



COMITATO TECNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 19 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 6 del 15.04.2019

Oggetto: Ditta: ITINERA S.p.A
Sede Legale: Via Balustra, in Comune di Tortona (AL)
Intervento: Campagna di recupero rifiuti inerti con impianto mobile nell' ambito del progetto di realizzazione degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo lotto 2 – 2° stralcio di completamento dell'aeroporto Marco Polo.
Comune di localizzazione: Venezia
Procedura di verifica dell'assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.lgs 152/06 e s.m.i.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 92518 del 18.12.2018 la società Itinera S.p.A ha presentato istanza di verifica di VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06e s.m.i. per l'effettuazione di una campagna di recupero rifiuti inerti con impianto mobile nell'ambito dei lavori del cantiere per la "Realizzazione degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo lotto 2 – 2° Stralcio di completamento" dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

In data 21.12.2018 è stata effettuata la pubblicazione sul sito della Città metropolitana di Venezia dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio preliminare ambientale dandone comunicazione agli enti territoriali interessati con nota prot. n. 94219 del 21.12.2018.

In data 04.02.2019 è stato effettuato un sopralluogo conoscitivo dei luoghi ove è localizzato il progetto.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 4980 del 23.01.2019, è pervenuta una osservazione da parte della Città di Venezia, Direzione sviluppo del territorio e Città sostenibile.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 19438 del 19.03.2019 sono pervenute le integrazioni conseguenti alla richiesta integrazioni inviata alla Ditta (prot. n. 13893 del 27.02.2019), in merito al progetto e allo studio preliminare ambientale, consistenti nella richiesta di Relazione tecnica, di revisione della Tavola Layout di cantiere ed alla definizione delle modalità di recupero del conglomerato bituminoso e del prodotto finale (mix design), dando evidenza delle modalità analitiche previste per garantire le caratteristiche chimiche ambientali.

Con protocollo n. 24925 del 09.04.2019 è stato acquisito parere ARPAV relativamente alla valutazione degli impatti acustici caratterizzanti il progetto in parola.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 26098 del 15.04.2019 la ditta fornisce alcune precisazioni e correzioni in merito a quanto riportato a pag. 11/20 della relazione integrativa acquisita agli atti con prot. n. 19438 del 19.03.2019; si evidenzia infatti che le prove analitiche a valle dell'impianto di miscelazione, per verificare la compatibilità ambientale del mix design prima della stesa in opera, prevede l'esecuzione di un test di cessione nei limiti per le acque sotterranee di cui alla Tab. 2 dell'Allegato 5, parte IV, del Titolo V del D.lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

Osservazioni pervenute

Il Comune di Venezia ha trasmesso proprie osservazioni con particolare riferimento alla necessità di garantire il contenimento delle acque impattanti sui rifiuti e con la richiesta di avere più precise indicazioni su eventuali percorrenze dei mezzi che andassero ad interessare aree viabilità pubblica.

Le osservazioni sono state inoltrate al Proponente che con documentazione integrativa ha dato risposta e chiarimento ai rilievi posti.

Il Gruppo istruttore nell'analisi del progetto e nella stesura del proprio parere ha tenuto conto delle osservazioni e delle controdeduzioni pervenute.

PREMESSA

La ditta ITINERA S.p.A, avente sede legale in Via Balustra, in Comune di Tortona (AL), fa parte del Consorzio TESSERA SCARL, contraente generale per il progetto di “Realizzazione degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo lotto 2 – 2° Stralcio di completamento” dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

La ditta è stata autorizzata dalla Provincia di Alessandria all’esercizio di due impianti mobili di trattamento rifiuti non pericolosi (attività R5 ed R12) Modello REV-GCR 100 Matricole 11231 e 11283 con Determinazione DDAP2-11-2019 del 08/01/2019 e di un impianto di vagliatura modello Bernardi VF 200 con Determinazione DDAP2-9-2019 del 08/01/2019.

Con la campagna mobile proposta s’intende recuperare i seguenti rifiuti:

- CER 17 01 01 - Cemento
- CER 17 03 02 - Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01
- CER 17 09 04 - Rifiuti dell’attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903

I rifiuti provengono dalla fresatura completa del conglomerato bituminoso, della miscela di aggregati e di leganti bituminosi delle Piste di Volo, con produzione del cosiddetto “fresato d’asfalto” (CER 17 03 02) e dall’asportazione degli strati di fondazione esistenti fino alla quota indicativa di - 65 cm, con produzione di rifiuto inerte (CER 17 01 01 e CER 17 09 04).

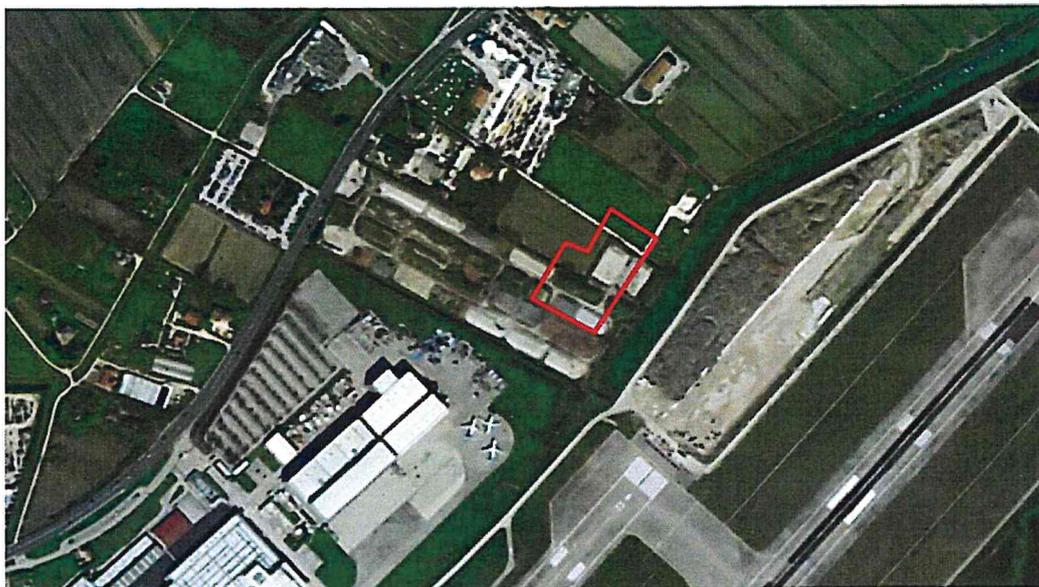
Le MPS ottenute a valle dell’attività di recupero saranno reimpiegate all’interno dello stesso cantiere per la realizzazione delle opere previste dal progetto.

