



PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Seduta del 13.11.2013

Parere n. 18/2013

27 NOV. 2013

Prot. n. 102353/13

OGGETTO: Procedura di verifica dell'assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii per la realizzazione di un collegamento pedonale assistito con tappeti mobili tra l'aerostazione ed il terminal acqueo presso l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, cosiddetto "moving walkway", da parte di SAVE S.P.A.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 70981 del 08.08.2013 la ditta SAVE S.p.A ha presentato istanza di verifica ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii per il percorso pedonale assistito darsena-terminal aeroportuale in comune di Venezia.

In data 16.08.2013 è stata effettuata la pubblicazione sul BUR dell'avvenuto deposito del progetto.

Con nota protocollo n. 76378 del 03.09.2013 questa Provincia ha trasmesso copia del progetto e dello studio preliminare ambientale alla Soprintendenza per i beni paesaggistici di Venezia e Laguna e alla Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto.

Lo stesso progetto è stato depositato a cura della ditta presso la Direzione Regionale per i beni culturali e Paesaggistici a seguito della nota della Provincia protocollo n. 86442 del 04.10.2013.

Con nota acquisita agli atti protocollo n. 95040 del 04.11.2013 la Direzione Regionale per i beni culturali e Paesaggistici ha fatto pervenire il proprio parere proponendo l'assoggettamento a VIA del progetto in parola.

OSSERVAZIONI

- Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 84180 del 30.09.2013 sono pervenute le osservazioni del Comitato Marco Polo a Difesa del Cittadino che vengono di seguito riassunte e di cui si allega copia:
 1. Il progetto è in contrasto con le previsioni urbanistiche del comune di Venezia in quanto è prevista nell'area limitrofa un terminal pubblico con darsena; l'intervento di Save surroga l'intervento pubblico a favore di una società privata senza che il Comune di Venezia possa avere voce in capitolo.
 2. Non è previsto alcun progetto finalizzato all'attenuazione del fenomeno dell'inquinamento acustico generato dall'aeroporto.
 3. Negli elaborati non si evincono le opere di mitigazione tese ad attenuare l'impatto visivo

Con nota protocollo n. 91678 del 22.10.2013 questa Provincia ha trasmesso le osservazioni del Comitato al comune di Venezia il quale con nota PG/2013/493629 del 13.11.2013, in merito al primo punto evidenzia che l'intervento proposto rientra tra le destinazioni d'uso ammesse, precisando che gli interventi ricadenti nella porzione di ambito destinato a T-2 sono comunque assoggettati alla preventiva approvazione di uno strumento urbanistico attuativo.

Si precisa inoltre che gli interventi di progetto, Rispetto agli interventi previsti dal Comune di Venezia, ovvero il Terminal pubblico, non sono in contrasto in quanto interessano un'area limitrofa e condideranno con il terminal il solo specchio acqueo demaniale.

In merito al secondo punto si rileva che

Il progetto riguarda la creazione di un percorso pedonale assistito. La valutazione dell'inquinamento acustico generato dal complesso dell'attività aeroportuale non risulta pertanto oggetto di valutazione da parte della commissione VIA.

In merito al terzo punto

Il progetto sorge in area vincolata paesaggisticamente ai sensi del D.lgs n. 42/2004 ed è pertanto soggetto ad autorizzazione paesaggistica; ricadendo all'interno della conterminazione lagunare è stato depositato presso la Commissione di Salvaguardia per Venezia, la quale esaminerà il progetto anche sotto tale profilo fornendo nel proprio parere valutazioni in merito al progetto e le eventuali integrazioni o prescrizioni.

- Con nota acquisita agli atti protocollo n. 95040 del 04.11.2013 la Direzione Regionale per i beni culturali e Paesaggistici ha fatto pervenire le proprie osservazioni proponendo l'assoggettamento a VIA del progetto in parola.

Si rileva che le motivazioni dell'assoggettamento a VIA riguardano la probabile interazione del progetto con Atti di Pianificazione, quali il PTRC con valenza paesaggistica e la Buffer Zone del Piano di Gestione del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" non ancora adottati, e quindi in fase di elaborazione. L'assoggettamento a procedura di VIA, in assenza di una approvazione di tali piani, non potrebbe garantire un valore aggiunto sotto il profilo della valutazione dell'entità degli impatti e l'individuazione di mitigazioni ambientali e non scioglierebbe il nodo relativo alle prescrizioni che comunque potranno essere date dalla Soprintendenza nell'ambito del procedimento in capo alla Commissione per la Salvaguardia di Venezia, atteso che per gli altri aspetti ambientali non si sono rilevati impatti negativi significativi, come nel seguito evidenziato.

Ciò introdotto si ritiene di poter rinviare gli approfondimenti inerenti l'impatto sul paesaggio, ed in particolare la coerenza con gli strumenti di pianificazione sopra richiamati, alla fase di autorizzazione paesaggistica nell'ambito della Commissione di Salvaguardia, dove è già stato depositato il progetto.

