



PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

Provincia di Venezia
Protocollo 0003946
del 16/01/2015
Cl. n. XII-2

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

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

Seduta del 14.01.2015

Parere n. 1/2015

DITTA: SAVE S.p.A

Sede Legale: Via G. Galiei 30/1 30173 VENEZIA TESSERA

Intervento: Costituzione di impianto mobile per lo smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi nel Comune di Venezia presso la sede dell'aeroporto di Tessera. Procedura di verifica dell'assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 87344 del 21.10.2014 la società SAVE Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. ha presentato istanza di verifica ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per interventi di sistemazione temporanea dell'area di cantiere B per lo svolgimento della campagna di trattamento rifiuti per mezzo di impianto mobile in comune di VENEZIA

In data 22.10.2014 è stata effettuata la pubblicazione sul sito Internet della Provincia dell'avvenuto deposito del progetto.

Con nota protocollo n. 97274 del 20.11.2015 la società ha integrato lo studio d'impatto ambientale inviando il previsionale acustico.

Non è pervenuta alcuna osservazione.

Premessa

Nell'ambito dei lavori previsti per gli interventi di riqualificazione ed adeguamento delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia – Tessera- è prevista la realizzazione di un impianto di recupero di rifiuti di carattere temporaneo in un'area di sedime aeroportuale denominata Zona B.

I rifiuti da trattare presso tale area mediante impianto mobile proverranno dalla demolizione di una porzione di piazzali esistenti all'interno dell'area portuale lato air side realizzati sia in pavimentazione flessibile sia in pavimentazione rigida che verranno ricostruiti visti i mutati standard aeroportuali richiesti per l'esercizio aeroportuale.

Tutti i rifiuti prodotti in tali fasi verranno integralmente reimpiegati in cantiere, previa attività di recupero mediante specifica campagna con impianto mobile da effettuarsi nell'area B.

L'intervento è sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA, in quanto rientra tra gli interventi dell'"allegato IV della parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, trattandosi di un impianto di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, con capacità complessiva superiore a 10 t/giorno, mediante operazioni di cui all'allegato C, lettere da R1 a R9, alla parte quarta del D. Lgs 152/06" al punto 7 lettera z.b).

QUADRO PROGETTUALE

Descrizione del sito

L'area B destinata alle attività di recupero di rifiuti è collocata a sud della rotatoria d'innesto della Tangenziale A57-D25 e la Strada Statale SS14 Via Triestina. Risulta interclusa tra la SS14 e un ramo di viabilità interna all'area aeroportuale. Il sedime della Zona B si presenta ridotto a nord di una fascia già espropriata da ANAS per

la realizzazione della nuova rotatoria, in luogo della precedente intersezione a raso. Tale fascia, oggetto di esproprio, ospita oggi la fascia di rispetto ed il nuovo fossato di guardia di recente realizzazione.

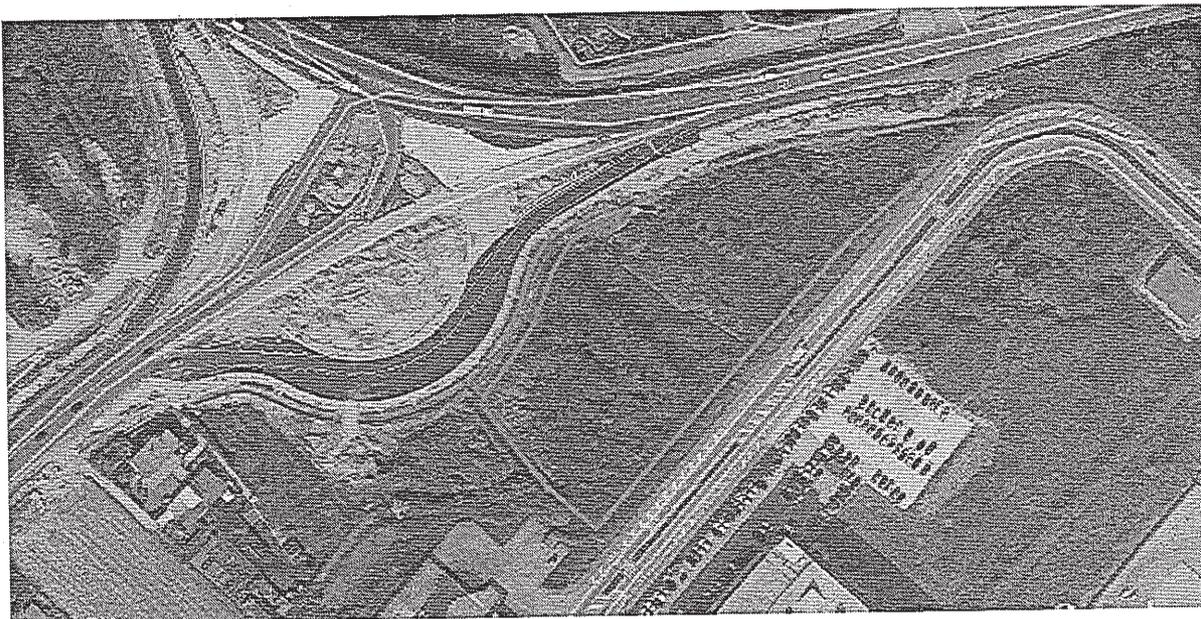


Fig. 1 Individuazione area B

Approntamento dell'area

Per la realizzazione delle opere di predisposizione della Zona B ad area di deposito materiali da recuperare, al servizio dei lavori sopra riportati, sono state individuate 4 fasi, di cui 3 di cantiere e 1 di esercizio. Per ognuna sono state individuate delle azioni di esercizio che sommariamente vengono riassunte come segue:

I – FASE DI CANTIERE :Realizzazione del rilevato mitigatore e dell'innalzamento del piano campagna dell'area con riporto di terre da scavo ed esecuzione di opere idrauliche annesse.