La campagna di recupero inerti prevede il trattamento di una quantità di materiale superiore alle 10 t/giorno, pertanto rientra tra i progetti elencati nell’Allegato IV alla Parte II del D.lgs. n. 152/06 al punto 7, lettera z.b), per i quali è prevista, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/06, la verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale .

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L’area oggetto della campagna di attività di recupero rifiuti è localizzata all’interno del cantiere per la “Realizzazione degli interventi di riqualifica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo”, in particolare nell’area definita ex-camping ora Campo Base, nella sua parte più a sud.

Nella figura seguente si riporta l’inquadramento dell’area.



L’impianto verrà collocato all’interno delle aree del cantiere operativo che rientra interamente all’interno dell’area “airside” dell’aeroporto, area dove non è possibile l’accesso da parte di persone non autorizzate.

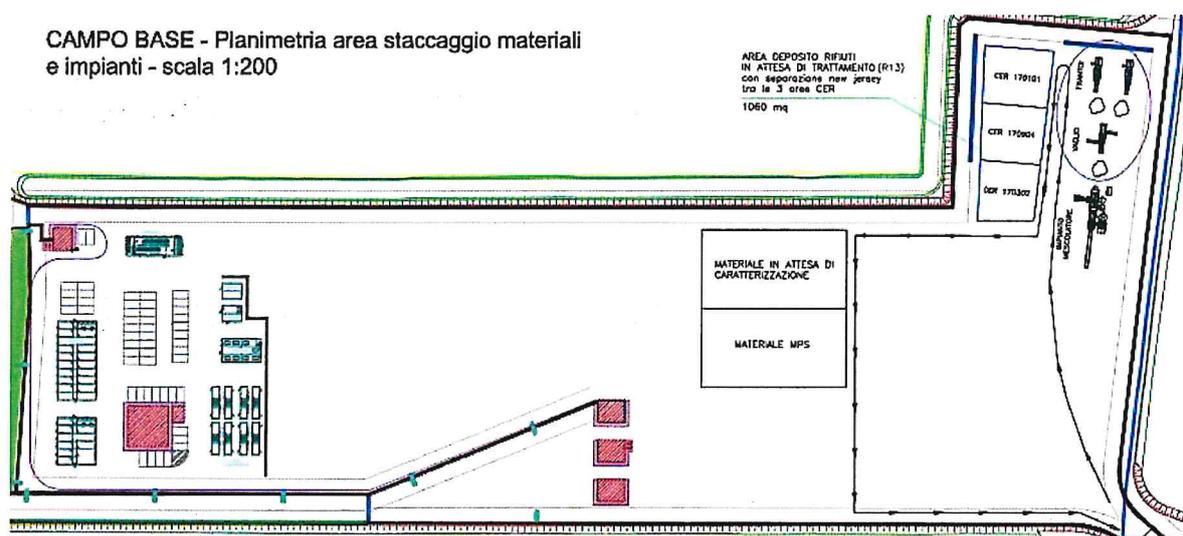
Il terreno dove i frantoi ed il vaglio dovranno lavorare sarà spianato e livellato per consentire una adeguata aderenza al suolo con la stesa di materiale stabile normalmente compattato con spessore variabile tra i 30 ed i 50 cm.

Nell’area di deposito dei rifiuti si prevede l’attuazione di specifici interventi di salvaguardia quali:

- copertura dei cumuli con teli, per limitare la diffusione di polveri e per contenere il dilavamento da piogge;
- stesura di teli impermeabili a protezione del suolo ricoperto poi con materiale compattato con spessore variabile tra i 30 ed i 50 cm per impedirne la rottura;
- separazione delle diverse tipologie di rifiuti per composizione con setti new jersey.

Nell'eventualità si verificassero situazioni di rischio come sversamenti accidentali gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con procedure di emergenza, utilizzando i Kit anti-sversamento presenti nei presidi posti all'interno del cantiere, costituiti da materiale assorbente che verrà smaltito una volta utilizzato.

Conseguente alla seguente richiesta integrazioni: "Siano descritti ed inseriti nella tavola di progetto gli eventuali apprestamenti individuati per la gestione delle acque meteoriche e le barriere fonoassorbenti da frapporre tra l'impianto e i ricettori, previste nella valutazione previsionale acustica", nella Tavola 2 di progetto, presentata ad integrazione, sono state individuate nel dettaglio le aree di stoccaggio rifiuti e le diverse aree operative inserendo le barriere fonoassorbenti che nella documentazione inizialmente presentata non erano state chiaramente posizionate.



INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO ED URBANISTICO

Nel documento ambientale sono analizzati i vincoli e le direttive stabiliti dagli strumenti di programmazione approfondendo i contenuti degli elaborati maggiormente affini con la tipologia di intervento, tra gli strumenti di pianificazione regionale sono stati analizzati i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.)
- Piano Regionale di Tutela delle Acque
- RETE NATURA 2000
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera
- Piano di assetto idrogeologico

Tra gli strumenti di pianificazione e programmazione a livello provinciale è stato analizzato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Di questi piani sono stati analizzate le principali tavole tematiche dando evidenza delle indicazioni esistenti per l'area oggetto di analisi.

Analisi degli strumenti urbanistici comunali: nello Studio ambientale, il documento urbanistico comunale analizzato è la Variante al Piano Regolatore Generale per la Terraferma, dall'analisi dell'ambito territoriale interessato dall'aeroporto Marco Polo sono risultate presenti le seguenti Zone Territoriali Omogenee (ZTO):

- zona di terminal interscambio passeggeri (art. 59);
- aeroporto civile F5 (art. 46);
- canali e corsi d'acqua (art. 69);
- zone agricole estensive E2 (art. 39);
- aree di riforestazione, denominate F-Sp (F Speciale - Bosco di Mestre senza alcun obbligo di assoggettamento ad esproprio, art. 42.
- sottozona E2 - E3 soggette a riqualificazione ambientale attraverso agro forestazione (art. 40);
- zone agricole ad elevato frazionamento fondiario (E3.1);
- zona di attrezzature economiche varie di completamento, D.4.a, (art. 32)

La campagna di recupero rifiuti si inserisce in un progetto complessivo e più ampio che comprende interventi di

riqualifica ed adeguamento delle infrastrutture di volo aeroportuali e fa parte del Master Plan 2021 - Fase 1 - dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, progetto già assoggettato a V.I.A. nazionale.

Con D.M. n. 9 del 19/01/2016 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali (MiBACT), ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni del progetto denominato "Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà - Master Plan".

Considerazioni del Gruppo istruttorio sull'analisi degli aspetti programmatici : dall'analisi dei diversi strumenti programmatori vigenti sull'area dove si prevede di svolgere la campagna di recupero, si evince che non vi sono vincoli ostativi nella pianificazione rispetto all'intervento proposto.

DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO E DELL'ATTIVITA' SVOLTA

Caratteristiche del progetto

La campagna prevede l'impiego di impianti mobili autorizzati al fine di recuperare i seguenti rifiuti:

- CER 17 01 01 - Cemento
- CER 17 03 02 - Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01
- CER 17 09 04 - Rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903

I rifiuti provengono dalla fresatura completa del conglomerato bituminoso delle Piste di Volo, con la produzione del cosiddetto "fresato d'asfalto" (CER 17 03 02), e dall'asportazione degli strati di fondazione esistenti fino alla quota indicativa di -65 cm, con produzione di rifiuto inerte (CER 17 01 01 - 17 09 04), secondo le seguenti quantità stimate:

CER	DESCRIZIONE	QUANTITA' IN INGRESSO (Tonnellate)
17 01 01	Cemento	20.000
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01*	27.000
17 09 04	Rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903	16.000

Gli impianti utilizzati nella campagna di recupero sono 2 gruppi semoventi REV-GCR 100, Matricola 11231 e 11283, ed un impianto di vagliatura VF200 Bernardi, tutti autorizzati dalla Provincia di Alessandria all'esercizio delle operazioni di recupero di rifiuti inerti non pericolosi (R5 - R12).

Produttività dell'impianto: l'attività sarà svolta in orario diurno, per un massimo effettivo di 10 ore al giorno.

La potenzialità operativa dell'impianto dipende da tre fattori principali:

- caratteristiche del rifiuto in ingresso
- dimensioni del rifiuto in ingresso
- dimensioni della pezzatura del materiale uscente

Prevedendo una potenzialità operativa di recupero di circa:

- 180 t/h per l'impianto mobile con una quantità giornaliera lavorata stimata di 1.800 t/d;
- 150 t/h per il vaglio con una quantità giornaliera lavorata stimata di 1.500 t/d;

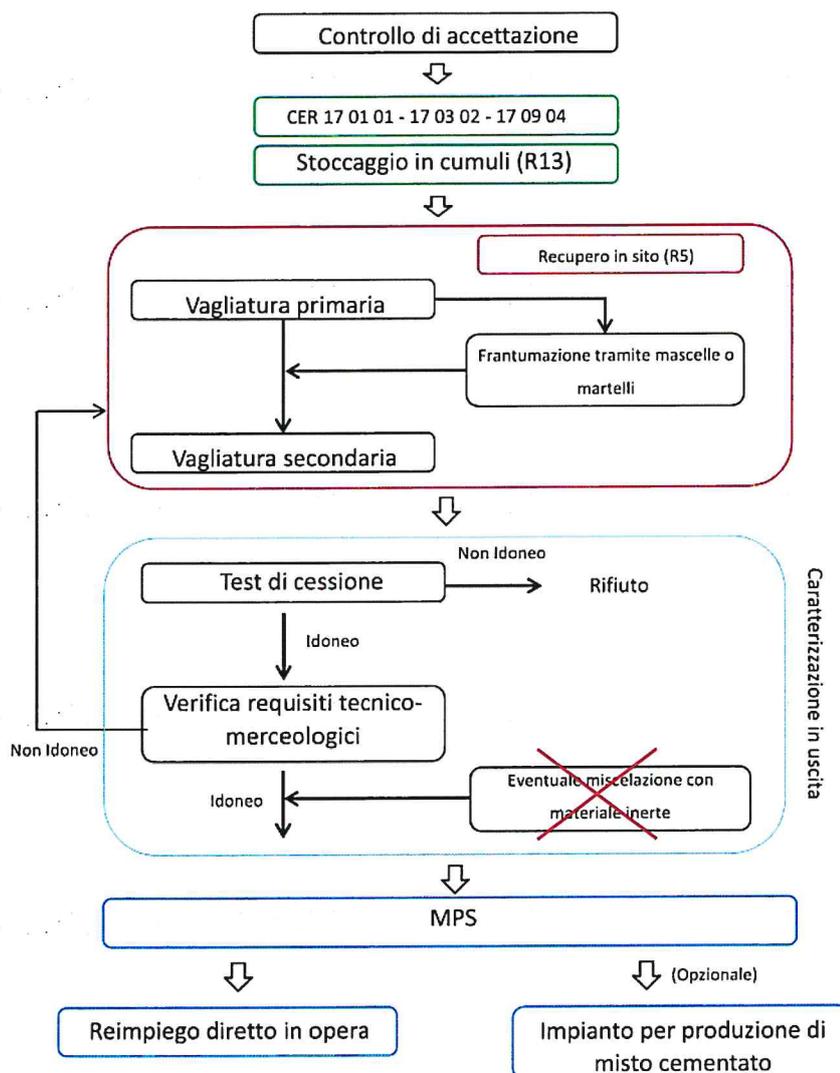
Considerando una quantità totale di rifiuti inerti da lavorare stimata pari a 63.000 ton e tenendo conto della capacità dell'impianto con potenzialità minore, pari a 1.500 t/d del vaglio, saranno necessari circa 42 giorni lavorativi continui, a questi vanno aggiunti i giorni necessari per l'allestimento e lo sgombero delle attrezzature da cantiere, per l'analisi e l'utilizzo dei materiali prodotti dall'attività di recupero, quantificabili in ulteriori 8 giorni lavorativi.