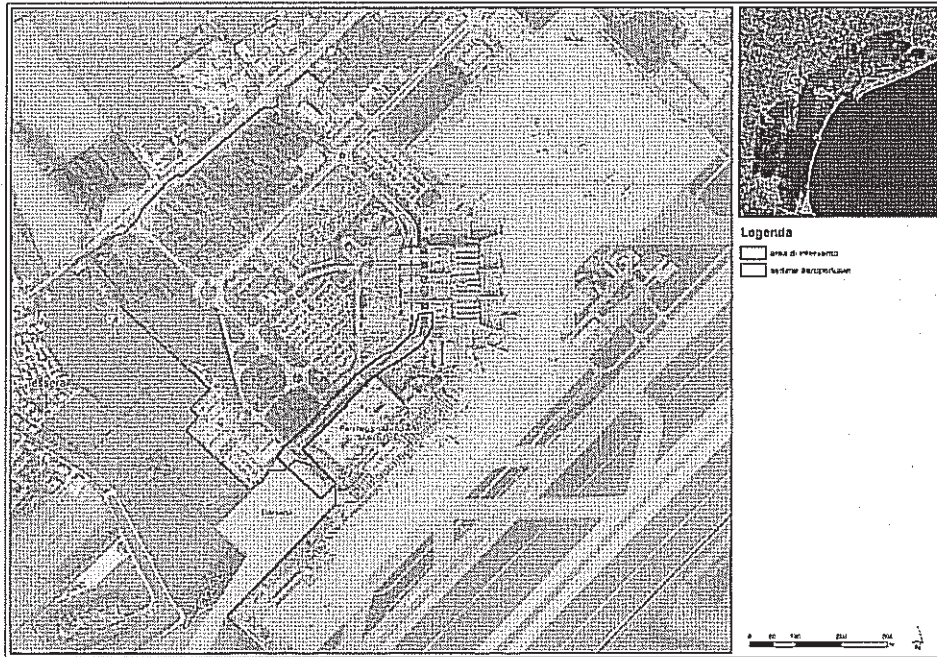
Premessa

La ditta SAVE S.p.A ha presentato un progetto per la realizzazione di un'opera di un collegamento pedonale assistito con tappeti mobili tra l'aerostazione ed il terminal acqueo presso l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, cosiddetto "moving walkway".

L'area di intervento si colloca interamente in Comune di Venezia (Provincia di Venezia) ed inoltre si trova all'interno della perimetrazione del sedime aeroportuale e non ricomprende quindi aree naturali protette così come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali statali o regionali).

Il proponente ritiene che l'intervento in oggetto, sia includibile all'interno della categoria prevista dall'allegato IV punto 7 lettera I alla parte seconda del D.lgs 152/06 "sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri" e viene pertanto sottoposto a screening di VIA.

Il progetto viene accompagnato dalla Dichiarazione di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza ai sensi della DGR n. 3173 del 10 ottobre 2006, in quanto si tratta di intervento esterno ai siti della Rete Natura 2000 e rientrante nella casistica per cui, secondo la metodologia messa a punto dalla Provincia di Venezia, è sufficiente tale dichiarazione.



Descrizione dell'intervento

L'intervento in esame consiste nella realizzazione di un percorso pedonale assistito mediante tappeti mobili, tra l'aerostazione e la darsena, sopraelevato rispetto al piano campagna in modo da evitare le interferenze con la viabilità carraia esistente che subirà comunque una parziale modifica.

Lungo la banchina nord-est della darsena, il progetto in esame prevede la realizzazione di un nuovo edificio che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.

Il progetto dunque si articola in due costruzioni architettoniche:

- il percorso pedonale assistito in quota (moving walkway) di collegamento tra l'aerostazione e la darsena;
- l'edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto).

Obiettivo è quello di rispondere a due esigenze funzionali degli utenti dell'aeroporto:

- migliorare il comfort ed il livello di servizio per l'utenza aeroportuale che arriva e lascia lo scalo dalla darsena utilizzando i mezzi acquei;
- consentire il trasferimento dei passeggeri dalla darsena all'aerostazione e viceversa in modo da adeguare il servizio aeroportuale agli standard degli aeroporti internazionali che prescrivono collegamenti pedonali di lunghezza non superiore ai 300 m (dove il percorso pedonale attuale è di circa 500 m).

La soluzione scelta si propone inoltre di essere adeguata e sufficientemente flessibile rispetto alle previsioni di sviluppo aeroportuale prospettate dagli strumenti di pianificazione specifici dell'aeroporto. ..

In merito alle diverse alternative analizzate, va ricordato che nel 2005 SAVE Engineering S.p.A. aveva già elaborato un progetto esecutivo denominato "Percorso pedonale assistito (Moving Walkway)" che prevedeva la realizzazione di un percorso pedonale in quota, fornito di tappeti mobili, per il collegamento dell'area della darsena con il piano primo (piano partenze) dell'aerostazione.

Il progetto esecutivo era stato approvato ed aveva ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie, tra cui il parere favorevole della Commissione di Salvaguardia di Venezia (prot. n. 332170/47.05 del 13.05.2004) che aveva ritenuto il progetto compatibile sotto l'aspetto ambientale, paesaggistico, spaziale e architettonico.

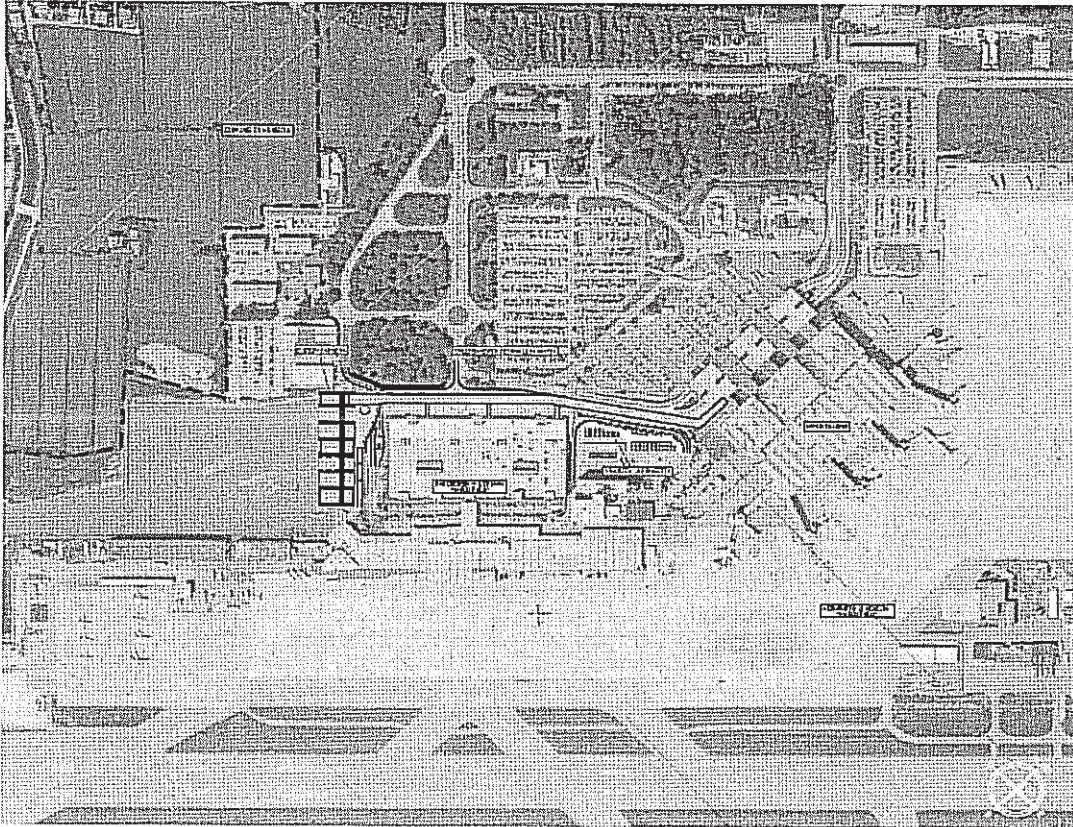
Per diverse scelte nella programmazione degli interventi nell'aeroporto, l'intervento non è poi stato realizzato.

