

Il progetto prevede la riprotezione dell'attuale area di deposito, ubicata nella sezione nord-ovest dello scalo aeroportuale vicino alla centrale di "Trigenerazione". La posizione dell'attuale area è interferente con il cantiere del collegamento ferroviario RFI e, pertanto è necessario ricollocarla altrove in sedime. La zona in cui sarà ricollocato il deposito in oggetto si trova all'estremità nord-est del perimetro aeroportuale ed è attualmente occupata da una superficie ghiaiosa/erbosa. Nella figura sottostante è evidenziata l'attuale collocazione dell'area, in rosso, e la nuova in verde



**Posizione attuale area di deposito (in rosso) e nuova collocazione (in verde)**

L'intervento consiste nella realizzazione di un piazzale recintato e illuminato, con accesso carrabile dalla viabilità ordinaria. L'area sarà utilizzata come deposito e stoccaggio di materiale afferente alle attività tecniche di SAVE, società di gestione dello scalo aeroportuale. La superficie complessiva è pari a 5.140 m<sup>2</sup>.

Il piazzale principale, inghiaiato, può, quindi, considerarsi semipermeabile, mentre una porzione di circa 500 m<sup>2</sup> sarà realizzata in conglomerato bituminoso. Su tale porzione di piazzale saranno depositati i materiali ferrosi: pertanto, l'acqua di pioggia sarà raccolta da caditorie e inviata ad un impianto di trattamento e quindi in fognatura nera. Sul lato nord verrà realizzato un fossato che nell'angolo nord-est si allargherà in un piccolo bacino di laminazione, con la funzione di raccogliere e invasare le acque scolanti dal piazzale in ghiaia, il quale avrà, quindi, un'unica pendenza verso nord. In corrispondenza del cancello di accesso sarà realizzata una breve



rampa in calcestruzzo. Al fine di mascherare la visibilità del materiale di deposito dalla strada SS14 da via Ca da Mosto, sul lato nord e ovest, sarà piantumata una siepe di arbusti sempreverdi e la recinzione sarà dotata di rete ombreggiante verde.

Per la realizzazione del nuovo deposito area tecnica è prevista la rimozione preventiva dello strato di terreno vegetale superficiale per uno spessore minimo pari a 20 cm, scavi di sbancamento per lo spianamento del piano di posa delle pavimentazioni e scavi a sezione obbligata per la realizzazione del fossato, del bacino di laminazione e per la posa dei manufatti idraulici. Il Proponente stima un volume di terra proveniente dagli scavi di circa 3.383 m<sup>3</sup> e prevede il riutilizzo in sito di circa 380 m<sup>3</sup> di terreno, se ritenuto idoneo dalla D.L. per:

- la risagomatura delle fasce perimetrali all'area di deposito per il collegamento quote di progetto-piano campagna;
- il livellamento del piano di sottofondazione delle pavimentazioni, prima della stesa dello strato di *tout-venant*.

Il Proponente stima, quindi, un totale di esuberi pari a circa 3.003 m<sup>3</sup>. L'esubero di terra proveniente dagli scavi dovrà essere allontanato dal cantiere a cura dell'appaltatore per essere accumulato nel deposito intermedio D3 nell'area dell'aeroterminale per essere poi riutilizzato nell'ambito dell'intervento del terrapieno vegetato.