In questa fase si prevede di costituire un rilevato di mitigazione sagomato come da progettazione paesaggistica e con messa a dimora di un filare di piante autoctone a prosecuzione e completamento di quelle già presenti in Via Cà da Mosto. Il rilevato è costituito con terre di scavo per circa 12.000 mc di provenienza dall'area aeroportuale. Inoltre viene predisposta una rete di prese per la raccolta e lo scolo delle acque.

II – FASE DI CANTIERE : Predisposizione nell'area di 6 vasche in cls atte ad ospitare materiale di rifiuto trattato mediante la contestuale l'installazione di due impianti mobili di trattamento rifiuti (una vagliatrice e un frantoio).

Le 6 vasche in cls saranno a tenuta tramite impermeabilizzazione nel fondo e aventi superficie, ciascuna, pari a circa 1.000 mq e altezza fuori terra pari a 4 m circa. Le vasche permetteranno l'accumulo di prodotti di rifiuto che usciranno dall'area come misto cementato e "cold mix". Le vasche saranno confinate da muri di separazione in cls armato.

Il deposito del fresato nelle vasche si configura come deposito temporaneo ai sensi dell'art. 183 comma 1 lett. bb) del D.Lgs 152/06, in quanto l'area di cantiere e il sito di produzione dei rifiuti coincide con il sedime aeroportuale.

Il rilevato di terreno di riporto precedentemente descritto fungerà da contenimento e da mitigazione lungo il lato sud e ovest, a confine con la SS 14.

FASE DI ESERCIZIO

Trasporto in entrata Zona B: rifiuto derivante dagli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo interne all'area aeroportuale

Trattamento rifiuti: attraverso gli impianti mobili di frantumazione e vagliatura

Trasporto in uscita Zona B: misto cementato e cold mix di alta qualità al fine del suo riutilizzo presso le aree di intervento di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo interne all'area aeroportuale.

Attività in Area A: il misto granulare arido recuperato in attesa di verifiche chimico – fisiche sosta in Area A.

Il progetto in questione prevede l'istallazione di due impianti mobili, un frantoio e una vaglio, per il trattamento dei rifiuti con codice

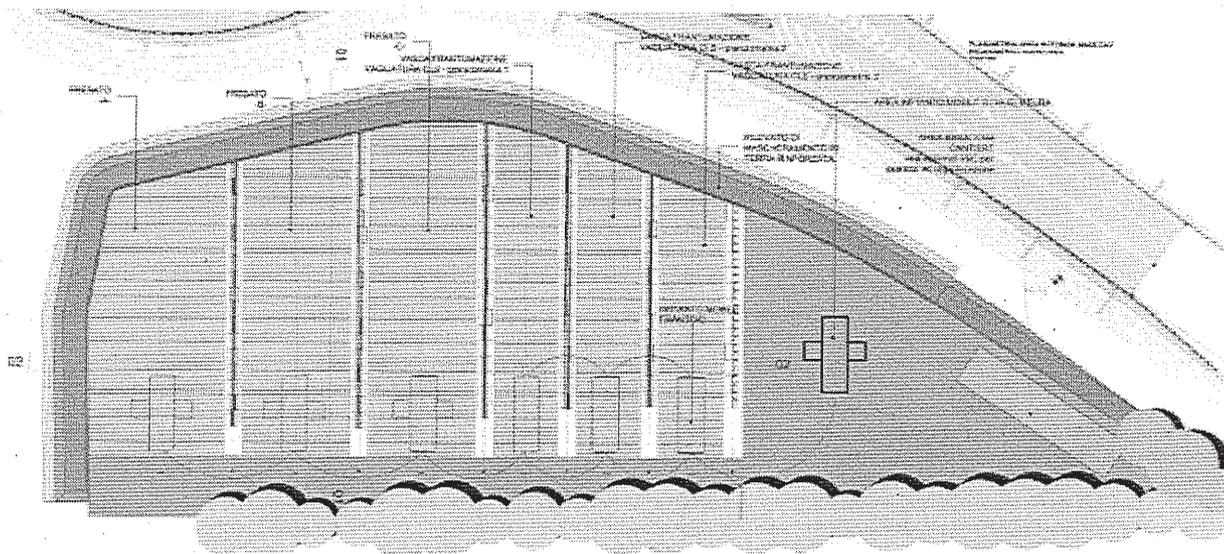
CER 17.01.01 "cemento" e

CER 17.03.02 "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01*"

per un volume totale di 46.500 mc.

III – FASE DI CANTIERE

Dismissione e demolizione di tutte le opere previste e realizzate nelle precedenti fasi, al fine di ripristinare l'area della Zona B alla conformazione odierna.



Configurazione dell'area in fase di esercizio

La durata complessiva dei lavori comprensiva delle fasi di cantiere e di esercizio è di 2 anni. La durata delle campagne di recupero di rifiuti è prevista in 8 mesi.

Descrizione impianti mobili utilizzati per l'attività di recupero

Lo Studio in oggetto non definisce, in termini nominativi specifici, gli impianti del frantoio mobile e del vaglio mobile, in quanto, allo stato, non è ancora stata scelta la ditta che effettuerà i lavori e quindi gli impianti che effettivamente saranno operativi nel cantiere.

