



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

U.prot DVA-2015-0007304 del 16/03/2015

Destinatari in allegato

Pratica N°

Ref. Mittente:

**OGGETTO: [ID_VIP: 2853] Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera.
Procedura di VIA - Richiesta integrazioni**

Con riferimento al procedimento di VIA richiamato in oggetto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato, con nota prot. CTVA-2015-0860 del 12/03/2015 (DVA-2015-7040 del 13/03/2015) che si allega alla presente, la necessità di acquisire chiarimenti ed integrazioni relativi alla documentazione di VIA già prodotta da ENAC.

Nel richiedere pertanto di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa sopra detta, si comunica che la stessa dovrà essere fornita entro 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione, come stabilito dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Si precisa che, qualora tale termine indicato per la presentazione delle integrazioni summenzionate decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine, si potrà inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione per le Valutazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in:

- 1 copia in formato cartaceo;
- 3 copie in formato digitale.

Si ricorda in merito che il documento succitato è disponibile sul sito internet www.va.minambiente.it nella sezione Dati e Strumenti → Specifiche Tecniche e Linee Guida.

Ufficio Mittente: Ex Div II - Sezione Impianti Industriali
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927
DVA-2VA-II-05_2015-0042.DOC

Inoltre, copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata alle altre amministrazioni competenti per il procedimento di VIA nel numero di copie previsto dalla norma in riferimento allo studio di impatto ambientale e suoi allegati.

Si precisa inoltre al Proponente che la Commissione Tecnica VIA/VAS ritiene opportuno provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa richiesta, tramite nuova pubblicazione sui quotidiani, e di darne informazione a tutte le amministrazioni che partecipano al procedimento, con le modalità previste ai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

La documentazione integrativa che sarà fornita a seguito della presente richiesta dovrà essere depositata presso i competenti Uffici al fine della consultazione e l'espressione di eventuali osservazioni.

Si chiede infine ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente il codice identificativo del procedimento amministrativo: [ID_VIP: 2853].

Renato Grimaldi



Allegato:

DVA-2015-7040 del 13/03/2015

Elenco indirizzi

ENAC
Direzione Centrale Infrastrutture
Aeroporti e Spazio Aereo
protocollo@pec.enac.gov.it

e p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Provveditorato Interregionale OOPP
Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli
Venezia Giulia
oopp.triveneto@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle Attività
Culturali e del Turismo
Direzione Generale Belle Arti e
Paesaggio
Servizio III
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Regione Veneto
U.C. Valutazione Impatto Ambientale
protocollo.generale@pec.regione.veneto.
it

Provincia di Venezia
Settore Politiche Ambientali
protocollo.provincia.venezias@pecveneto
.it

Comune di Venezia
Direzione Ambiente e Politiche
Giovanili
protocollo@pec.comune.venezias.it

Comune di Marcon
Settore Ambiente
protocollo.comune.marcon.ve@pecvenet
o.it

Comune di Quarto d'Altino
comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it

Consorzio di Bonifiche Acque Risorgive
consorzio@pec.acquerisorgive.it

ARPA Veneto
Direzione Generale
protocollo@pec.arpav.it
Dipartimento Provinciale di Venezia
dapve@pec.arpav.it

SAVE S.p.A.
Aeroporto di Venezia
savespa@legalmail.it

Al Presidente della Commissione
Tecnica VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2015 - 0000860 del 12/03/2015

Pratica N.:

Ref. Mittente:

OGGETTO: ID VIP: 2853 - Istruttoria VIA - Aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia Tessera Master Plan - proponente: ENAC - Richiesta di Integrazioni

Con la presente si comunica che, in relazione all'istruttoria in oggetto, a seguito dell'esame della documentazione presentata dal Proponente ENAC con note prot. 101734/ENAC/CIA del 30.09.2014 e prot. 0114470/ENAC del 30.10.2014 è emersa la necessità di richiedere al Proponente chiarimenti e documentazioni integrative di approfondimento ai fini di poter esprimere una valutazione sulla compatibilità e sostenibilità ambientale senza ulteriori approfondimenti.