Deposito Area Tecnica Stato di progetto

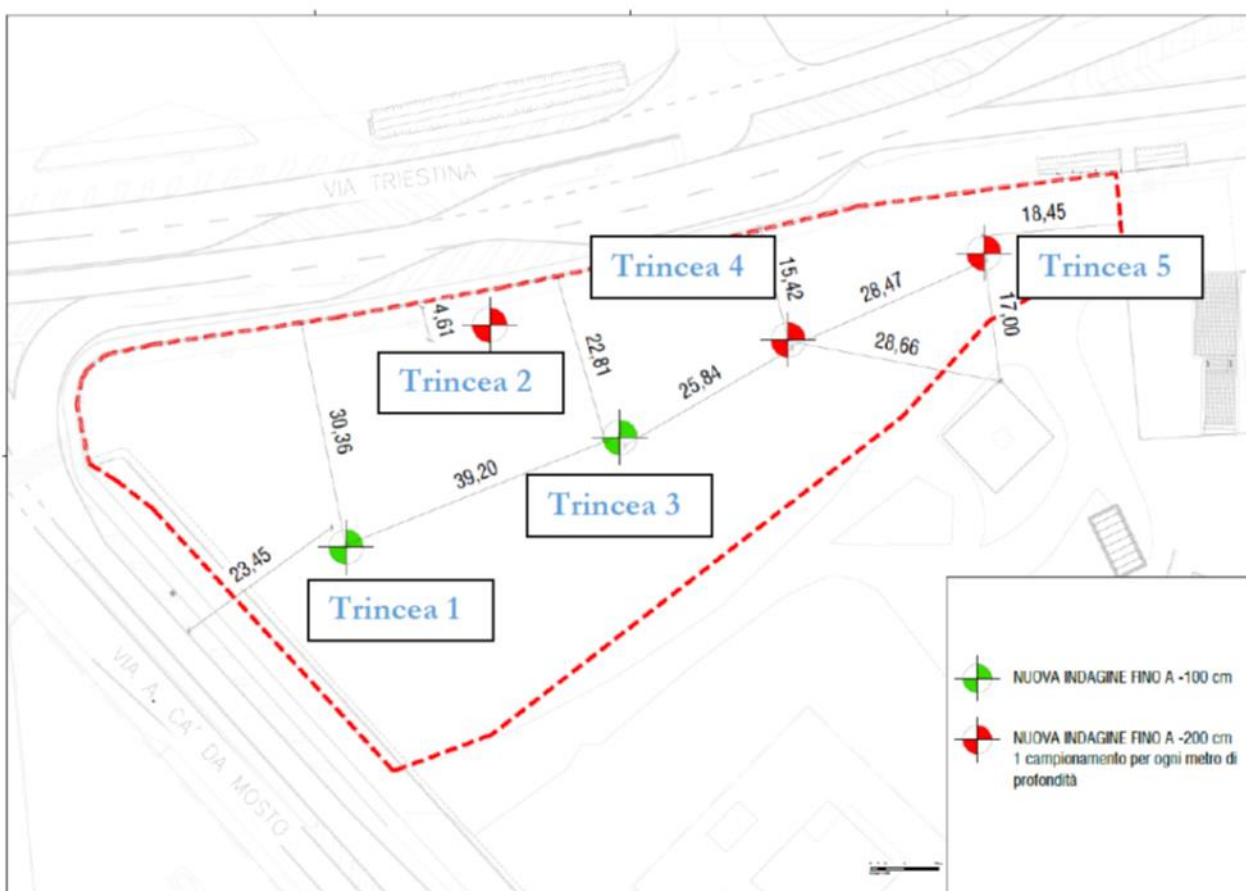
L'intervento prevede scavi come di seguito riportato:

- - 2,00 m scavo a sezione obbligata per realizzazione del fossato;
- - 1,70 m scavo per bacino di laminazione;
- - 2,00 m scavi per posa manufatti idraulici.

## **Piano delle analisi**

L'area d'interesse in passato è stata area di deposito temporaneo di terre provenienti da attività urbanizzative interne all'aeroporto. Indagini preliminari - condotte per la definizione del piano di caratterizzazione - hanno evidenziato la presenza di uno strato superficiale di riporto con spessore variabile e facilmente visibile durante le operazioni di scavo.

L'area interessata dagli scavi per la realizzazione dei nuovi parcheggi P8 e P9 è di circa 5.000 m<sup>2</sup>, per cui, in accordo con il DM 161/2012 sono sufficienti 5 sondaggi. Il piano di caratterizzazione, considerata la potenziale variabilità delle caratteristiche dei terreni, ha previsto, pertanto, la realizzazione di 5 trincee con il prelievo di un campione sullo spessore di riporto eventualmente presente, un altro fino alla profondità di 1 m e un ultimo nell'intervallo di profondità compresa tra 1.0 e 2.0 m dall'attuale piano campagna in quelle aree dove sono previsti scavi più profondi. Le indagini hanno previsto l'effettuazione di n. 12 campioni di terreno prelevati da n. 5 trincee. Planimetricamente la posizione delle trincee è riportata nella figura successiva.



Ubicazione delle trincee eseguite e della profondità delle indagini

Tutte le analisi hanno riportato valori di analiti 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 e successivo aggiornamento dello studio ARPAV al 2019. Tutti i rapporti di prova e le relative tabelle di sintesi dei risultati delle indagini sono riportati in Allegato 4 del Piano delle Analisi Fase 4.