Lo Studio però stabilisce le caratteristiche tecniche, operative e gestionali cui tali impianti dovranno assoggettarsi.

Gli impianti dovranno avere i seguenti requisiti minimi:

1. Dovranno avere le caratteristiche tecniche e funzionali del tipo:

Frantoio INNOCRUSH 30

Vaglio NOVUM KEESTRACK

Precisamente:

2. Ridotte emissioni di polveri in atmosfera grazie alla dotazione di nebulizzatore ad acqua integrato che permetta la bagnatura del materiale sia in entrata che in uscita.
3. Ridotti consumi di combustibile e, in conseguenza, ridotte emissioni di CO₂.
4. Dimensioni compatte, conformi alle normative internazionali vigenti in materia di circolazione stradale, per cui non sarà necessaria alcuna autorizzazione speciale e di conseguenza non vi sarà alcuna interferenza con la componente viabilità.
5. Ridotte emissioni acustiche.
6. Dimensioni relativamente compatte, indicativamente 2,50 m di larghezza e 12,50 m di lunghezza.

A seconda della potenzialità, la massima produzione oraria sarà pari a 200 ton/h; per l'alimentazione della tramoggia, saranno utilizzati escavatori o pale meccaniche.

Le operazioni dovranno permettere la produzione di misto cementato con cemento tipo R 325 in ragione di 100 kg per mc derivante dalla frantumazione del calcestruzzo di demolizione interna al cantiere mediante frantoio

(impianto mobile autorizzato al trattamento di rifiuti), di appropriata granulometria di caratteristiche rispondenti ai requisiti prestazionali richiesti dalle Norme Tecniche e dagli elaborati progettuali, ottenuta mediante vagliatore mobile di cantiere (impianto mobile autorizzato al trattamento di rifiuti).

GESTIONE DEI RIFIUTI

In base a quanto previsto dal Progetto Esecutivo relativo agli "Interventi di Riqualifica e Adeguamento Normativo delle Infrastrutture di volo – Lotto 1", nelle varie fasi di lavorazione verranno prodotti i seguenti materiali:

- ✓ Materiale Granulare Arido 23.000 mc
- ✓ Calcestruzzo 10.000 mc
- ✓ Fresato d'asfalto 13.500 mc

Per un totale di 46.500 mc

GESTIONE DEL MATERIALE GRANULARE ARIDO

Il Materiale Granulare Arido proviene principalmente da due diversi ambiti:

1. Il primo riguarda le attività di pre-carico in corso presso l'area denominata TN, eseguita proprio mediante l'utilizzo di materiale granulare arido proveniente da cava. Questo materiale pertanto, conclusa la fase di pre-carico, verrà parzialmente rimosso;
2. Il secondo riguarda le demolizioni delle pavimentazioni esistenti al fine di permettere la costruzione delle nuove infrastrutture secondo le stratigrafie previste nel presente progetto a seconda della portanza specifica del tratto da realizzare.

Al di sotto delle pavimentazioni esistenti infatti è presente materiale granulare arido il quale, per raggiungere le quote base di scavo per procedere alla nuova infrastrutturazione, verrà totalmente o in parte rimosso.

In totale, il contributo delle due attività, comporterà la produzione di circa 23.000 mc di materiale granulare arido (rifiuto).

Tale materiale, previa attività di vagliatura in impianto mobile autorizzato al recupero di rifiuti mediante specifiche campagne di attività di trattamento verrà reimpiegato come sottofondo delle pavimentazioni e delle infrastrutture da realizzare.

I rifiuti, una volta prodotti, verranno trasportati presso l'area B (Rotonda Anas), dove si svolgeranno le attività di trattamento rifiuti a mezzo di impianti mobili autorizzati; successivamente al trattamento, i materiali così recuperati verranno depositati nell'Area A (Ingresso Aeroporto), dove verrà verificato il rispetto di quanto previsto dal DM 05/02/98 e s.m.i. e dalla Circolare n. 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente.

Pertanto, il flusso delle lavorazioni del misto granulare è sintetizzato come segue:

- ✓ Produzione del misto granulare nelle fasi di sbancamento successive alla demolizione delle pavimentazioni rigide e flessibili;
- ✓ Trasporto del rifiuto fino all'area B (Rotonda Anas) e scarico diretto nell'impianto mobile di trattamento;
- ✓ Operazioni di recupero dei rifiuti a mezzo di impianto mobile di trattamento (vagliatura in R5 ai sensi del DM 05/02/98 e s.m.i.);
- ✓ Carico diretto del prodotto vagliato su mezzo di cantiere per il trasporto verso l'area A (Ingresso Aeroporto) per il deposito dello stesso in cumuli di massimo 3.000 mc posati su un telo impermeabile ad alta resistenza e coperti da ulteriore telo impermeabile;
- ✓ Esecuzione delle verifiche chimico prestazionali (test di cessione ai sensi del DM 05/02/98 e s.m.i. e verifica delle caratteristiche prestazionali secondo quanto indicato nella Circolare n. 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente);
- ✓ Totale reimpiego dei materiali così ottenuti come sottofondo delle pavimentazioni e delle infrastrutture da realizzare.

Verificata, pertanto, la bontà delle verifiche chimico prestazionali eseguite, il materiale potrà essere reimpiegato nell'ambito delle lavorazioni che prevedono la realizzazione delle nuove infrastrutture secondo le stratigrafie previste nel presente progetto a seconda della portanza specifica del tratto da realizzare.