Nel frattempo l'aeroporto si è dotato di strumenti di pianificazione, come previsto dalle norme aeroportuali vigenti, che hanno delineato le necessità infrastrutturali rispetto alle previsioni di crescita in un orizzonte temporale di medio periodo (Masterplan 2011-2030).

Con la realizzazione dell'edificio in darsena si ottiene anche la riqualifica dei pontili di approdo, che non vengono modificati come numero di posti ormeggio rispetto alla situazione attuale in quanto il progetto non varia il numero di passeggeri che utilizzano il servizio del terminal acqueo ma ne migliora sostanzialmente le condizioni di comfort.

Il progetto prevede inoltre l'adeguamento della viabilità stradale esistente, rispetto all'ingombro delle nuove opere.

La realizzazione dell'edificio e dei pontili non prevede modifiche alla linea di banchina attuale.



Inquadramento generale dell'intervento.

STATO ATTUALE

Attualmente il trasferimento dei passeggeri tra aerostazione e darsena di attracco dei mezzi di collegamento via acqua avviene mediante un percorso pedonale a raso, coperto da una pensilina in policarbonato traslucido di forma e sezione variabile: a "semiarco" nel tratto tra darsena e aerostazione, a "onda" nel tratto parallelo alla costa nord-est della darsena. Questo percorso, lungo circa 500 m, collega l'aerostazione all'imbarcadero dei traghetti ed allo stato attuale presenta alcune criticità per l'utenza tra cui le più significative sono:

- il percorso è solo parzialmente coperto;
- non esiste alcuna climatizzazione;
- obbliga il passeggero a portare con se tutto il bagaglio senza alcun tipo di supporto o assistenza;
- l'attraversamento di due varchi carrai di grande affluenza;
- il fondo con cui è realizzato, in virtù della distanza considerevole, non si presta ad essere percorso a piedi da passeggeri con bagagli al seguito.

STATO DI PROGETTO

Come già anticipato il progetto si compone di due elementi principali:

- il percorso pedonale assistito in quota (moving walkway) di collegamento tra l'aerostazione e la darsena;
- l'edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto).

Vengono inoltre previsti interventi di minima sulla viabilità stradale esistente mentre non sono previste modifiche alla linea di banchina attuale.

a) Percorso pedonale assistito (moving walkway)

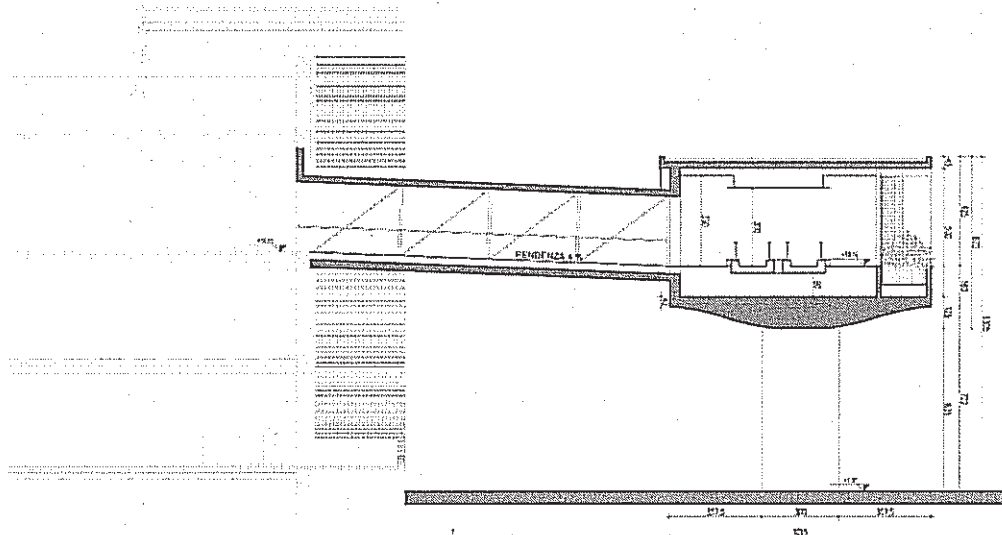
Il percorso pedonale sopraelevato funge da collegamento tra l'aerostazione e la darsena e si sviluppa per una lunghezza di poco più di 400 metri. È costituito da una galleria chiusa e climatizzata, appoggiata su pilotis che ne sopraelevano l'impalcato di base fino a collocare il piano di calpestio a quota +8.80 m dal piano campagna. L'intero edificio ha un'altezza massima in estradosso di copertura non superiore a +13.05 m dal piano campagna.

Il tracciato parte dall'innesto con l'aerostazione in corrispondenza del primo ponte di collegamento tra il terminal e l'edificio detto "doppia viabilità", prosegue per circa 150 m pressoché parallelo alla viabilità esistente a raso e in elevazione e percorre gli ultimi 270 m parallelo al fronte nord-nord ovest del parcheggio Marco Polo fino alla darsena dove si innesta nell'edificio che copre le cavene.

Sono previsti tre collegamenti pedonali con il terzo livello del parcheggio "Marco Polo", in prossimità dei vani scale esistenti.

L'altezza libera tra il piano stradale e l'intradosso dell'impalcato della linea sopraelevata è costantemente maggiore di 5.50 m, per consentire il transito di tutti i tipi di veicoli.

La nuova viabilità carraia sistemata a raso interseca il tracciato del moving walkway in soli due punti: uno presso la darsena e uno in corrispondenza dell'ingresso del parcheggio Marco Polo e il fianco nord dello stesso.