STIMA DATI TRATTAMENTO	
Quantità massima trattata (ton/campagna)	63.000
Produzione reale impianto (t/h)	150
Ore lavorate impianto (h/giorno)	10
Quantità giornaliera trattata (ton/g)	1.500
Giorni per l'attività di recupero	42
Giorni allestimento e gestione	8
Giorni totali	50

Data la particolare situazione del cantiere, posto all'interno dell'area aeroportuale, si prevede comunque di disporre interamente del limite superiore di 120 gg stabilito dalla norma per lo svolgimento della campagna.

Processo di trattamento: il processo di recupero consiste essenzialmente in fasi meccaniche tecnologicamente interconnesse di macinazione, vagliatura, selezione granulometrica e separazione della frazione metallica (deferizzazione) e delle frazioni indesiderate, per l'ottenimento di frazioni inerti di natura lapidea e granulometricamente idonea e selezionata adeguata agli impieghi prospettati.

Lo schema di flusso proposto dalla Ditta è il seguente:



L'eventuale miscelazione con materiale inerte dovrà essere effettuata a valle della certificazione della M.P.S. L'attività di recupero deve avvenire secondo il punto 7.1 del D.M. 05/02/98 e ss.mm.ii.

Le MPS generate dal processo di recupero potranno essere riutilizzate nelle seguenti due modalità:

- Reimpiego del materiale direttamente in opera, nell'ambito delle attività previste dal progetto di riqualifica delle piste, come materiale da sottofondo;
- Utilizzo in impianto di miscelazione per la produzione di misto cementato, secondo le specifiche individuate e chiarite nella documentazione progettuale.

In particolare il conglomerato bituminoso recuperato cesserà di essere qualificato come rifiuto e sarà qualificato come "granulato di conglomerato bituminoso" nel **rispetto** dei requisiti previsti dal DM n. 69 del 28.03.2018.

Per quanto riguarda il prodotto in uscita dall'impianto per la produzione di misto cementato, definito mix design, la Ditta ha chiarito che tale materiale è costituito da una miscela di materiali lapidei che può comprendere al suo interno anche il materiale di recupero proveniente dalle attività di cantiere, miscelato con acqua e cemento. La miscela in misto cementato sarà posata in opera mediante l'impiego di vibro finitrici, per la realizzazione dello strato di fondazione, al fine di ottenere un'elevata regolarità del piano finito per la realizzazione dello strato di fondazione delle sovrastrutture della fascia portante e delle shoulder delle infrastrutture di volo (Piste e Raccordi) e per il riempimento di scavi laddove indicato negli elaborati progettuali.

La Ditta ha riportato le indicazioni prescrittive riguardanti il mix design e le caratteristiche prestazionali attese.

Alla richiesta di *dare evidenza delle modalità analitiche previste per garantire le caratteristiche chimiche ambientali*, la Ditta ha evidenziato che la qualifica di M.P.S. viene attribuita a valle del processo di caratterizzazione nel corso del quale sono verificati:

1. l'assenza di contaminazione chimica;
2. il possesso dei requisiti tecnico merceologici.

La condizione primaria di esclusione dal regime dei rifiuti del materiale in uscita dall'impianto di recupero sarà collegata alla verifica di assenza di contaminazione da eseguirsi mediante test di cessione con riferimento ai valori limite indicati nella tabella dell'Allegato 3 al D.M. 05/02/1998 e ss.mm.ii. eseguito sul tal quale secondo la metodica prevista dalla norma UNI EN 12457-2.

Ai fini della caratterizzazione dei materiali e della verifica tecnico merceologica sarà eseguito un campione ogni 3.000 mc di produzione.

Per quanto riguarda la sola opzione che prevede il reimpiego del materiale per la produzione di misto cementato, la Ditta ha dato evidenza che sul mix design finale in uscita dall'impianto di miscelazione, con riferimento a quanto previsto dal DPR 120/2017, sarà eseguito il test di cessione al fine di accertare il rispetto delle concentrazioni soglia di contaminazione delle acque sotterranee, come verifica della compatibilità ambientale del materiale i parametri da analizzare saranno: metalli (Alluminio, Antimonio, Argento, Arsenico, Berillio, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo VI, Ferro, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Selenio, Manganese, Tallio, Zinco), inquinanti inorganici (Boro, Cianuri, Fluoruri, Nitriti, Solfati), BTEX, PCB.