## **Siti di Produzione, Deposito ed Utilizzo**

### Siti di produzione terre

Il Proponente riporta i principali siti di Produzione ai sensi del D.M. 161/12. In particolare, è possibile fare riferimento a quanto riportato sinteticamente in Tabella:

FASE 4					
Progetto	1.04 TL2A fase 1	5.2.1 Parcheggi P8 e P9	8.1.2 Deposito Area Tecnica	10.1.2.5 Terrapieno Vegetato	TOTALE
Quantità di Terre scavate (mc)	19595	55580	3383	18336	96894

Siti di produzione di Fase 4

### Siti di Utilizzo

Con riferimento ai Siti di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12 è possibile fare riferimento a quanto riportato in Tabella

FASE 4					
Progetto	1.04 TL2A fase 1	5.2.1 Parcheggi P8 e P9	8.1.2 Deposito Area Tecnica	10.1.2.5 Terrapieno Vegetato	TOTALE
Quantità di Terre riutilizzate (mc)	2930	1710	380	93759	98779

Siti di utilizzo di Fase 4

### **Aspetti Specifici Dell'area In Esame: Il Fondo Naturale**

Dalla carta dei suoli del bacino scolante di Venezia (Figura 3-1), come già sopra riportato, emerge come l'aeroporto di Tessera si colloca nel paesaggio di pianura perilagunare formata dalle aree di transizione tra la pianura alluvionale e la laguna che costituivano un ambiente di palude salmastra in cui i sedimenti sono in parte di origine lagunare ed in parte fluviale.

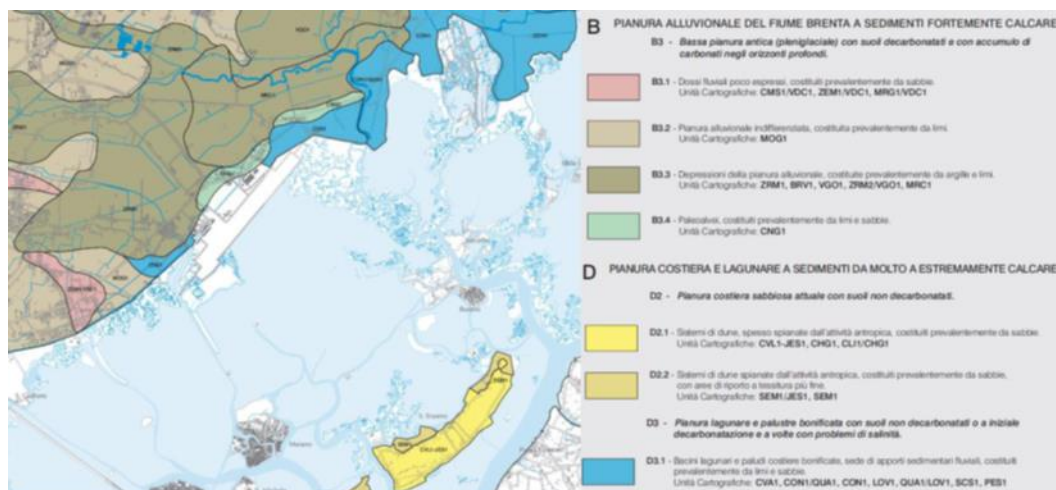


Figura 3-1 Particolare della carta dei suoli della provincia di Venezia nell'area dell'aeroporto (Fonte: Carta dei suoli Provincia di Venezia).

A parità di ambiente, andando da nord verso sud, i suoli si differenziano soprattutto per il contenuto di carbonati in relazione all'origine dei sedimenti (Tagliamento e Piave, Brenta, Adige). Dal punto di vista mineralogico/petrografico, 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. Questo è stato recepito nel DGR Veneto n. 819 del 4 giugno 2013 per le aree comprese nel PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana), come previsto nel comma 1 lettera b) dell'art. 240 del D. Lgs. n. 152/2006. Nel 2019 è stato pubblicato da ARPAV un aggiornamento del documento "Metalli e metalloidi nei suoli del Veneto – Definizione dei valori di fondo", per tener conto dei dati acquisiti tra il 2011 e il 2015 per tutto il territorio regionale, in particolare per le aree in cui si disponeva di un numero di dati limitato rispetto ai requisiti indicati dalla norma di riferimento.