Qualora le analisi dovessero dimostrare la mancanza dei requisiti per il recupero del materiale granulare arido, il rifiuto dovrà essere allontanato dal cantiere ai sensi della normativa vigente di settore.

I rifiuti che saranno trattati dall'impianto nell'ambito di questa campagna sono individuati come quelli descritti dal codice CER: 17 01 01 "cemento".

Si sottolinea che l'area di cantiere e quindi il sito di produzione dei rifiuti coincide con il sedime aeroportuale. Si ricorda, inoltre, che il produttore del rifiuto coincide con l'appaltatore. Al fine di avere un dato preliminare circa la qualità del materiale da recuperare SAVE ha predisposto una campagna di analisi dei rifiuti prima della loro produzione in fase di cantiere.

I risultati analitici della campagna di analisi in corso saranno riportati all'interno di uno specifico Protocollo per la Gestione dei Rifiuti contenente i rapporti di prova delle analisi eseguite e i relativi verbali di campionamento condotti da un tecnico specializzato secondo la vigente normativa.

GESTIONE DEI RIFIUTI DA DEMOLIZIONE

I rifiuti prodotti dalle attività di demolizione delle pavimentazioni rigide e flessibili saranno integralmente sottoposti ad attività di recupero dei rifiuti in sito (operazione R5) al fine di reimpiegarli, una volta recuperati, per le attività di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo.

Nello specifico i rifiuti saranno recuperati mediante specifiche campagne di attività di trattamento rifiuti a mezzo di impianti mobili autorizzati ai sensi e per gli effetti del comma 15 dell'articolo 208 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., nell'osservanza delle disposizioni di cui al D.M. 05/02/1998 e s.m.i. con operazioni R5.

In base al progetto relativo agli "Interventi di Riqualifica e Adeguamento Normativo delle Infrastrutture di volo – Lotto 1", nelle varie fasi di lavorazione, verranno prodotti i seguenti rifiuti da demolizione:

Tipo pavimentazione	Area mq	Volumi mc
<i>PAVIMENTAZIONI RIGIDE</i>	28.710	10.049
<i>PAVIMENTAZIONI FLESSIBILI</i>	65.254	13.524

Rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni rigide

Le operazioni di demolizione, interesseranno una notevole volumetria di pavimentazione rigida costituita da lastre di calcestruzzo.

Al fine di procedere con il recupero di tali conglomerati cementizi è necessario che alle operazioni di demolizione grossolana segua un'opportuna frantumazione per rendere i materiali con una granulometria adeguata al riutilizzo che, da progetto, avverrà sempre all'interno del sito aeroportuale per la creazione degli strati di fondazione delle nuove infrastrutture di volo.

Rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni flessibili

La demolizione e l'asporto del conglomerato bituminoso avverrà mediante operazione di fresatura.

La metodologia di rimozione di tali materiali sarà effettuata mediante fresatura realizzata con macchine automatiche che provvedono all'asporto di un certo orizzonte di asfalti e contestualmente, grazie ad un sistema di aspirazione, al prelievo e scarico continuo del materiale su un mezzo di cantiere.

La gran parte del materiale sarà impiegata per la nuova produzione del conglomerato "vergine" a freddo, mentre la restante porzione sarà impiegata, insieme agli altri materiali recuperati dalle attività di scavo e demolizione, nella formazione del rilevato costituente il pacchetto di fondazione delle pavimentazioni elastiche bituminose.

Flusso di produzione e recupero dei Rifiuti

Le fasi di produzione e recupero dei rifiuti avverrà secondo il seguente flusso di attività:

- ✓ Operazioni di demolizione delle pavimentazioni rigide e flessibili;

- ✓ Trasporto (all'interno del sedime aeroportuale e dell'area di cantiere) dei materiali (rifiuti) fino all'Area B (Rotatoria ANAS);
- ✓ Scarico dei materiali (rifiuti):
 - Fresato: scarico diretto in una vagliatrice presente in una delle tre vasche dedicate a tale prodotto;
 - Calcestruzzo: scarico diretto nel frantoio presente nella vasca "in coltivazione";
- ✓ Lavorazione dei materiali (attività di recupero dei rifiuti):
 - Calcestruzzo: frantumazione e vagliatura per disporre il materiale nella vasca "in coltivazione";
 - Fresato d'asfalto: vagliatura;
- ✓ Utilizzo integrale dei prodotti ottenuti per la produzione di:
 - Cold mix;
 - Misto cementato;
- ✓ Verifiche chimico prestazionali dei materiali recuperati;
- ✓ Carico diretto del prodotto e trasporto dello stesso per il reimpiego nelle lavorazioni del cantiere.

Il flusso delle attività, secondo il cronoprogramma degli interventi, prevede un ciclo continuo di demolizione, recupero e reimpiego dei materiali. In sostanza i rifiuti verranno immediatamente recuperati (senza fasi di attesa tra la produzione del rifiuto e le attività di recupero dello stesso) e, successivamente alle verifiche di cui al DM 05/02/98 e s.m.i. e della Circolare 5205/05, immediatamente reimpiegati per le attività di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo.

Area di deposito e recupero dei rifiuti – Logistica

I rifiuti, una volta prodotti, verranno trasportati presso l'area di deposito così configurata:

- 3 vasche per il deposito del fresato vagliato;
- 3 vasche per il deposito del calcestruzzo frantumato e vagliato;
- Un'area per la vagliatura del materiale granulare arido destinato all'Area A.