Si riportano di seguito le richieste d'integrazione:

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO:

Il Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con

1.1 opportuni riferimenti al Piano Morfologico della laguna di Venezia, il cui aggiornamento è in fase di VAS, analizzando la coerenza dell'incremento di traffico acqueo con le previsioni e le misure del PMLV, ed analizzando inoltre le possibili sinergie tra le misure di mitigazione/compensazione proposte e le misure previste dal PMLV;

1.2 opportuni riferimenti al Piano di gestione delle risorse alieutiche del 2009 ed al successivo aggiornamento per il quinquennio 2014-2018, sottoposto a VAS.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE:

2.1 Componente "atmosfera"

2.1.1 All'interno della analisi dello stato di fatto si richiede di aggiornare - ove possibile - le informazioni relative ai dati di qualità dell'aria delle centraline con i dati del 2014.

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-32_2015-0033.DOC



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA - 2015 - 0007040 del 13/03/2015

Direzione Generale per le
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it



2.1.2 Parametro Ossidi di Azoto: in considerazione della criticità riscontrata rispetto al parametro e al fine di inquadrare in modo più definito il contributo della sorgente emissiva aeroportuale nel contesto territoriale, il Proponente provvederà a includere la stima del contributo delle emissioni dal trasporto aereo sul totale delle emissioni di ossidi di azoto nell'aria di riferimento utilizzando le informazioni già disponibili quali l'inventario territoriale predisposto da ARPAV (emissioni regionali, provinciali e comunali).

2.1.3 Parametro Ozono: al fine di poter valutare il ruolo delle sorgenti emissive aeroportuali per quel che riguarda le criticità riscontrate sul parametro, il Proponente provvederà ad integrare l'analisi con le informazioni disponibili e la stima delle emissioni dei Composti Organici Volatili non metanici (COVNM) dalla sorgente aeroportuale nonché il loro peso rispetto al totale emesso sul territorio.

2.1.4 Parametro Ozono: il Proponente provvederà ad integrare l'analisi della valutazione degli impatti con considerazioni in merito al parametro Ozono sia con riferimento allo scenario 0 che allo scenario 2021

2.1.5 Misure di mitigazione in fase di esercizio: il Proponente provvederà ad integrare le proposte effettuate con ulteriori ipotesi di misure più strettamente correlate alle attività aeroportuali, quali ad esempio misure operazionali volte a ridurre le emissioni dal ciclo LTO attraverso una più efficiente gestione operativa del traffico aereo e dei movimenti in **aeroporto**

2.2 Componente "Ambiente idrico"

2.2.1 In merito alla qualità delle acque lagunari, ai fini di completare il quadro illustrato, è necessario inserire tra le fonti informative di riferimento anche i risultati del "Monitoraggio dei corpi idrici della Laguna di Venezia, finalizzato alla definizione dello stato ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Mo.V.Eco 1 e 2" avviato dal 2011 dalla Regione del Veneto tramite ARPAV., integrando inoltre le stazioni analizzate con le stazioni ricadenti nei corpi idrici PNC1, PNC2, PC1, comprese nella rete di monitoraggio dell'ARPAV.

2.2.2 Il Proponente provvederà a verificare ed integrare la trattazione delle componenti biologiche sommerse.

2.2.3 Il Proponente provvederà ad integrare lo studio dell'attuale impatto derivante dal traffico acquatico lungo la direttrice Venezia - Aeroporto all'intero canale di Tessera, quindi comprensiva sia del tratto terminale che dei bassofondali limitrofi, ai fini di poter meglio dimensionare le azioni di mitigazione, anche sulla base di una valutazione dell'efficacia delle misure adottate negli anni passati.

2.2.4 Acque nere: considerato che il Proponente dichiara che *"Le acque nere generate all'interno dell'area aeroportuale sono convogliate al depuratore di proprietà SAVE ubicato lungo Viale Alvise Ca' da Mosto (Figura C4-30). Si tratta di un impianto già ampliato nel 2003 e dimensionato per un traffico di circa 6'500'000 passeggeri/anno."* e, al contempo, nella Sintesi non tecnica emerge che l'attuale numero di passeggeri, aggiornato al 2013, è di 8'388'475 ed è previsto un incremento pari a 11'622'148 passeggeri per il 2021, è necessario che venga chiarita la capacità e la funzionalità del depuratore sia al 2013 che al 2021, considerando inoltre eventuali ricadute e impatti sulla qualità delle acque lagunari.