Su specifica richiesta, sono state fornite analisi sul rifiuto tal quale da recuperare eseguite in fase progettuale nell'anno 2016 su campioni di tratti di pista in calcestruzzo e in conglomerato bituminoso.

Organizzazione dell'area di intervento

La campagna mobile verrà realizzata all'interno del campo base "ex camping" del cantiere interamente all'interno dell'area "airside" dell'aeroporto.

A seguito di specifica richiesta da parte del gruppo istruttorio sono state individuate sulla Tavola progettuale in scala 1:200 le seguenti aree:

- Area deposito rifiuti in attesa di trattamento (R13), con i rifiuti tenuti distinti per tipologia (CER);
- Area operativa di lavoro (R5);
- Area deposito rifiuti esitati;
- Area deposito materiale in attesa di certificazione;
- Area deposito MPS;
- Area dove eseguire la miscelazione.

Nella stessa Tavola sono state individuate le zone di posizionamento delle barriere fonoassorbenti da frapporre tra l'impianto e i ricettori, previste nella valutazione previsionale acustica.

E' stato evidenziato che i cumuli di rifiuti ed il materiale in attesa caratterizzazione, delimitati in specifici spazi da New jersey, saranno coperti con teli impermeabili ancorati e che le pavimentazioni dei siti di stoccaggio saranno allestite con teli impermeabili a protezione del suolo.

***Considerazioni del gruppo istruttorio sugli aspetti progettuali:** le modalità di esecuzione della campagna mobile come proposte avvengono secondo fasi che sono tipiche di questo tipo di attività di recupero.*

Con la documentazione progettuale iniziale e con le integrazioni prodotte sono state ben definite le aree operative e gli apprestamenti previsti per mitigare i possibili impatti sulle componenti rumore e suolo e sottosuolo e si è dato evidenza delle procedure messe in atto per la caratterizzazione e per l'utilizzo sia delle MPS che del mix design.

Rimane un limite progettuale determinato dall'assenza di un chiaro confinamento del suolo che permetta, nella zona di deposito dei rifiuti e dei materiali in attesa di caratterizzazione, il contenimento e la raccolta di eventuali acque ristagnanti; allo scopo di evitare delle uscite di acqua da queste aree, si dovrà inserire un sistema di contenimento prevedendo perimetralmente il posizionamento di un cordolo a formare un catino per contenere e poter gestire nelle modalità appropriate eventuali acque ristagnanti.

CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

Il proponente nello Studio preliminare ambientale, prima di effettuare le valutazioni sugli impatti, ha analizzato e descritto le principali componenti ambientali approfondendo in particolare gli aspetti relativi alle componenti:

- clima
- atmosfera
- acqua
- suolo e sottosuolo
- rumore
- flora e fauna
- biodiversità e aree protette
- paesaggio
- patrimonio culturale

Clima

Al fine di delineare un quadro ambientale significativo sono stati presi in esame i valori relativi alle precipitazioni, temperature ed all'anemologia, utilizzando i dati forniti dalla centralina gestita da Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM) e posizionata a sud-ovest della pista nelle vicinanze di Tesserà.

Atmosfera

La qualità dell'aria è stata descritta utilizzando i dati di una centralina specificamente dedicata operativa da giugno 2009 e gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM), i parametri registrati dalla centralina, sui quali sono sviluppate le considerazioni sono: SO₂, NO₂, NO_x, PM_{2,5}, CO e O₃, inoltre sono stati utilizzati i dati misurati relativi al progetto "monitoraggio delle emissioni di origini aeroportuale: aeroporto Marco Polo di Tesserà (VE)" di SAVE S.p.A. in collaborazione con l'Università Ca' Foscari ed Ente Zona Industriale di Porto Marghera in riferimento al periodo 2015-2017.

Acqua

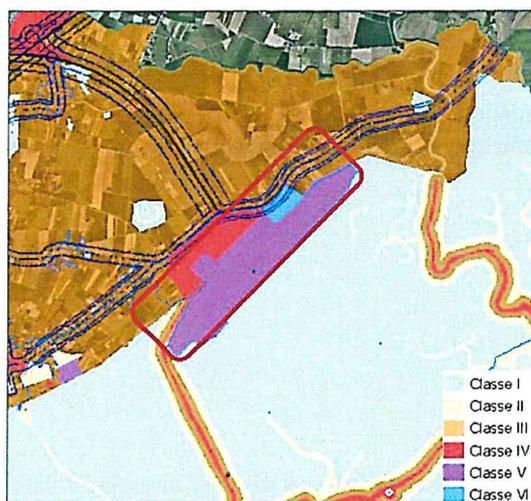
Sono state descritte le acque superficiali come rete idrografica e la qualità delle stesse basandosi sui dati ARPAV presenti nel rapporto "Stato delle acque superficiali del Veneto Rapporto Tecnico, ARPAV 2016"; sono state inoltre descritte le acque sotterranee e le acque lagunari.

Suolo e sottosuolo

Sono stati descritti i principali aspetti geologici e gli aspetti geomorfologici dell'area dell'aeroporto e l'uso del suolo dell'area di cantiere, caratterizzato dalla presenza di aree dell'aeroporto adibite al movimento degli aerei e dei passeggeri.

Rumore

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.39 del 10.02.2005, indica che l'area aeroportuale ricade nella classe IV ("area di intensa attività umana" ovvero aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e porti, aree con limitata presenza di piccole industrie) e V ("aree prevalentemente industriali" ovvero aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni)". Il resto del territorio circostante l'area aeroportuale ricade nella Classe III ("aree di tipo misto" ovvero aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazioni, con presenza di attività commerciali e di uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali con impiego di macchine operatrici") e pone in Classe V le aree terminal, pista e piazzali e in Classe IV le aree adibite a parcheggi esterni.