Il percorso pedonale, sia assistito che libero, è stato organizzato in modo asimmetrico: aperto alla vista mediante una parete completamente vetrata verso nord-nord ovest e chiuso mediante una parete opaca nella direzione del massimo soleggiamento così da garantire protezione dall'eccessivo apporto solare estivo e contemporaneamente consentire illuminazione naturale e la veduta sul paesaggio. Il tetto giardino aumenta l'inerzia termica della struttura leggera di tamponamento e di copertura.

b) Edificio presso la darsena

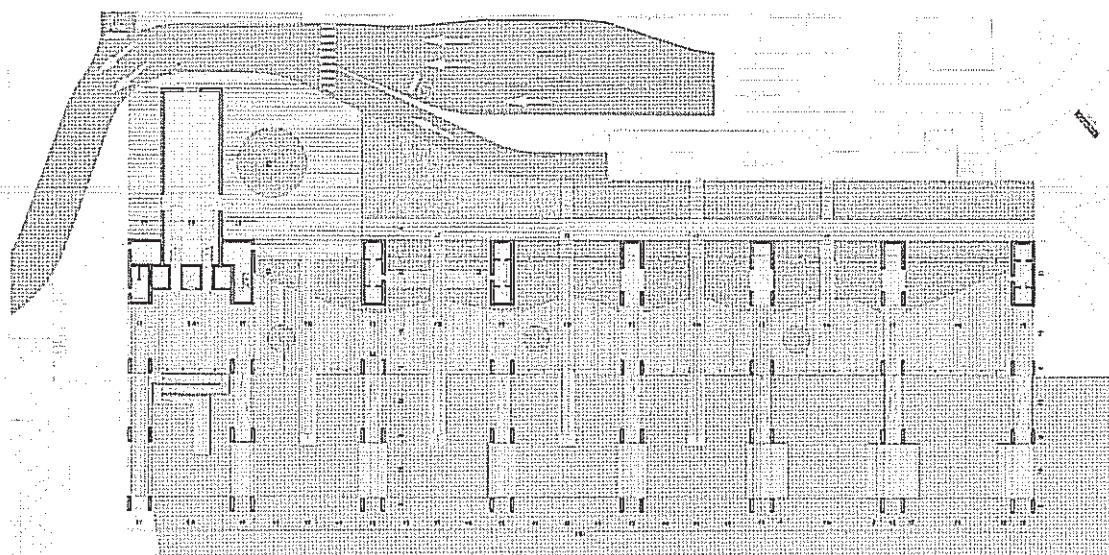
L'edificio presso la darsena si configura come uno spazio aperto coperto rettangolare esteso su 4550 m² lungo la costa nord-est della darsena. L'edificio è lungo 130 m, largo 35 m e si eleva fino a +11.5 dal piano campagna. Per metà della sua larghezza si erge sopra lo specchio acqueo.

La realizzazione dell'edificio e dei pontili non prevede modifiche alla linea di banchina attuale.

Dal punto di vista distributivo il fabbricato si configura come un pettine che raccoglie il flusso di passeggeri provenienti via acqua mediante moli di attracco, ortogonali alla riva, per i motoscafi-taxi o i traghetti e lo accompagna lungo la riva fino all'innesto della linea dei tappeti mobili posta all'estremità sud-occidentale.

La struttura edilizia è costituita da una serie di tre archi a tutto sesto che si impostano ad un'altezza di 4 metri e sono alti 4.5 metri; la struttura si ripete per 16 volte con un passo alternato di 2.90 metri e di 15.80 metri.

All'interno della campata più stretta sono inseriti i percorsi di accesso all'edificio della darsena provenienti dai moli di attracco dei vaporetto e dei taxi e inoltre si trovano i piccoli negozi (biglietteria, edicola, etc.) e i servizi igienici di appoggio al terminale acqueo.



All'interno della campata più larga accedono i mezzi acquei provenienti dalla laguna e si sviluppa il percorso coperto che conduce ai tappeti mobili.

Viabilità

In generale l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con l'A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre. Inoltre è garantita l'accessibilità via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole.

L'accesso all'aeroporto via acqua avviene attraverso il canale di Tessera fino alla darsena omonima cui si affaccia il sedime aeroportuale.

La realizzazione del nuovo edificio darsena e del nuovo percorso pedonale in quota per il collegamento darsena-aerostazione, prevede l'adeguamento della viabilità stradale esistente nei seguenti tratti:

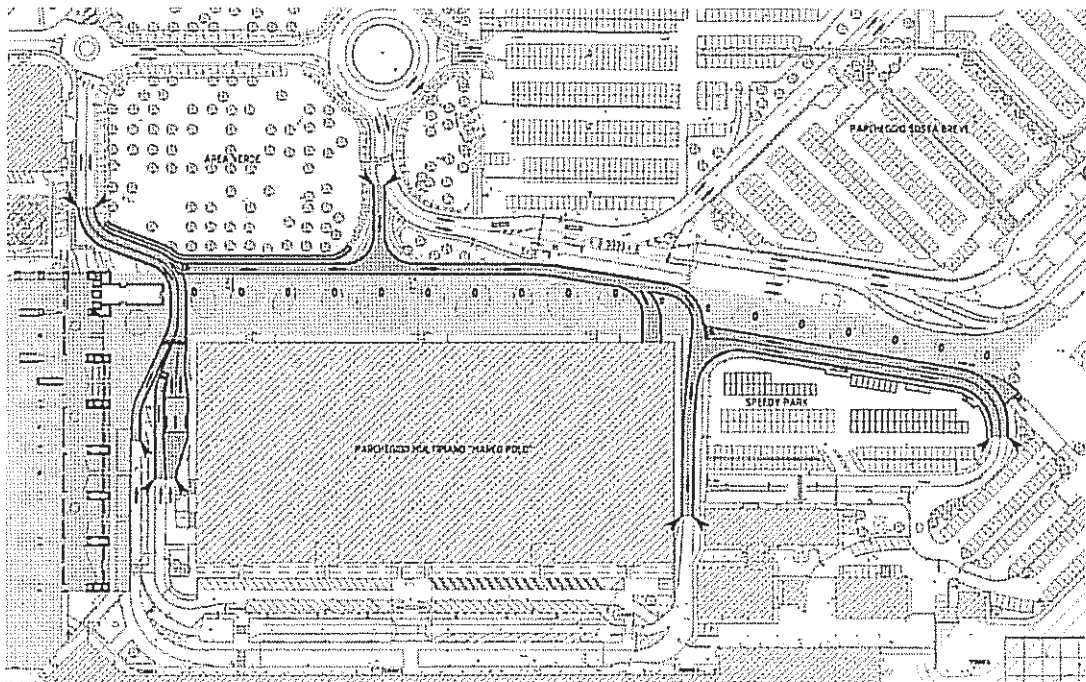
- viabilità parallela alla facciata nord-ovest del parcheggio multipiano "Marco Polo" e la viabilità di accesso al parcheggio stesso ;
- viabilità di accesso al parcheggio "Speedy Park" e all'area servizi di magazzino;
- viabilità in zona darsena.