2.2.5 Impatti sulla qualità dell'acqua: A pag.59 del QA-Ambiente idrico viene specificato che la scala adottata per la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'acqua *"fa riferimento ai valori soglia fissati per le acque superficiali dal DM 260/2010, classificando come significativo un*

incremento delle concentrazioni di inquinanti rispetto allo stato di fatto quando provoca il superamento di dette concentrazioni per uno o più parametri?. In particolare le concentrazioni limite sono state assunte come segue:

- per le sostanze dell'elenco di priorità, gli standard di qualità ambientale individuati in Tabella 1/A del DM 260/2010;
- per le sostanze non appartenenti all'elenco di priorità, gli standard di qualità ambientale (valori medi annui) individuati in Tabella 1/B del DM 260/2010;
- per azoto inorganico disciolto e fosforo reattivo i limiti inferiori della classe "buona", individuati in Tabella 4.4.2/a del DM 260/2010 (acque lagunari).

Per la torbidità delle acque (solidi sospesi) è stato assunto *"un valore di 50 mg/l per le acque lagunari, corrispondente ad una soglia significativamente superiore ai normali valori di fondo, tipicamente raggiunta e superata solo durante le ricorrenti burrasche di bora (MAG.ACQUE-Thetis, 2004 e 2005)"*. La scala di impatto è definita a livello qualitativo in relazione alla durata ed estensione del superamento di tali soglie (pag. 60 del QA – ambiente idrico). Ad esempio l'impatto è definito trascurabile *"per incrementi dei carichi immessi non in grado di determinare un incremento significativo delle attuali concentrazioni di inquinanti/torbidità in rete idrica superficiale o nelle acque della laguna, oppure in grado di determinarne un incremento significativo ma localizzato e/o di breve durata"*. Il Proponente provvederà a specificare cosa intende per incremento significativo "localizzato", indicando in cartografia l'area all'interno della quale un superamento di tali soglie si ritiene possa essere considerato trascurabile. Analogamente va specificato cosa si intende per "breve durata". Tali considerazioni vanno dettagliate, se necessario, per ciascun parametro considerato e in relazione alle specifiche attività che possono generarne l'incremento (es. area in prossimità dell'area di imbonimento per l'incremento di torbidità ed eventuali sostanze inquinanti, area in prossimità degli scarichi dei depuratori o delle idrovore per incremento nutrienti e sostanza organica, ecc.). Tali specifiche sono indispensabili per una adeguata definizione della strategia di monitoraggio, influenzando la localizzazione delle stazioni e la frequenza di campionamento.

2.2.6 Per incremento significativo non può essere considerato solo il superamento delle soglie previste dal DM 260/2010 o altra normativa di riferimento, ma anche qualsiasi incremento rilevante di concentrazione, riconducibile alle attività di cantiere o di esercizio, rispetto allo stato di fatto precedente all'intervento. A titolo di esempio si riporta che alcune sostanze della Tabella 1/A e 1/B del DM 260/2010 ad oggi non sono mai state determinate nelle acque lagunari a concentrazioni superiori al limite di quantificazione (LOQ) della metodica analitica, che per legge dovrebbe essere inferiore o uguale al 30% dello Standard di Qualità ambientale. La Direttiva 2000/60/CE specifica, inoltre, che per le sostanze pericolose e prioritarie l'obiettivo è quello di ridurre l'inquinamento e arrestare o eliminare le emissioni, gli scarichi e le perdite (Art. 4). Pertanto un incremento rilevante delle concentrazioni di tali sostanze rispetto al LOQ è da considerarsi significativo, anche se inferiore allo SQA. Per quanto riguarda i macrodescrittori, in base ai risultati dei monitoraggi condotti dalla Regione Veneto – ARPAV, sono già stati rilevati dei superamenti della classe buono/sufficiente del DM 260/2010, che quindi non può essere utilizzata come riferimento. Andrebbe pertanto valutato come significativo un incremento rilevante rispetto allo stato di fatto, riconducibile alle attività dell'opera (sia in fase di cantiere che di esercizio) a prescindere dalle soglie previste dalla normativa. Il Proponente provvederà a specificare quali sostanze, potenzialmente riconducibili alle attività aeroportuali, debbano essere oggetto di monitoraggio. Tale selezione del pannello analitico dovrà tener conto di quanto riportato dal proponente sullo stato di

fatto dei corpi idrici lagunari interessati dall'opera, nonché basarsi su un'analisi di dettaglio dei carichi, emissioni o rilasci di contaminanti, nutrienti e sostanza organica riconducibili all'opera.