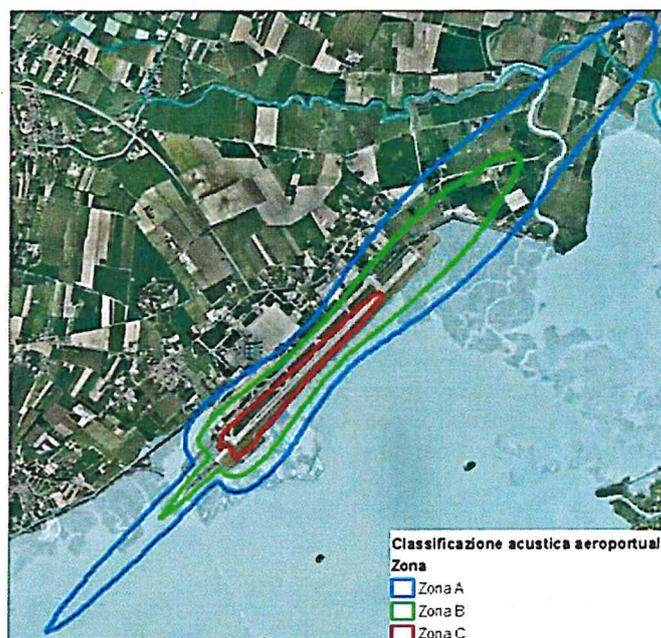


Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia (Fonte: SIT Comune di Venezia)

Nelle Norme di Attuazione del viene indicato che “La regolamentazione del contenimento dell’inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, è definita dal DM 31.10.97 cui si rinvia. La caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale individua tre aree di rispetto nelle quali valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

- zona A: LVA non deve superare i 65 dB(A);
- zona B: LVA non deve superare i 75 dB(A)
- zona C: LVA può superare i 75 dB(A).

Al di fuori delle zona A, B e C, l’indice LVA (livello valutazione rumore aeroportuale) non può superare il valore di 60 dB(A). Vengono inoltre stabiliti i criteri per l’individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali nonché i criteri che regolano l’attività urbanistica nelle zone di rispetto.



Gli ambiti coinvolti dall’attività di recupero ricadono tutti all’interno dell’aeroporto Marco Polo, la documentazione progettuale comprende una specifica Valutazione Previsionale di Impatto Acustico eseguita per l’attività.

Biodiversità e aree protette

Gli interventi proposti non interessano direttamente i siti della Rete Natura 2000 ma si collocano nelle vicinanze dei siti SIC IT3250031 “Laguna superiore di Venezia” e ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”, che corrispondono all’ambito lagunare confinante con l’aeroporto. L’area aeroportuale confina con il perimetro del parco nominato “Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia” e si colloca al margine della laguna di Venezia, uno dei più importanti ecosistemi umidi costieri italiani, elemento fondamentale per la conservazione della biodiversità in Europa e dell’avifauna acquatica e zona Ramsar.

Paesaggio e patrimonio culturale

Utilizzando le tavole dell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del Veneto, il contesto paesaggistico dell'intorno dell'Aeroporto è stato definito come appartiene principalmente all'ambito 31 - Laguna di Venezia ed in misura minore all'ambito - Pianura agropolitana centrale ed è stato descritto dal punto di vista storico ed archeologico.

VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITA' DEGLI IMPATTI POTENZIALI

Gli effetti dell'intervento sono stati analizzati in considerazione dei seguenti aspetti:

- **Dimensione del progetto:** l'area individuata è un'area già utilizzata ed infrastrutturata, non sono necessari importanti interventi di modifica per predisporre il cantiere, la movimentazione dei prodotti non interesserà viabilità esterna all'aeroporto;
 - **Cumulo con altri progetti:** l'installazione degli impianti mobili di trattamento rifiuti, rientra all'interno delle attività di cantiere relative all'intervento "4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo" del Master Plan 2021e saranno impiegati per il trattamento dei rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni delle Piste di Volo esistenti e il materiale proveniente dall'attività di recupero sarà reimpiegato interamente all'interno del cantiere permettendo di ridurre gli spostamenti di materiale.
 - **Utilizzo delle risorse naturali:** l'attività comporta il consumo di carburante per l'alimentazione dell'impianto di generazione a servizio del frantoio e per la pala, utilizzata per la movimentazione dei rifiuti/MPS. L'utilizzo dell'acqua è previsto esclusivamente per le operazioni di nebulizzazione dell'area di stoccaggio e trattamento per l'abbattimento delle polveri. L'attività permette il recupero e rimpiego di materiale inerte che e quindi a limitare il prelievo dei materiali di cava, e limita l'uso delle discariche.
 - **Produzione di rifiuti:** i rifiuti esitati nell'ambito dell'operatività del cantiere saranno separati per tipologia e inviati presso ditte specializzate per il recupero/smaltimento.
 - **Inquinamento e disturbi ambientali:** tra le componenti ambientali che possono subire impatti dall'attività di recupero, in particolare sono stati analizzati i seguenti impatti:
 - a) Produzione di emissioni in atmosfera
 - b) Produzione di rumore
 - c) Inquinamento dei suoli e delle acque di falda
- a) **Le emissioni di polveri in atmosfera** previste sono di tipo diffuso ed associate alla movimentazione dei mezzi di cantiere ed alla frantumazione/vagliatura degli inerti, al fine di minimizzarne gli effetti sono previsti attuati i seguenti accorgimenti:
- i frantoi impiegheranno l'impianto di nebulizzazione di cui sono dotati, al fine di abbattere la polvere prodotta nelle aree di maggior produzione;
 - i piazzali e le superfici piane saranno tenute umide e pulite al fine di evitare il sollevamento della polvere da parte dei mezzi in movimento;
 - i cumuli saranno coperti con teli zavorrati.
- Valutazioni del gruppo istruttorio sull'impatto sull'atmosfera: considerate le modalità operative previste e i presidi ambientali indicati si può concludere che gli impatti sull'atmosfera sono da considerarsi poco significativi.*
- b) **Produzione di rumore:** l'emissione sonora generata dal funzionamento degli impianti di recupero rifiuti e dalla movimentazione dei mezzi comporta, rispetto al rumore quotidiano dell'aeroporto, un aumento del clima acustico misurabile presso i recettori sensibili più prossimi all'area di lavorazione. Tale aumento di rumorosità viene mitigato tramite installazione di barriere come riportato nella Valutazione Previsionale di Impatto Acustico.