Gli interventi di progetto non modificano l'assetto dell'attuale viabilità ed i relativi sensi di marcia ma hanno il solo scopo di adeguare il sistema stradale alle nuove opere del terminal acqueo e del percorso pedonale in quota.

I varchi di entrata nel parcheggio "Speedy Park" non sono interessati dalle opere come pure la strada di accesso all'area magazzini; nella zona della darsena, l'area di parcheggio taxi non verrà modificata

Per la nuova viabilità sono previsti raggi di curvatura minimi pari a 12.0 m mentre la luce minima tra il piano asfaltato e l'intradosso dell'impalcato del nuovo percorso è prevista pari a 5.5 m.

Le opere non prevedono e non inducono incrementi di traffico acqueo o terrestre, nè variazioni o esigenze in campo infrastrutturale.



Planimetria di progetto della viabilità.

VALUTAZIONE DEGLI ASPETTI AMBIENTALI

Inquadramento territoriale

L'aeroporto Internazionale "Marco Polo" di Venezia, affacciato sulla laguna veneta, si trova a circa 12 km a Nord - Est di Venezia in località Tesserà (Municipalità di Favaro Veneto, Comune di Venezia). Lo scalo, realizzato 50 anni fa e punto di riferimento per tutto il Nord - Est, dista 10 km da Mestre, 29 km da Treviso e circa 40 km da Padova. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ha tra la laguna e la SS 14 - Triestina

In particolare, l'area interessata dal presente progetto si trova all'interno del sedime aeroportuale.

In relazione alla presenza nell'area o nelle vicinanze di siti SIC o ZPS, si rileva che le perimetrazioni non interessano direttamente l'area. I siti SIC/ZPS più prossimi all'intervento (ad una distanza di circa 700 m) sono la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e il SIC IT3250031 "Laguna superiore".

In tal senso il progettista ha presentato una dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di incidenza ai sensi della DGR n. 3173 del 10 ottobre 2006, in quanto si tratta di intervento esterno ai siti della Rete Natura 2000.

L'intera area è sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana. In tal senso verrà avviata, successivamente alla verifica ambientale (ex l'art. 20, comma 1, lettera b del D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii.), la procedura di autorizzazione paesaggistica.

Emissioni Atmosfera

Le opere in progetto non determinano a regime nuove fonti emissive non prevedendo impianti o attività che producono emissioni di rumore o di contaminanti in aria.

Per quanto riguarda la fase di costruzione, prevista in un arco temporale di 18 mesi complessivi è stata stimata la produzione di emissioni di gas e polveri nell'atmosfera da parte dei mezzi utilizzati.

Dal punto di vista spaziale si tratta di lavori in parte svolti nell'area della darsena, in parte tra la darsena e l'aerostazione, comunque sempre dentro all'interno del sedime. E' stata scelta l'area della darsena come quella più significativa per la stima dell'impatto in quanto i lavori in questa zona sono quelli più prossimi alle aree abitate di Tessera (le abitazioni più vicine si trovano a circa 500 metri di distanza) e all'area SIC/ZPS (ubicata a circa 700 metri di distanza).

Per ognuna delle diverse attività, l'emissione di inquinanti con i gas combustibili è stata stimata applicando la metodologia europea per la redazione dell'inventario dell'emissioni, documentata in *EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook* terza edizione (EMEP/EEA, ottobre 2006). Il macrosettore di riferimento è il n°8 (altre fonti mobili), di cui in particolare sono state considerate le attività con codice SNAP (*Selected Nomenclature for sources of Air Pollution*) 080800 (emissioni da mezzi *off-road* utilizzati nell'industria)

La metodologia prevede due approcci: uno semplificato che, in mancanza di informazioni specifiche sui mezzi e veicoli utilizzati, ricostruisce l'emissione annua in base alle stime del consumo di carburante, e uno più dettagliato che associa un fattore di emissione specifico per tipologia di mezzo di cantiere.

In generale tra gli inquinanti più tipicamente correlati alla presenza di un cantiere troviamo gli ossidi di azoto (NOx), comunemente emessi dai mezzi a motore e le polveri sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}). L'analisi di questi parametri è inoltre legata anche alla loro rilevanza in campo ambientale e alla disponibilità di dati di emissione (i quantitativi medi rilasciati in atmosfera dalle principali sorgenti individuate in fase di costruzione sono calcolati sulla base dell'attività di tali sorgenti e dei relativi fattori di emissione).

Per tener conto dell'incremento progressivo del fattore di emissione in relazione alla diminuzione delle prestazioni del motore con l'età del mezzo, è stato applicato un fattore di degradazione che incrementa percentualmente l'emissione annua, secondo quanto indicato dal CORINAIR. Si è considerato inoltre che nell'arco della giornata, l'attività sia concentrata nelle 8 ore lavorative diurne.