2.2.7 Per la Laguna di Venezia, oltre ai limiti indicati dal DM 260/2010, occorre tener conto dei valori e dei parametri indicati da altri riferimenti normativi quali in particolare i "cosiddetti Decreti Ronchi Costa. Tali decreti, sono citati dal proponente nella normativa di riferimento (pag. 7 del QA-Ambiente Idrico), ma non sono stati utilizzati nella valutazione dello stato di fatto e nell'analisi dei possibili impatti. Essi prevedono ad esempio limiti agli scarichi (Decreto del 9 febbraio 1999; Decreto del 30 luglio 1999) e obiettivi di qualità ambientale (Decreto del 23 aprile 1998), anche per sostanze non incluse nel DM 260/2010, che andrebbero considerati qualora tali sostanze vengano scaricate o immesse durante le fasi di cantiere ed esercizio.

2.2.8 Oltre all'effetto diretto di incremento delle concentrazioni nella colonna d'acqua, nell'analisi e stima degli impatti il Proponente provvederà a considerare anche gli effetti sulla matrice sedimentaria e sul biota.

2.2.9 Impatti in fase di esercizio al paragrafo "C5.4 Impatti in fase di esercizio" sottoparagrafo "Impatto dell'aumento del numero dei voli e delle nuove impermeabilizzazioni sulla qualità delle acque lagunari" si afferma che "Al di là di un assai modesto incremento delle superfici impermeabili scolanti in laguna, [...] un aumento dei carichi di inquinanti dilavati dalle acque di prima pioggia recapitate in laguna sarà comunque da attendersi a seguito dell'incremento del numero di voli, che passeranno dai 79'000 attuali ai 100'500 dell'anno 2021 (+27%). [...] il carico di inquinanti (metalli, nutrienti, idrocarburi, ...) che si andrà accumulando sulle piste di volo e sarà dilavato dalle acque di prima pioggia crescerà proporzionalmente al numero di voli. Sebbene l'efficacia dei filtri aumenti in genere con la concentrazione dei contaminanti presenti nelle acque in ingresso, a questo incremento dei carichi trattati corrisponderà verosimilmente un incremento dei carichi immessi in laguna con le acque di prima pioggia in uscita dai filtri, di modo che le concentrazioni di alcuni inquinanti nelle acque lagunari più prossime al punto di immissione potrebbero talora (ad esempio alla prima precipitazione rilevante che fa seguito ad un lungo periodo di tempo secco) subire dei picchi. Allo stato attuale (dati 2011-2012) si ricorda il corpo idrico è stato valutato in stato BUONO, sulla base della matrice acqua, in relazione all'assenza di superamenti della concentrazione media annua e della concentrazione massima ammissibile stabilita dal medesimo decreto. La classificazione in stato Buono a cui si riferisce il testo è relativo alla classificazione chimica ai sensi del DM 260/2010. Non vengono presi in considerazione i risultati dei Monitoraggi dei nutrienti condotti dall'ARPAV ai sensi del DM 260/2010, pubblicati con DGR 140 del 20 febbraio 2014, in cui per il primo ciclo di monitoraggio (anni 2011-2012) il confronto con i limiti di classe Buono/Sufficiente della normativa ha evidenziato per il DIN (Azoto inorganico disciolto) superamenti nei corpi idrici PNC1, PNC2 e PC1. Nell'allegato A della DGR 140 del 20 febbraio 2014 sono riportati anche i risultati del monitoraggio ecologico in cui i suddetti corpi idrici, potenzialmente interessati dal previsto incremento del traffico aeroportuale, sono risultati in stato ecologico SCARSO. Il Proponente provvederà a integrare tali risultanze nella valutazione degli impatti derivanti dall'aumento del numero di voli e delle nuove impermeabilizzazioni sulla qualità delle acque lagunari.

2.2.10 Il Proponente oltre alla qualità delle acque lagunari terrà in considerazione nella valutazione degli impatti anche l'influenza dei contaminanti sulla qualità dei sedimenti e sulla qualità delle matrici biologiche.

2.2.11 Il Proponente, al fine di valutare correttamente l'impatto del progetto sullo stato trofico dell'area lagunare antistante all'aeroporto, già particolarmente soggetta a fenomeni di

eutrofizzazione, provvederà a riportare una stima sintetica del carico di nutrienti e sostanza organica in laguna derivanti dalle diverse fonti riconducibili alle attività aeroportuali, nello stato attuale e nello scenario al 2021. Tali stime vanno contestualizzate anche alla luce dei "Decreti Ronchi Costa", che fissano degli obiettivi in termini di carichi massimi ammissibili in laguna e di concentrazione di nutrienti nelle acque. Vanno considerati in particolare possibili impatti in termini di iperproliferazione algale e anossia delle acque nell'area di analisi derivanti dall'eventuale incremento di carichi di nutrienti e sostanza organica riconducibile all'opera.