- n Punto di misura Cantiere Aeroporto
R1 Ricettore 1 con distanza da impianto recupero rifiuti 295 m
R2 Ricettore 2 con distanza da impianto recupero rifiuti 195 m
R3 Ricettore 3 con distanza da impianto recupero rifiuti 275 m
R4 Ricettore 4 con distanza da impianto recupero rifiuti 185 m
 Sorgente: impianto mobile di recupero rifiuti e aree di movimentazione

Nei calcoli dei livelli di emissione al ricettore dell'impianto di recupero sono stati considerati in funzionamento contemporaneamente tutti i macchinari/mezzi esplicitando i livelli di potenza sonora desunti da database/schede tecniche e i livelli di pressione sonora calcolati ai ricettori.

Sulla base delle distanze Impianto/Ricettore aggiornate con il layout impianto e con il calcolo delle attenuazioni delle barriere, con le integrazioni prodotte si è proceduto alla revisione delle tabelle di calcolo della VPIA consegnata inizialmente, dando evidenza del rispettato dei limiti di immissione della zonizzazione acustica comunale.

Valutazioni del gruppo istruttorio: *il cantiere prevede l'inserimento di barriere fonoassorbenti per garantire il rispetto dei limiti previsti per la zona; dai dati forniti nella VPA si desume che presso i ricettori R2 ed R4 non è escluso il superamento del limite differenziale, pertanto, considerato che il cantiere ha una durata di 120 giorni, si ritiene che i valori ipotizzati debbano trovare riscontro attraverso una campagna di misurazioni di monitoraggio effettuate presso i ricettori R2 e R4 nelle condizioni di piena attività, nel caso di superamenti devono essere messi in atto ulteriori interventi mitigativi per rientrare nei limiti previsti.*

- c) **Inquinamento dei suoli e delle acque di falda** : la natura dei rifiuti oggetto di trattamento normalmente non dà origine a fenomeni di sversamento, spanti o colaticci in grado di interferire con i suoli o con le acque sotterranee; per escludere fenomeni di inquinamento, i siti di stoccaggio saranno comunque allestiti con teli impermeabili a protezione del suolo ed i cumuli saranno coperti per evitare il contatto dei rifiuti acque meteoriche.

Nell'eventualità si verificassero situazioni di rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari, incidenti tra automezzi e/o sversamenti di sostanze pericolose, gli operatori sono istruiti per intervenire prontamente con le dovute procedure di emergenza, utilizzando i Kit anti-sversamento presenti nei presidi posti all'interno del cantiere.

Valutazioni del gruppo istruttorio: *considerati gli interventi messi in atto per limitare la possibilità di generare scarichi idrici potenzialmente inquinanti, in grado di modificare in modo significativo la qualità del sistema idrico superficiale ed ipogeo, si ritiene l'impatto potenziale non significativo. Per garantire il contenimento e la raccolta di eventuali acque ristagnanti e per evitare delle uscite di acqua da queste aree, si dovrà inserire un sistema di contenimento prevedendo perimetralmente all'area di deposito dei rifiuti e del materiale in attesa di caratterizzazione il posizionamento di un cordolo a formare un catino per contenere e poter gestire eventuali reflui.*

Rete Natura 2000: L'area dove si effettua la campagna è esterna ai siti della Rete Natura, i siti più prossimi sono:

- SIC IT 3250031 – Laguna superiore di Venezia;

- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia;

ubicati ad una distanza minima di circa 400 metri.

La documentazione presentata comprende la Dichiarazione di non necessità della Vinca conforme ai contenuti della DGRV 1400/2017, allegato E e la Relazione a supporto, dalla quale si rileva che:

- il sito di intervento è esterno ai siti della Rete Natura 2000;
- il sito si trova ad una distanza minima di 0,9 km dal più vicino sito della Rete Natura 2000 e vi è in ogni caso assenza di vettori che possano mettere in relazione il sito SIC-ZPS con l'impianto mobile;
- la tipologia dell'impianto e le azioni che verranno intraprese per una corretta gestione dello stesso, permetteranno la riduzione al minimo dei possibili impatti a di fuori dell'area di cantiere.