Emissione NOx (kg/giorno)											
	Sottoattività	giorni di cantiere	portone con gru da 120CV (per inflessione)	attrezzatura di inflessione palancata (vibroinflessore)	attrezzatura per inflessione pali (trivella)	autogru	autobetoniera	autocarro	escavatore	pompa	TOTALE (KG)
cantiere realizzazione darsena	Realizzazione opere di protezione lato nord ovest	30	5,6	7,5		2,8		6,4	8,2	7,0	1133
	Edificio darsena - fondazioni speciali	30			7,5	2,8	6,2	16,6		7,0	1210
2342											
Emissione PM10 (kg/giorno)											
	Sottoattività	giorni di cantiere	portone con gru da 120CV (per inflessione)	attrezzatura di inflessione palancata (vibroinflessore)	attrezzatura per inflessione pali (trivella)	autogru	autobetoniera	autocarro	escavatore	pompa	TOTALE (KG)
cantiere realizzazione darsena	Realizzazione opere di protezione lato nord ovest	30	0,4	0,5	0,0	0,2		0,6	0,5	0,4	78
	Edificio darsena - fondazioni speciali	30			0,5	0,2	0,4	1,1		0,4	79
158											
Emissione PM2,5 (kg/giorno)											
	Sottoattività	giorni di cantiere	portone con gru da 120CV (per inflessione)	attrezzatura di inflessione palancata (vibroinflessore)	attrezzatura per inflessione pali (trivella)	autogru	autobetoniera	autocarro	escavatore	pompa	TOTALE (KG)
cantiere realizzazione darsena	Realizzazione opere di protezione lato nord ovest	30	0,3	0,4		0,2		0,5	0,5	0,4	65
	Edificio darsena - fondazioni speciali	30			0,4	0,2	0,3	0,9		0,4	66

139

Dalle simulazioni sul valore medio annuo si sono ottenuti tutti parametri inferiori ai limiti normativi evidenziando la totale assenza di criticità sia per gli aspetti legati alla salute pubblica, sia per quanto riguarda la protezione della vegetazione. Inoltre la relativa lontananza delle aree di lavoro rispetto ai nuclei abitativi più vicini all'aeroporto e la concentrazione delle attività durante il periodo diurno, caratterizzato da condizioni di turbolenza più favorevoli alla dispersione rispetto alle ore notturne, costituiscono una ulteriore motivazione a sostegno della trascurabilità dell'impatto.

Anche per quanto riguarda il biossido di azoto (NO₂), che rappresenta una frazione degli NO_x stimati, si può affermare che non sussistono criticità in quanto il limite normativo, più elevato rispetto agli NO_x e pari a 40 µg/m³, è senz'altro ampiamente rispettato.

Presso la struttura aeroportuale è comunque presente per la caratterizzazione della qualità dell'aria una centralina mobile posizionata a ridosso del terminal che provvede dal giugno 2009 a monitorare in continuo le concentrazioni dei contaminanti atmosferici in precedenza elencati. Inoltre da luglio 2010 a luglio 2011 è stato campionato il particolato atmosferico con diametro aerodinamico < 1 µm (PM₁) con due campionatori siti in prossimità della pista al fine di individuare dei traccianti dell'aeroporto che permettano di stimare il suo contributo relativo, in aree limitrofe a quella di emissione.

La commissione ritiene che le opere in progetto non risultino significative sotto l'aspetto delle emissioni in atmosfera.

Ambiente idrico

Ai fini del trattamento delle acque di prima pioggia le aree interessate dal progetto, in cui insistono viabilità, parcheggi e infrastrutture di pertinenza dell'aeroporto, è definibile ai fini idrologici e della qualità delle acque, come un'area urbana. Tutte le acque di tali aree vengono avviate a trattamento di disoleazione prima del loro scarico nella rete idrica superficiale.

Oltre all'impronta del percorso costituita dai piloni non sono previste ulteriori impermeabilizzazioni del suolo che possano interferire con il regime idraulico del sedime aeroportuale.

Complessivamente il sedime dell'aeroporto Marco Polo di Tessera interessa una superficie di circa 336 ha, metà dei quali definibili urbanizzati ai fini idrologici.

Di questi, solo una parte del rilevato su cui insistono le piste scola a gravità direttamente in laguna attraverso una serie di scarichi posti al bordo del rilevato mentre gli apporti meteorici incidenti sulla rimanente porzione confluiscono nell'adiacente rete di bonifica, soggetta ad un permanente regime di sollevamento meccanico (bacino Cattal).

Per quanto riguarda la zona Darsena è stato valutato l'impatto delle opere da realizzarsi sul moto ondoso e non si sono ravvisate modifiche sostanziali all'attuale situazione. Sono state comunque prese in considerazione, a seguito di interlocuzioni tra il proponente, la Commissione Salvaguardia e più specificamente con il Magistrato alle Acque di Venezia, l'idea di installare "dissuasori di velocità" all'accesso in modo da indurre chi è alla guida delle imbarcazioni ad un comportamento virtuoso, compatibile con i regolamenti vigenti.

Questa tipologia di dispositivi è già presente in laguna (Venezia centro storico, Murano, Burano e Chioggia) ed ha dimostrato di essere efficace come deterrente rispetto ai superamenti dei limiti di velocità.

Il dispositivo utilizzato si basa su tecnologie di ripresa televisiva con telecamere fisse, abbinata ad un software di elaborazione dell'immagine, che è in grado di riconoscere automaticamente le tracce dei natanti in movimento e rilevarne la velocità.

Suolo e sottosuolo

Il progetto prevede in fase di costruzione delle opere di scavo per la realizzazione delle fondazioni dell'edificio presso la darsena e la costruzione dei piloni di sostegno del moving walkway così individuate:

Edificio darsena

- scavi fondazioni: 1918 m³
- pali 300 mm: 1139 m³ (teorico) di cui 282 m³ in acqua

Percorso pedonale

- scavi linea MW: 2150 m³
- pali per linea MW 800 mm: 5486 m³

Il progetto prevede che parte del terreno vegetale sarà utilizzato per la formazione delle aiuole previste al piano terra mentre il terreno di scavo in esubero verrà portato a discarica.

A tal fine è prevista all'interno del progetto, un'area adiacente al parcheggio "Marco Polo" per il deposito dei materiali in attesa poi del loro conferimento alla destinazione finale.

La gestione dei materiali di scavo, stimati in circa 10'000 mc, richiede la determinazione della loro qualità dal punto di vista chimico, al fine di poter discernere quali quantità ed in corrispondenza di quali sezioni i materiali scavati sono da riutilizzare direttamente, come sottoprodotto, oppure da conferire ad idoneo impianto di recupero/smaltimento come rifiuti.

Il progettista precisa che le fondazioni all'interno della darsena verranno eseguite dopo aver realizzato un confinamento della zona con palancole e messo all'asciutto l'area di intervento, escludendo pertanto contaminazioni dirette ed indirette delle acque lagunari derivanti dai sedimenti oggetto di dragaggio.