2.2.12 Impatto dell'aumento del traffico aeroportuale sul moto ondoso: il Proponente provvederà a estendere l'analisi dell'impatto legato all'incremento del traffico acquatico all'intera lunghezza del canale di Tessera, e non solo al suo tratto terminale.

2.2.13 Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire uno studio di dettaglio sulle modalità di realizzazione dell'imbonimento, in particolare, sulla qualità chimica del materiale utilizzato per l'imbonimento, anche ai fini di una corretta valutazione degli impatti in fase di cantiere.

2.2.14 Imbonimento della barena: in relazione alla qualità chimica dei sedimenti utilizzati per l'imbonimento delle superfici barenali, il Proponente provvederà a fornire un approfondimento relativo all'analisi del potenziale impatto sulla matrice acqua che comprenda anche l'eventuale mobilizzazione di sostanze inquinanti derivante dalle acque di scarico durante il refluentamento del materiale ed un approfondimento relativo agli effetti sulla matrice biotica lagunare.

2.2.15 Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire maggiori dettagli sulle modalità di riempimento dell'area palancolata, ai fini di approfondire l'analisi dell'entità degli scarichi durante l'attività di refluentamento (e quindi della torbidità prodotta e di possibili rilasci di inquinanti).

2.2.16 Mitigazioni: Risulta quindi necessaria una attenta analisi dell'efficacia delle misure finora adottate, in funzione di una corretta individuazione di interventi in grado di mitigare l'incremento di traffico in una situazione già oggi critica dal punto di vista dell'erosione della morfologia lagunare.

2.2.17 PMA: il Proponente integrerà quanto presentato prevedendo per tutte le fasi del monitoraggio (*ante operam, corso d'opera e post operam*) ulteriori stazioni di monitoraggio localizzate in prossimità dell'area di intervento tali da garantire la discriminazione degli eventuali impatti generati dall'opera, sia in fase di cantiere che in esercizio, rispetto ad altri che insistono sull'area.

2.2. PMA: il Proponente provvederà ad integrare il pannello analitico da indagare attraverso una analisi di dettaglio delle fasi di realizzazione dell'imbonimento, nonché l'analisi di carichi, immissioni e/o rilasci di sostanze riconducibili alle attività aeroportuali e a integrare inoltre anche le matrici da indagare inserendo analisi relative alla qualità del sedimento e delle componenti biologiche dell'ecosistema lagunare.

2.3 Componente "Vegetazione, flora e fauna"

2.3.1 Ambienti erbacei naturali: il Proponente provvederà ad effettuare una verifica/approfondimento in merito alla presenza/assenza della specie endemica *Salicornia veneta* - presente poiché sulle barene della laguna di Venezia - nell'area soggetta ad imbonimento.

2.3.2 Il Proponente provvederà ad integrare il quadro degli aspetti naturalistici con una descrizione accurata della vegetazione alofila presente nell'area di intervento, con particolare

riferimento alle superfici barenali oggetto di imbonimento, anche ai fini di una verifica della corretta individuazione delle misure di compensazione.

2.4 Componente "Rumore e vibrazioni"

2.4.1 Area di studio: il Proponente all'interno dell'area vasta identificata, provvederà ad individuare l'area di influenza dell'infrastruttura aeroportuale in oggetto (e delle infrastrutture interessate dal traffico indotto dall'aeroporto) considerando tutti i centri abitati e/o gli edifici più prossimi all'infrastruttura aeroportuale (ad esempio l'abitato di Tesserà, gli edifici lungo la via Triestina e gli edifici nei comuni di Marcon e di Quarto d'Altino, potenzialmente interessati dal rumore aeroportuale), gli edifici posti in prossimità delle aree di cantiere, e almeno tutti gli edifici presenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali interessate dal traffico indotto dall'aeroporto.

2.4.2 Ricettori: il Proponente all'interno dell'area di influenza identificata come sopra, provvederà ad identificare tutti i ricettori presenti (sensibili e non), intesi nella definizione che ne dà il DM 29/11/2000.