Le piazzole saranno realizzate in modo tale da impedire qualsiasi contatto tra i prodotti depositati e il terreno sottostante e precisamente sarà realizzato un pacchetto di pavimentazione/protezione così composto:

- ✓ Stesura di uno strato di misto granulometrico stabilizzato di cm 15;
- ✓ Posa di un telo nylon separazione;
- ✓ Posa di membrana HDPE o equivalente con spessore 2mm;
- ✓ Getto di calcestruzzo magro per uno strato pari a circa 15/20cm rinforzato con rete diam.8/20x20;
- ✓ Ringrosso sotto muri PAVER per distribuzione di carico.

La coltivazione delle vasche avverrà in ordine sequenziale: al riempimento di una vasca (o al termine di produzione di un cumulo), si procederà col portare il materiale nella vasca successiva. In base al cronoprogramma delle attività e pertanto in relazione alle tempistiche legate alla produzione del rifiuto e al fabbisogno di materiale recuperato, i cumuli depositati nella vasche avranno volume massimo pari a 3.000 mc. I cumuli avranno altezza massima pari a 4 m, in virtù del mascheramento prodotto dalla "virgola" realizzata come mitigazione paesaggistica.

Al termine di ogni giornata tutti i cumuli verranno ricoperti con un telo impermeabile al fine di impedire qualsiasi forma di lisciviazione o ruscellamento dai materiali depositati verso il suolo dell'Area B.

Le vasche saranno conterminate da muri autoportanti in cls impedendo in qualsiasi modo la miscelazione tra i materiali depositati in sito.

Si sottolinea che l'area di cantiere e quindi il sito di produzione dei rifiuti coincide con il sedime aeroportuale e che il produttore del rifiuto coincide con l'appaltatore.

Attività di recupero dei rifiuti da pavimentazioni rigide

Come anticipato, i rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni rigide, saranno trattati nell'impianto mobile di frantumazione (impianto mobile autorizzato di trattamento rifiuti) ai fini del ricondizionamento volumetrico.

I rifiuti che saranno trattati dall'impianto nell'ambito di questa campagna sono individuati come quelli descritti dal codice CER: 17 01 01 "cemento".

Il frantoio, impianto mobile completo, montato su ruote o cingolati o trasportato su rimorchio è indicativamente costituito da:

- tramoggia di carico (bocca di carico da 500 mm a 1.200 mm) con alimentatore con prevagliatura;
- frantoio (a mascelle o a martelli);
- deferrizzatore con magnete;
- motore diesel per il funzionamento dell'impianto
- nastro trasportatore per lo scarico del materiale trattato;
- impianto di vagliatura;
- impianto di abbattimento polveri con nebulizzatore ad acqua sia in entrata che in uscita del materiale.

L'impianto deve essere già stato costruito con caratteristiche tecniche tali da garantire durante l'attività una bassa rumorosità (massimo 90 dB) e bassa emissione di polveri e gas di scarico.

A seconda della potenzialità la massima produzione oraria è pari a 200 ton/h; per l'alimentazione della tramoggia, sono utilizzati escavatori o pale meccaniche.

Le operazioni dovranno permettere la produzione di misto cementato con cemento tipo R 325 in ragione di 100 kg per mc derivante dalla frantumazione del calcestruzzo di demolizione interna al cantiere mediante frantoio (impianto mobile autorizzato al trattamento di rifiuti), di appropriata granulometria di caratteristiche rispondenti ai requisiti prestazionali richiesti dalle Norme Tecniche e dagli elaborati progettuali, ottenuta mediante vagliatore mobile di cantiere (impianto mobile autorizzato al trattamento di rifiuti).

Attività di recupero dei rifiuti da pavimentazioni flessibili

L'intervento prevede una prima fase di fresatura della vecchia pavimentazione ed il suo accatastamento all'interno dell'area di cantiere.

I rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni flessibili, saranno quindi trattati nell'impianto mobile autorizzato di trattamento rifiuti ai fini della selezione granulometrica (vagliatura).

I rifiuti che saranno trattati dall'impianto nell'ambito di questa campagna sono individuati come quelli descritti dal codice CER 17.03.02 "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01*".

Le attività di recupero dei rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni flessibili potranno anche essere svolte dall'impianto dedicato al recupero dei rifiuti provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni rigide.

Essi, previa verifica chimico prestazionale (test di cessione ai sensi del DM 05/02/98 e s.m.i. e verifica delle caratteristiche prestazionali secondo quanto indicato nella Circolare n. 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente), saranno poi reimpiegati direttamente nelle operazioni di produzione del cold mix.

Attività di produzione di cold mix

Il materiale prelevato dalle fresature e dalle demolizioni e successivamente recuperato dagli impianti mobili di trattamento dei rifiuti, verrà integralmente reimpiegato per la produzione delle nuove miscele.

L'approvvigionamento continuo è garantito, previa verifica chimico prestazionale (test di cessione ai sensi del DM 05/02/98 e s.m.i. e verifica delle caratteristiche prestazionali secondo quanto indicato nella Circolare n. 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente), dal materiale in cantiere depositato nelle apposite vasche.

CARATTERIZZAZIONE DEI MATERIALI

Indagini eseguite

Considerato che le operazioni di recupero (riduzione volumetrica e vagliatura) non vanno ad inficiare sulle qualità dei prodotti analizzati, SAVE ha eseguito una campagna preliminare di indagine sui rifiuti che si andranno a produrre nelle fasi di cantiere al fine di valutare la fattibilità del recupero dei rifiuti stessi.