Per quanto concerne i dragaggi essi riguardano le necessità per la posa dei pali in acqua (282 m³). Si tratta di quantità poco significative. Anche in questo caso sono necessarie opportune caratterizzazioni chimiche sia per verificarne la possibilità di riutilizzo in laguna (secondo i parametri del Protocollo d'Intesa del '93) o, in caso di superamento dei limiti del Protocollo relativi alla Classe C, per stabilire l'idoneo conferimento in discarica.

Il progettista dichiara che visto le norme vigenti e le quantità non significative del materiale di scavo e dragaggio derivanti dal progetto in esame si possono escludere interferenze sull'ambiente.

La commissione ritiene che il riutilizzo del terreno e dei fanghi di dragaggio potrà essere valutato solo a seguito di una indagine di caratterizzazione analitica dei materiali di scavo da effettuarsi prima della realizzazione delle opere secondo normative specifiche previste per il riutilizzo.

Rumore

Il territorio interessato dall'opera ricade all'interno del Comune di Venezia la cui Giunta ha approvato il Piano di zonizzazione acustica con delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 10.02.2005 (esecutiva a partire dal 7 maggio 2005). I limiti di immissione ed emissione non si applicano alle infrastrutture di trasporto tra cui quelle aeroportuali (art. 4 comma 3 DPCM 14 novembre 1997). Il rumore nell'intorno aeroportuale nelle cosiddette fasce di pertinenza individuate dalla commissione aeroportuale, ha infatti propri limiti specifici al cui interno non si applicano i valori limite di emissione, di immissione (art. 3 comma 2) e di attenzione (art. 6 comma 3).

Per quanto riguarda la commissione relativa all'aeroporto Marco Polo, questa è regolarmente attiva e in data 23.10.2008, ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale definendo in tal modo l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto. All'interno di tali zone valgono i limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali indicati in tabella.

Limiti di rumorosità nelle zone A, B e C e conseguenti limitazioni d'uso (DM 31 ottobre 1997).

Zona A	indice LVA ^(*) compreso tra 60 dB(A) e 65 dB(A)	non sono previste limitazioni
Zona B	indice LVA compreso tra 65 dB(A) e 75 dB(A)	zone agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali ed assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario ed assimilato, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;
Zona C	indice LVA maggiore di 75 dB(A)	Sono consentite solo le attività funzionalmente connesse con l'uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali.
Altrove	l'indice LVA non può superare i 60 dB(A).	-

(*) LVA: Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale. la valutazione iniziale delle curve isolivello LVA è effettuata sulla base delle 3 settimane di maggior traffico dell'anno in analisi. Indica inoltre che la determinazione delle zone A, B e C venga effettuata considerando le procedure antirumore adottate, i piani di sviluppo aeroportuali e gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti.

Il maggior impatto acustico si avrà durante la fase di cantierizzazione. E' stato ipotizzato uno scenario di cantiere riferito ai lavori di costruzione della darsena. Lo scenario di giorno tipo utilizzato è caratterizzato all'attività contemporanea di macchinari diversi e attivi contemporaneamente così da prefigurare uno scenario previsionale di tipo cautelativo in assenza di strutture di mitigazione del rumore. La configurazione ipotizzata è composta da:

- un pontone con gru,
- una trivella cingolata idraulica per pali,
- un escavatore,
- due autocarri.

Apparecchiatura	L ₁₅ (Db)
pompa (**)	86
trivella cingolata idraulica per pali (**)	83
escavatore (**)	78.1
autocarro (**)	74.1

* Studio di Impatto ambientale del "Terminal autostrade del mare" Valutazione di Impatto Ambientale regionale (Veneto) conclusasi con giudizio favorevole di compatibilità ambientale (rif. DGR Veneto n. 2524 del 11.12.2012)

** Dati sperimentali tratti da "Documento previsionale di impatto acustico del Parco Eolico Borgo Val di Taro (Ambiter s.r.l., 2011)

Distanza	Emissioni di rumore per una configurazione tipo di cantiere
200 m	63 dBA
400 m	57 dBA
500 m	55 dBA
800 m	51 dBA
1000 m	49 dBA

Osservando i risultati ottenuti si osserva che i livelli attesi di rumore durante le attività di cantiere diventano molto bassi già ad una distanza di circa 400 m dalla fonte. Gli ipotetici recettori e siti sensibili sono le case del centro abitato di Tessera a circa 500 metri ed un'area SIC/ZPS a 700 metri di distanza. Stanti le caratteristiche delle lavorazioni previste si ritiene quindi che la generazione di alterazioni a carico della componente rumore sia realmente e temporalmente limitata e non distinguibile all'interno della variabilità propria del sistema. Inoltre le caratteristiche stesse dell'ambiente in cui si opera cioè quelle di un contesto caratterizzato dalla presenza di attività ad alto potenziale emissivo avvalorano e rafforzano la trascurabilità degli impatti in fase di costruzione.

Stanti le considerazioni sopra riportate non si ritiene che ci saranno evidenze di possibile disturbo e/o disagio arrecato alla popolazione in termini di salute pubblica e alla componente naturalistica sia in fase di realizzazione che di esercizio dell'opera.

Aspetti naturalistici

L'intervento si realizzerà a circa 700 metri di distanza delle aree ZPS IT 3250046 "Laguna di Venezia" e SIC IT 3250031 "Laguna superiore", interamente dentro il sedime aeroportuale in un'area totalmente antropizzata.

L'elevata antropizzazione ha profondamente modificato l'originaria conformazione e struttura vegetazionale dell'area favorendo specie generaliste e specie non legate alla flora autoctona. L'artificializzazione della sponda e il costipamento del terreno hanno permesso lo sviluppo di specie quali *Senecio inaequidens*, *Conyza canadensis*, *Silene vulgaris*, *Sorghum halepense*, *Digitaria sanguinalis*, *Plantago lanceolata* con la sola presenza di *Aster tripolium* e *Phragmites australis* quali rappresentanti della flora autoctona.

Per quanto riguarda la distribuzione dell'avifauna nell'area si rileva come alcune specie incluse nell'Allegato I della Direttiva Uccelli (2009/147/CE) abbiano una distribuzione potenziale medio-bassa nelle zone interessate dalle aree oggetto di intervento.