2.4.3 Ricettori: il Proponente provvederà a fornire per tutti gli edifici censiti la numerazione, la relativa individuazione planimetrica, la destinazione urbanistica e le sorgenti sonore di riferimento. In particolare in relazione al rumore prodotto dalle attività aeroportuali (così come definite all'art.2, punto 6, del DM 31/10/1997), di ciascun ricettore deve essere evidenziato se ubicato all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente (approvata in sede di Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997) e devono essere indicati (in funzione della sorgente sonora di riferimento) i relativi limiti acustici.

2.4.4 Fase di cantiere: il Proponente provvederà a integrare gli elaborati relativi alla fase di cantiere specificando le fasi di lavorazione e i macchinari utilizzati e, per ciascun macchinario, il livello di potenza sonora associato. Le aree di cantiere e la viabilità di accesso al cantiere devono essere individuate planimetricamente e per ciascun area di cantiere devono essere individuati i ricettori, con indicazione in forma tabellare delle destinazioni d'uso, della posizione rispetto all'intorno aeroportuale (se ubicati all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente) e dei limiti normativi.

2.4.5 Ai fini di una corretta valutazione degli effetti delle attività di cantiere sui ricettori ubicati all'intorno dell'intorno aeroportuale, per la stima del clima acustico attuale, considerato quale livello di fondo su cui sommare il contributo delle attività di cantiere, ai livelli registrati dalle centraline fonometriche di riferimento deve essere incorporato il contributo specifico delle attività aeroportuali.

2.4.6 Fase di cantiere: il Proponente provvederà a calcolare i livelli di rumore prodotti dalle attività di cantiere su tutti i ricettori individuati che saranno rappresentati planimetricamente (mappatura) e in forma tabellare, e per i quali sarà riportato il relativo confronto con i limiti normativi vigenti (limiti di emissione, immissione e differenziale), senza considerare, in questa fase di analisi, eventuali deroghe ai limiti (art. 7, comma 1 L.R. 21/1999) e/o agli orari consentiti alle attività di cantiere (art. 7, comma 2, L.R. 21/1999), autorizzabili esclusivamente per mezzo di specifico provvedimento comunale in una fase successiva della progettazione dell'opera. Qualora da tale analisi emergano criticità il Proponente provvederà a individuare accorgimenti/dispositivi/interventi necessari a ridurre l'impatto acustico; per ogni intervento di mitigazione proposto sarà infine stimata l'efficacia acustica, mediante confronto tra i livelli ante e post mitigazione sui ricettori critici.

2.4.7 Fase di esercizio: il Proponente provvederà a integrare la stima dei livelli sonori prodotti dalle attività aeroportuali, per i due scenari (anno 2013 e anno 2021), su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2), precedentemente individuata, e deve essere riferita agli intervalli di tempo e ai descrittori acustici specificati dalla normativa. I livelli stimati su tutti i ricettori censiti, riportati in forma tabellare, saranno confrontati con i limiti normativi.

2.4.8 In riferimento agli esiti dei monitoraggi acustici eseguiti nel 2014 dall'ARPAV nei quali sono stati riscontrati superamenti del valore limite di immissione notturno, si chiede di valutare con particolare attenzione i livelli prodotti dall'attività aeronautica sull'abitato di Tessera, anche attraverso l'analisi dettagliata dei livelli monitorati nel 2014 dalla centralina di via Bazzera, eventualmente utilizzabile con ulteriore punto di taratura del modello di calcolo.

2.4.9 Rumore da traffico indotto: La verifica del rispetto dei valori limiti individuati dal DPR 142/2004 sui ricettori prossimi alle infrastrutture stradali deve essere effettuata sulla totalità dei flussi di traffico, nei due scenari di studio (anno 2013 e anno 2021). Il solo traffico indotto dalla presenza dell'aeroporto deve essere analizzato al fine di valutarne il contributo acustico sul livello complessivo. Pertanto il Proponente provvederà a calcolare i livelli sonori prodotti dalle infrastrutture stradali presenti su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2). Tali livelli devono essere rappresentati planimetricamente (mappatura) e, per ciascun ricettore, in forma tabellare, deve essere riportato il livello complessivo del rumore stradale, il contributo prodotto dal solo traffico indotto dall'aeroporto e il confronto con i limiti normativi vigenti.