Il campionamento è avvenuto secondo l'"approccio tipologico" della norma ISO 19258:2005, cioè in funzione del materiale di partenza e delle tipologie di suolo. Per questo motivo il territorio da indagare è stato suddiviso in aree omogenee all'interno delle quali sono scelti i siti da analizzare. I criteri utilizzati sono diversi: per la pianura, dove i suoli si sono originati da materiali alluvionali queste aree omogenee sono state definite *unità deposizionali*, di seguito riportate. Nel caso dell'aeroporto di Tessera, come già definito nello SIA, l'area omogenea di riferimento corrisponde all'unità deposizionale del Brenta (B).

**PRESO ATTO** che ARPAV, ha espresso, con nota prot. n. 1073 del 17/05/2023, parere positivo alle ottemperanze prescrittive precedentemente riportate, così dichiarando:

*"In merito a quanto dettato dalla condizione ambientale, ovvero "Il piano delle analisi, riguardante la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo, [...] dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Veneto e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma Sede legale Via Ospedale Civile 24, 35121 Padova Italia codice fiscale 92111430283 partita IVA 03382700288 urp@arpa.veneto.it PEC: protocollo@pec.arpav.it www.arpa.veneto.it pag. 3 di 3 Unità Organizzativa Valutazioni VIA, VAS, Grandi Opere, Ambiente e Salute Via Ospedale Civile 24, 35121 Padova Italia Tel. +39 049 8239374 e-mail ugoas@arpa.veneto.it PEC: protocollo@pec.arpav.it dei lavori" e "[...] nonché gli esiti delle prove e dei monitoraggi in corso d'opera saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA*

*Veneto", si rappresenta quanto segue. Al capitolo 3 "Aspetti specifici dell'area in esame: Il fondo naturale" si chiede di aggiornare il documento con i valori di fondo di riferimento illustrati nella pubblicazione ARPAV più recente, edizione 2019, consultabile al link: <https://www.arpa.veneto.it/arpavinforma/pubblicazioni/metalli-e-metalloidi-neisuoli-del-veneto-definizione-dei-valori-di-fondo.-edizione2019/?searchterm=metalli%20e%20metalloidi> ed utilizzarlo quindi come riferimento corretto per il confronto con i risultati analitici. Per maggior chiarezza e completezza delle informazioni si chiede di integrare i capitoli riguardanti ogni singolo intervento (così definiti nel documento presentato: opere di compensazione -terrapieno vegetato; parcheggi P8 e P9, area di deposito AT e area di servizio) inserendo anche i volumi di materiale che verranno movimentati o almeno una loro stima. Per quanto riguarda il piano di campionamento e le analisi chimiche che verranno realizzate, il documento risulta completo. Considerando però che alcuni rapporti di prova, dalle analisi già eseguite presso l'area Aeroterminale, risultano avere per alcuni parametri lo sfioramento dei limiti di colonna A della Tabella 1, dell'Allegato 5 alla Parte IV del d.lgs. n. 152/2006 (ma sempre entro colonna B), si chiede di specificare come verranno gestiti i materiali che presentano tali superamenti. Inoltre, si specifica che, il materiale avente parametri superiori di colonna A ma con dati rientranti nei valori di fondo, può essere reimpiegato solo in siti con valori di fondo compatibili (in base alla summenzionata pubblicazione ARPAV – anno 2019) o in siti rientranti nei limiti di colonna B. Conclusioni La documentazione esaminata relativa al piano di analisi -fase 4, risulta conforme a quanto previsto nella condizione ambientale. Si raccomanda, altresì, di recepire le osservazioni sopra riportate."*

ARPAV ha confermato detto parere con nota del 09/11/2023, acquisita al prot. n. CTVA/12662 del 9/11/2023;

**VALUTATO quanto sopra, la condizione ambientale n. 2. b è da considerare ottemperata, nel rispetto delle osservazioni di ARPA Veneto.**

### **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 alle condizioni di cui al D.M. n. 9 del 19/01/ "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera. Master Plan 2021 – "Fase 4". Verifica di ottemperanza condizione ambientale A) 2 -":

- 1. la condizione ambientale n. 2. a è ottemperata con la condizione di acquisire, nell'ambito delle successive fasi di ottemperanza, un quadro di insieme della cantierizzazione atto di permettere l'individuazione delle opere già realizzate, quelle proposte ancora da realizzare e quelle specifiche della fase sottoposta alla verifica di ottemperanza.**
- 2. la condizione ambientale 2. b è ottemperata ma il Proponente dovrà recepire le osservazioni di ARPA Veneto.**

**La Coordinatrice della Sottocommissione Via**

**Avv. Paola Brambilla**