Nello specifico al fine di rendere rappresentative le analisi per tutti i materiali che verranno prodotti sono stati prelevati un numero di campioni che permette di rispettare la seguente proporzione: 1 campione rappresentativo di circa 3.000 mc di rifiuti.

A tal scopo sono stati prelevati:

4 campioni di Calcestruzzo;

5 campioni di Fresato;

9 campioni di Materiale Granulare Arido.

Sui campioni prelevati è in corso una prova di eluizione per il confronto dei risultati con le concentrazioni previste dal D.M. 05/02/98 e s.m.i..

Le verifiche analitiche in corso sui rifiuti provenienti dalle demolizioni delle pavimentazioni rigide e flessibili saranno oggetto di uno specifico Protocollo per la Gestione dei Rifiuti.

All'interno del succitato Protocollo saranno presenti anche tutti i rapporti di prova delle analisi eseguite e i relativi verbali di campionamento condotti da un tecnico specializzato secondo la vigente normativa.

Verifiche chimico prestazionali da eseguire

Secondo quanto previsto dall'art. 9 del DM 05/02/98 e s.m.i. e dalla Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 5205/05, sui materiali prodotti da attività di recupero con l'impiego di impianti mobili, dovranno essere eseguite verifiche chimico prestazionali che dimostrino l'effettiva possibilità di reimpiegare i materiali recuperati.

Tali verifiche dovranno essere condotte sui cumuli depositati nelle vasche, nel caso di fresato d'asfalto e calcestruzzo, o in cumulo, nel caso del materiale granulare arido, una volta terminata la coltivazione del cumulo stesso (massimo 3.000 mc per vasca/cumulo).

I cumuli, in base al cronoprogramma delle attività e pertanto in relazione alle tempistiche legate alla produzione del rifiuto e al fabbisogno di materiale recuperato, avranno volume massimo pari a 3.000 mc.

Da ciascun cumulo dovrà essere prelevato, da un tecnico specializzato secondo le norme richiamate dal DM 05/02/98 e s.m.i. (art. 9 e Allegato 3) e dalla Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 5205/05, un campione rappresentativo dell'intera massa presente secondo quanto previsto dalle norme di settore.

Ogni campione verrà prelevato in 2 differenti aliquote:

- ✓ Una da inviare al Laboratorio da parte del Produttore del rifiuto (appaltatore);
- ✓ Una da consegnare alla Direzione Lavori per eventuali verifiche da parte della Stazione Appaltante o eventualmente dagli Enti di controllo.

Ciascuna aliquota dovrà essere così composta:

Circa 1 kg destinato all'esecuzione del test di cessione secondo quanto previsto dall'art. 9 del DM 05/02/98 e s.m.i.;

Circa 50 kg destinati all'esecuzione delle verifiche prestazionali previste dalla Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 5205/05.

Le analisi dovranno essere condotte presso un Laboratorio Accreditato in possesso dei necessari requisiti di qualità.

Verificata, pertanto, la bontà delle analisi, il materiale potrà essere interamente recuperato nell'ambito delle lavorazioni che prevedono la realizzazione delle nuove infrastrutture secondo le stratigrafie previste nel presente progetto a seconda della portanza specifica del tratto da realizzare.

Qualora le analisi dovessero dimostrare la mancanza dei requisiti per la gestione del materiale recuperato nei successivi processi produttivi, i rifiuti dovranno essere allontanati dal sito ai sensi della normativa vigente in materia di rifiuti.

QUADRO PROGRAMMATICO

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)

1. PTRC Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 250 del 13/12/1991 risponde all'obbligo emerso con la L. n.431/85 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il P.T.R.C. individua nella Tav. n. 2 il sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale.

L'intervento oggetto della presente Valutazione ricade in ambiti naturalistici di livello regionale ed in aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431.

2. PTRC Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato con Delibera di Giunta Regionale n.372 del 17/02/09, ai sensi L.R. n.11/04.

L'ambito non si inserisce in alcun "sistema di rete ecologica regionale".

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

1. PTCP. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.104 del 05/12/2008 e approvato con Delibera di Giunta Regionale n.3359 del 30/12/2010.

Dall'analisi della Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, emerge che l'area oggetto di intervento risulta ricadere nella perimetrazione del Vincolo paesaggistico e del Vincolo archeologico D. Lgs. 42/2004.

Pianificazione Comunale

1.Pianificazione Comunale: PRG - Allo stato attuale il vigente PRG (Variante al PRG per la Terraferma approvata con DGRV del 03.12.2004 n. 3905 e DGRV 2141 del 29.07.2008), non essendo ancora approvato il PAT, mantiene la sua efficacia in un regime di salvaguardia ai sensi dell'articolo 29 della LR n.11/2004.

Nell'estratto della tavola del PRG riportato di seguito, si individua l'area oggetto di intervento come "F5: aeroporto civile esistente" e ricadente parzialmente nella fascia di rispetto stradale corrispondente alla nuova rotonda ANAS.

Lo Studio proposto riporta gli articoli delle NTA del PRG del Comune di Venezia inerenti all'area ed alle opere in progetto. Il contenuto degli articoli delle NTA non contrasta con le previsioni di utilizzo dell'area come da progetto.