2.4.10 Area parcheggio: il Proponente provvederà ad evidenziare (anche planimetricamente) la presenza di ricettori posti in prossimità delle aree di parcheggio e di stimare i livelli acustici prodotti dalla viabilità connessa.

2.4.11 PMA: Il Proponente provvederà ad implementare la proposta rete di monitoraggio ambientale per tutte e tre le fasi *ante operam*, *corso d'opera* e *post operam*, introducendo oltre alle centraline fisse per il monitoraggio del rumore aeroportuale ulteriori punti di misura presso quei ricettori che hanno evidenziato, nelle fasi di cantiere e di esercizio, superamenti e/o livelli di rumore prossimi ai valori limite, e punti di controllo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica.

2.4.12 PMA: Il Progetto di Monitoraggio dovrà indicare in modo dettagliato il numero e l'ubicazione dei punti di monitoraggio, la tipologia di misura, la frequenza e la durata delle misurazioni.

3. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE:

3.1 Il Proponente provvederà a sviluppare uno studio di valutazione di incidenza ambientale che si autosostenti al fine di dimostrare la compatibilità del progetto con le finalità conservative dei singoli siti e del sistema ambientale di cui fanno parte alla scala territoriale ai sensi della normativa nazionale vigente (DPR 357/97 così come modificato e integrato dal DPR 120/03) per i SIC nell'ambito dei 20 km dall'area di intervento. Tale studio verrà realizzato fornendo una analisi specifica di dettaglio per ciascun sito Natura 2000, e non complessiva come già presente nella documentazione trasmessa, tenuto conto degli obiettivi di conservazione di ogni singolo sito. Contenuti minimi di tale studio saranno:

- elementi salienti del progetto;
-

- caratterizzazione *ante operam*;
- perimetrazione e schede del sito;
- carta degli habitat di interesse comunitario del sito;
- analisi delle incidenze su habitat e specie per i quali il sito è stato istituito (anche quelli ricadenti al di fuori dell'area di interesse);
- opere di mitigazione;
- analisi delle possibili alternative di progetto;
- opere di compensazione (laddove venisse individuata un'incidenza negativa).

3.2 Il Proponente provvederà ad approfondire l'analisi dell'impatto derivante dall'incremento di traffico considerando, oltre al moto ondoso e relativi effetti sulla morfologia, sugli habitat e sulle matrici lagunari (acqua, sedimento, biota), anche l'impatto legato all'aumento dell'inquinamento, in particolare da IPA, sostanze antivegetative e metalli.

3.3 Il Proponente, data la presenza di numerose specie e habitat di interesse comunitario presenti nelle aree di potenziale ricaduta degli effetti delle opere in progetto, provvederà a proporre idonee misure di compensazione ambientale tali:

- da produrre risultati nel momento in cui viene a verificarsi il danno al sito interessato, con particolare attenzione alla fase di esercizio;
- da compensare la distruzione di superfici di habitat di interesse comunitario utilizzate per la sosta e l'alimentazione di specie animali inserite in all. II dir. 92/43/CEE e all. I dir. 2009/146/CE, oggetto di conservazione dei siti Natura 2000 compensata con la creazione di una nuova area avente la stessa funzione ecologica di quella soppressa prevedendo un rapporto di compensazione superiore a 1:1. Sarebbe opportuno considerare un intervento con un rapporto pari a 1:1 (come quello proposto) solo qualora si riuscisse a dimostrare che questo fosse in grado di garantire un'efficacia del 100% in un breve lasso di tempo;
- valutare, tra gli altri, come riferimento per l'individuazione di proposte di compensazione specifiche per l'area, quanto indicato dal Piano Morfologico della laguna di Venezia.

4. VARIE:

4.1 Si chiede al proponente di controdedurre puntualmente alle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM www.va.minambiente.it

4.2 Si chiede al Proponente di rispondere puntualmente alla richiesta di integrazioni pervenuta da parte della Regione Veneto con nota prot. 34576 del 27.01.2015

MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di codesta Amministrazione, anticipata via Fax.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prenderà atto della insufficienza della documentazione fornita affinché venga resa una compiuta valutazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.acquisibile sul sito internet www.minambiente.it secondo il percorso homepage - VIA.

Il Proponente inoltre, considerando l'entità e la sostanzialità delle integrazioni richieste, dovrà provvedere ad effettuare una pubblicazione sui quotidiani nelle forme previste dalla normativa vigente

IL PRESIDENTE

(Ing. Guido Monteforte Specchi)