Considerazioni del gruppo istruttorio: *la dichiarazione di non necessità della valutazione d'incidenza ha trovato riscontro e conferma nell'esame della relazione tecnica e della documentazione di progetto. Si ritiene che l'impatto riferibile alla Rete Natura 2000 non sia significativo.*

CONSIDERAZIONI

- La campagna di recupero rifiuti si inserisce in un progetto più ampio che comprende interventi di riqualifica ed adeguamento delle infrastrutture di volo aeroportuali e fa parte del Master Plan 2021 - Fase 1 - dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, la Ditta esecutrice dei lavori ha l'incarico di recuperare i rifiuti inerti ottenuti da demolizioni varie mediante frantumazione con impianto mobile
- I rifiuti provengono dalla fresatura completa del conglomerato bituminoso, miscela di aggregati e leganti bituminosi, delle Piste di Volo, con produzione del cosiddetto "fresato d'asfalto" (CER 17 03 02) e dall'asportazione degli strati di fondazione esistenti fino alla quota indicativa di - 65 cm, con produzione di rifiuto inerte (CER 17 01 01 e CER 17 09 04). Le M.P.S. ottenute a valle dell'attività di recupero saranno reimpiegate all'interno dello stesso cantiere per la realizzazione delle opere previste dal progetto.
- Per la realizzazione della campagna mobile saranno utilizzati 2 gruppi semoventi REV-GCR 100 Matricole 11231 e 11283 e un impianto di vagliatura VF200 Bernardi, tutti autorizzati dalla Provincia di Alessandria all'esercizio delle operazioni di recupero rifiuti inerti non pericolosi (R5 – R12).
- Considerando una quantità totale di rifiuti inerti da lavorare stimata pari a 63.000 ton e tenendo conto della capacità dell'impianto con potenzialità minore, pari a 1.500 t/d del vaglio, saranno necessari circa 42 giorni lavorativi continui, a questi vanno aggiunti i giorni necessari per l'allestimento e lo sgombero delle attrezzature da cantiere, per l'analisi e l'utilizzo dei materiali prodotti dall'attività di recupero, quantificabili in ulteriori 8 giorni lavorativi, data la particolare situazione del cantiere, posto all'interno dell'area aeroportuale, si prevede comunque di disporre interamente del limite superiore di 120 gg stabilito dalla norma per lo svolgimento della campagna.
- Le MPS generate dal processo di recupero potranno essere riutilizzate nelle seguenti due modalità:
 - Reimpiego del materiale direttamente in opera, nell'ambito delle attività previste dal progetto di riqualifica delle piste, come materiale da sottofondo;
 - Utilizzo in impianto di miscelazione per la produzione di misto cementato, secondo le specifiche individuate e chiarite nella documentazione progettuale presentata.
- l'area di cantiere è interna all'ambito aeroportuale in un'area già utilizzata ed infrastrutturata, non sono necessari importanti interventi di modifica per predisporre il cantiere, la movimentazione dei prodotti non interesserà viabilità esterna all'aeroporto, il materiale proveniente dall'attività di recupero sarà reimpiegato interamente all'interno del cantiere permettendo di ridurre gli spostamenti di materiale
- Dall'analisi degli strumenti urbanistici e pianificatori, il progetto non contrasta con i piani vigenti.
- Con riferimento ai siti della Natura 2000, le valutazioni presenti nella documentazione di progetto escludono la possibilità di impatti sui siti o su habitat, si può riconoscere la sussistenza della fattispecie di esclusione dalla procedura di Valutazione di Incidenza, relativamente ad interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.
- I principali impatti valutati come pertinenti all'attività da svolgere risultano non significativi, sono stati inseriti interventi che mitigano la significatività degli impatti e sono previsti monitoraggi per la componente rumore.

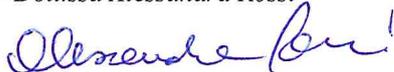
CONCLUSIONI

Dall'analisi dello Studio Preliminare Ambientale e delle considerazioni sopra riportate, il Comitato Tecnico V.I.A., all'unanimità dei presenti, esprime il parere di non assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale per il progetto di campagna mobile per il recupero di rifiuti inerti presentato dalla ditta ITINERA SPA nell'ambito degli interventi di riqualifica ed adeguamento delle infrastrutture di volo aeroportuali Master Plan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, in quanto l'attività non produce impatti negativi significativi sull'ambiente, con le seguenti prescrizioni:

- a) Per garantire la raccolta di eventuali acque ristagnanti, si dovrà inserire un sistema di contenimento prevedendo il posizionamento perimetralmente all'area di deposito dei rifiuti e del materiale in attesa di caratterizzazione di un cordolo a formare un catino allo scopo di evitare le uscite di acqua da queste aree. Gli eventuali reflui dovranno essere gestiti come rifiuti, dotando l'impianto di un sistema di raccolta per il successivo smaltimento.
- b) Rumore: considerato che dai dati forniti si desume che presso i ricettori R2 ed R4 non è escluso il superamento del limite differenziale e considerato che il cantiere ha una durata di 120 giorni, si ritiene che i valori ipotizzati nella VPA debbano trovare riscontro attraverso una campagna di misurazioni di monitoraggio effettuate presso i ricettori R2 e R4 nelle condizioni di piena attività da effettuare entro i primi 15 giorni dall'inizio della campagna. Nel caso di superamenti devono essere messi in atto ulteriori interventi mitigativi per rientrare nei limiti previsti. L'esito delle misurazioni va presentato all'interno di una specifica relazione tecnica, allegando i tracciati delle registrazioni del livello equivalente, da inviare alla Città Metropolitana di Venezia, all'ARPAV e al Comune di Venezia.
- c) Sia individuata un'apposita area per il deposito dei rifiuti derivanti dalle lavorazioni.
- d) Ai fini della verifica della compatibilità ambientale del mix design i parametri da analizzare, prima della posa in opera dello stesso, saranno i seguenti: metalli (Alluminio, Antimonio, Argento, Arsenico, Berillio, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo VI, Ferro, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Selenio, Manganese, Tallio, Zinco), inquinanti inorganici (Boro, Cianuri, Fluoruri, Nitriti, Solfati), BTEX e PCB.

Il Segretario

-Dott.ssa Alessandra Rossi -



Il Funzionario

-Dott.ssa Anna Maria Pastore-