2. Pianificazione Comunale: PAT - Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia

Il Consiglio Comunale con la delibera n. 5 del 30 e 31 gennaio 2012 ha adottato il PAT, che costituisce il primo e fondamentale strumento con cui la pianificazione del Comune di Venezia si adegua alla LR n.11/2004.

Lo Studio proposto riporta gli articoli delle NTA del PAT del Comune di Venezia inerenti all'area di progetto. Il PAT, negli articoli delle NTA, prende in considerazione l'area di intervento e alle Tav.1, 3, e 4 pone le valutazioni, le prescrizioni e i vincoli come nello schema sotto esposto:

PAT- elaborati		Indirizzi, prescrizioni e vincoli
Tav. 1	Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia; Vincolo archeologico D. Lgs. 42/2004 (art.5)
Tav. 2	Carta delle invariati	Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.
Tav. 3	Carta delle fragilità	Aree idonee; Area esondabile o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica).
Tav. 4	Carta delle trasformabilità	Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto (art.35)

3 Pianificazione di settore: Piano di classificazione acustica

Il Comune di Venezia ha approvato con DCC n 39 del 10/02/2005 il **Piano di Zonizzazione Acustica**, in conformità alle prescrizioni della normativa, "Legge quadro sull'inquinamento acustico" 447/1995 e la L.R. 21/1999.

Secondo il Piano di Classificazione Acustica Comunale di Venezia l'area di progetto ricade in area acustica classificata di Classe IV – Aree di intensa attività umana - Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

Conclusioni sul quadro programmatico

Si riassume in questo schema gli indirizzi e le prescrizioni che gli strumenti di pianificazione riportano per l'ambito di intervento:

A livello sovraordinato, l'area oggetto di Programma risulta:

- ✓ Area a tutela paesaggistica;
- ✓ Ambito di eterogenea integrità;
- ✓ Zona archeologica vincolata;
- ✓ Aeroporto internazionale – cittadella aeroportuale;
- ✓ Area di decentramento dei poli metropolitani;
- ✓ Area urbanizzata;
- ✓ Rete delle attività aeronautiche da diporto.

A livello comunale, l'area oggetto di Programma risulta:

- ✓ Aeroporto civile esistente;
- ✓ Attrezzatura ed infrastruttura rilevante;
- ✓ Area idonea;
- ✓ Area esondabile o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica).

L'area oggetto di Programma deve adeguarsi al rispetto dei seguenti strumenti:

- ✓ Limiti di legge imposti dal Piano di classificazione acustica comunale.

Si evidenzia che non ci sono condizioni ostative alla realizzazione del progetto.

Valutazione di incidenza - Rete Natura 2000

Il progetto di cui allo Studio verrà realizzato nelle vicinanze delle aree della Rete Natura 2000: il Sito di Importanza Comunitaria IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e la Zona di Protezione Speciale IT3250046 "Laguna di Venezia.

La tipologia d'intervento, la sua temporaneità e le caratteristiche del sito in cui il progetto si colloca, determinano la possibilità di escludere a priori l'incidenza dell'opera sugli obiettivi di conservazione dei siti protetti, e conseguentemente la non assoggettabilità dell'intervento alla Valutazione di Incidenza Ambientale (DGRV n. 3173/2006). Lo Screening di VINCA proposto ha il doppio scopo di valutare gli effetti sui Siti della Rete Natura 2000, derivanti dagli interventi sia dalle fasi di cantiere propedeutiche alla predisposizione dell'Area B ad ospitare gli impianti mobili di trattamento e recupero rifiuti inerti, sia gli effetti prodotti dagli impianti stessi.

Lo Studio di VINCA recepisce la metodologia di analisi e approfondimento del DGRV n. 3173/2006 e riporta le firme congiunte dell'ing. Giuseppe Baldo iscritto all'ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia e della dott.ssa Alessia Gardin Iscritta all'ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Venezia

I progettisti escludono che l'intervento in oggetto possa interferire con il sistema dei siti Natura 2000 considerati.

Sulla base dei dati e delle informazioni evidenziate, l'affermazione dei progettisti risulta condivisibile e viene fatta propria dalla Commissione di Valutazione dello Studio di screening di VINCA.

Perdita di superficie di habitat e habitat di specie	<u>nessuna</u>
Frammentazione di habitat e habitat di specie	nessuna
Perdita di specie di interesse conservazioni stico	nessuna
Perturbazione alle specie della flora e della fauna	poco probabile e comunque temporanea
Diminuzione delle densità di popolazione	nessuna
Alterazione della qualità delle acque e dei suoli	nessuna

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Lo Studio Preliminare Ambientale ha preso in considerazione i seguenti fattori e componenti ambientali: Atmosfera, Ambiente idrico (acque superficiali), Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora e fauna, Ecosistemi, Salute pubblica, Rumore, Paesaggio.

La valutazione degli impatti potenziali ai fini della valutazione dell'assoggettabilità/esclusione a procedura di VIA dell'intervento proposto si è basata sui criteri di cui all'allegato V parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e specificatamente ha tenuto conto di: 1) caratteristiche del progetto, come indicate nello Studio; 2) localizzazione; 3) caratteristiche dell'impatto potenziale.