Per quanto riguarda l'ittiofauna potenzialmente presente nell'area della darsena, si ritiene che il progetto in esame non modifichi lo stato di fatto caratterizzato da un elevato traffico acqueo.

Componente Paesaggio

L'intera area di intervento è sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana.

In tal senso nella progettazione dell'intervento, soprattutto per quanto concerne l'edifici in affaccio alla darsena, sono stati progettati traendo ispirazione da alcuni elementi tipologici e da edifici presenti nel contesto veneziano.

L'edificio presso la darsena si configura come una "porta d'acqua" che, con i propri moli, accoglie sotto un grande tetto i mezzi provenienti da Venezia e dalla laguna: il riferimento principe di questa tipologia è quello della Gaggiandra dell'Arsenale, un fabbricato cavano che suggerisce anche la riproposizione dell'antica struttura ad arco. La navata centrale sulla quale convergono i percorsi ricorda invece la tipologia del mercato di Rialto e dei mercati coperti in generale: un fitto passo tra le travi di copertura, due pareti forate da una teoria di archi, il pavimento teatro degli scambi e degli incontri.

La vista indubbiamente più sensibile dell'opera nella sua interezza (edificio e percorso) è rappresentata dalla visuale che si offre dalla imboccatura della darsena, in quanto di normale fruizione per chi accede all'aeroporto via acqua.



Stato di progetto

ENERGIA E GESTIONE DELLE RISORSE

Il progetto in esame prevede alcuni interventi finalizzati al risparmio energetico, alla riduzione dell'inquinamento e dei rifiuti.

In particolare si prevedono:

- ✓ circa 1420 m² di pannelli solari fotovoltaici che sopperiscono largamente alle esigenze normative in materia di risparmio energetico e fonti rinnovabili (Decreto Legislativo 03.03.2011 n. 28) e soddisfano anche le linee guida per la progettazione degli edifici, previste nel Masterplan Energetico, che prevedono l'installazione di 1 kW/50 m² di superficie in pianta del sedime dell'edificio;
- ✓ L'utilizzo di caldaie con pompe di calore per la produzione di acqua calda sanitaria .
- ✓ il percorso pedonale assistito climatizzato solo nella stagione estiva;
- ✓ le vetrate del percorso pedonale esposte a nord nord-ovest, in modo da ottimizzare la luce naturale (minimizzando le necessità di illuminazione artificiale) e il minimo effetto di riscaldamento degli interni;

Conclusioni

Dall'analisi degli impatti stimati nel progetto, evidenziando che:

- L'area di intervento si colloca interamente in Comune di Venezia (Provincia di Venezia) ed inoltre si trova all'interno della perimetrazione del sedime aeroportuale.
- L'intervento non ricade, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette così come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali statali o regionali).
- L'esame della previsioni dei piani territoriali ed urbanistici, riguardanti l'area di intervento progettuale, dimostrano come il progetto non interferisca con le indicazioni del PTRC, del PALAV e del PTCP e con le previsioni dei piani sotto ordinati, con specifico riferimento al PAT del Comune di Venezia e alla Variante al PRG per la Terraferma sempre del Comune di Venezia.
- Il collegamento assistito tra darsena e terminal passeggeri rappresenta un obiettivo specifico dei documenti di pianificazione e programmazione di cui si è dotato l'aeroporto (Masterplan 2011-2030, Masterplan del nodo intermodale e Masterplan energetico).

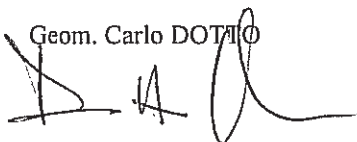
- Gli elementi progettuali e/o le attività, generatori di perturbazioni ambientali, sono sostanzialmente riducibili ad attività di cantiere a carattere temporaneo.
- La realizzazione dell'opera non comporta modifiche di destinazione d'uso rispetto ad oggi.
- Il progetto di sviluppa in area aeroportuale prettamente all'interno del sedime, in cui trovano posto i servizi di accoglienza e parcheggio e si snoda la viabilità interna del sedime.
- Le opere non prevedono impianti o attività che producono emissioni di rumore o di contaminanti in aria.
- Le opere non prevedono e non inducono incrementi di traffico acqueo o terrestre, nè variazioni o esigenze in campo infrastrutturale.
- il progetto non prevede incrementi complessivi in fase di esercizio di reflui civili e rifiuti.
- Il progetto non prevede impermeabilizzazioni di nuove aree e pertanto non interferisce con il regime idraulico del sedime aeroportuale.
- La valutazione non ha rilevato effetti negativi né di natura singola né cumulativi o sinergici, derivanti dalla realizzazione degli interventi di progetto.
- stante l'assenza di effetti ambientali negativi, relativamente al parere espresso dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, nelle successive fasi il Progetto deve essere sottoposto all'esame della Commissione per la Salvaguardia di Venezia per l'acquisizione del relativo parere;

Tutto ciò premesso e considerato

a conclusione della verifica effettuata ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il gruppo istruttorio propone di non assoggettare alla procedura di V.I.A il progetto in parola in quanto la realizzazione delle opere proposte inducono impatti trascurabili sulle componenti ambientali presenti nell'area di interesse, condizionandolo al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. il riutilizzo del terreno e dei fanghi di dragaggio potrà essere effettuato solo a seguito di una indagine di caratterizzazione analitica dei materiali di scavo che ne valuti l'idoneità al riutilizzo prima della realizzazione delle opere. Considerato che la darsena ricade solo parzialmente all'interno della conterminazione lagunare, si evidenzia che soltanto per quella porzione potrà applicarsi il protocollo d'intesa del 1993.
2. in accordo con la Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto si eseguano alcuni saggi e/o verifiche archeologiche preliminari onde evitare rinvenimenti fortuiti n corso d'opera.
3. Per l'esecuzione delle opere dovrà essere acquisito il parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia. Eventuali modifiche progettuali, a seguito delle prescrizioni ivi contenute, che dovessero incidere sulle risultanze finali delle fasi di verifica di assoggettabilità, dovranno essere sottoposte nuovamente alla procedura di verifica.

Il SEGRETARIO della Commissione

Geom. Carlo DOTTO


Il PRESIDENTE della Commissione

Dott.ssa Anna Maria PASTORE