Lo Studio di screening di compatibilità ambientale si sviluppa con una metodologia precisa e stringente sia a livello generale sia nelle analisi delle singole componenti ambientali, producendo un risultato coerente e convincente:

1. Individuazione delle singole componenti ambientali interessate dal progetto.
2. Individuazione di tutte le operazioni ed azioni che caratterizzano l'opera di progetto. Tali operazioni ed azioni vengono distinte sia per la fase di costruzione dell'impianto che per la fase di esecuzione.
3. Di ogni singola componente ambientale viene valutato sia lo stato di benessere attuale prima dell'intervento di progetto, utilizzando il parametro di una "qualità accettabile" in relazione alla sua valenza ambientale; sia lo stato di benessere successivo all'intervento.
4. Viene valutata la sensibilità ambientale delle aree che verranno interessate dalla realizzazione del progetto.
5. Viene effettuata una ponderazione di ciascuna componente ambientale secondo uno schema ordinale così composto:
 - scarsità della risorsa
 - capacità di ricostruirsi entro un tempo ragionevole
 - rilevanza ed ampiezza dell'influsso
 - capacità di carico della componente
6. Individuazione della rilevanza degli impatti e indicazione degli elementi critici.
7. Tabella di confronto tra importanza degli impatti e la valenza delle singole componenti ambientali.

La tabella finale che propongono gli estensori dello Studio riassume il percorso di valutazione e l'analisi degli elementi critici.

a) Impatto sulla matrice atmosfera

Fase di cantiere

Nella fase di cantiere ci sarà un'alterazione della matrice aeriforme dovuta alla movimentazione dei materiali, agli scavi e alle emissioni diffuse prodotte dai mezzi d'opera. Vi sarà la necessità quindi di porre in essere tutte le attenzioni di carattere gestionale e tecnologico atte a ridurre le emissioni in particolare nei pressi della SS 14

adiacente all'area di cantiere lato nord. Le attività di cantiere difficilmente possono risultare critiche per la qualità dell'aria in quanto sono per definizione a carattere transitorio. Relativamente al problema polveri, lo Studio stesso si propone di consigliare alcune precauzioni che consentano un ulteriore abbattimento dell'impatto sulla componente aria, quali:

1. l'impiego di mezzi di cantiere con motori in linea con le più recenti direttive internazionali;
2. bagnatura dell'area di cantiere.

Si precisa inoltre, nello Studio, che le vasche in cls che conterranno il materiale di rifiuto da trattare, previste nella seconda fase progettuale, saranno opportunamente coperte da teli impermeabili.

Conclusioni

Gli impatti in fase di cantiere, fatta salva la corretta implementazione dei presidi individuati nella fase di progettazione, possono essere considerati lievi e completamente reversibili.

Fase di esercizio

Gli impatti in fase di esercizio sono limitati all'incremento delle emissioni associate al traffico indotto dalle macchine operatrici e dalla movimentazione del materiale di riporto. Il traffico veicolare non interesserà strade esterne all'ambito aeroportuale, l'incremento di movimentazione dei mezzi avverrà soltanto all'interno del comparto di proprietà. L'incremento delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) dovuto alla movimentazione dei mezzi non sarà tale da generare "picchi" di emissione di CO₂.

Conclusioni

Gli impatti in fase di esercizio possono essere considerati lievi e reversibili.

b) Impatto sull'ambiente idrico

Fase di cantiere

Durante la prima fase di realizzazione dei lavori per la predisposizione della Zona B ad area di deposito, costituita dal riporto di terra di scavo a formare il rilevato, potrebbe originarsi il ruscellamento di portate meteoriche dalle aree rialzate in direzione di quelle esterne alla Zona B, aggravando la condizione di sofferenza idraulica sottolineata dal vigente Piano Comunale delle Acque. Per evitare questo fenomeno è prevista la posa di una canaletta prefabbricata in cls tipo Eurobeton 1100.

Un altro intervento di mitigazione idraulica prevede, nella seconda fase di cantiere, ovvero la predisposizione delle vasche in cls, la creazione di un fossato di raccolta delle portate in arrivo dalle vasche stesse lungo il lato sud-est.

Infine, per migliorare complessivamente il deflusso delle acque dell'area si è ritenuto necessario il ripristino della continuità idraulica e dello scarico del consortile Pagliaghetta con il fossato di guardia di via Ca' da Mosto, per il quale è previsto lo spostamento planimetrico in corrispondenza dell'angolo sud-ovest, per circa 50 m. Le soluzioni proposte hanno come obiettivo non solo la compensazione dell'intervento in progetto, ma anche la mitigazione dello stato di sofferenza idraulica attuale della zona e di quelle limitrofe, rappresentato dalle difficoltà di scarico del fossato di guardia di via Ca' da Mosto.

Conclusioni

Pertanto si può affermare che le opere idrauliche previste abbiano un impatto positivo a lungo termine.

Fase di esercizio

Durante la fase di esercizio le acque saranno opportunamente intercettate dagli interventi di mitigazione previsti e i cumuli di rifiuti saranno coperti con opportuni teli di protezione. Poiché le acque ricadranno su teli di protezione al di sopra dei cumuli di rifiuto, lo Studio afferma che esse non daranno origine a portate di dilavamento e che non richiederanno alcun trattamento.

Al fine di garantire la qualità delle acque anche in situazioni di particolare allerta meteorologica la commissione via prescrive che nella gestione delle attività di recupero dei rifiuti dovrà essere sempre garantita la copertura dei cumuli di rifiuti tramite teli impermeabili al termine di ogni giornata lavorativa, con la possibilità di stendimento dei teli in tempi rapidi, in caso di avverse condizioni meteo, durante le quali le attività di cantiere andranno sospese.

c) Impatto su suolo e sottosuolo

Fase di cantiere

L'allestimento del cantiere e la realizzazione delle opere di progetto determinano una rimozione del terreno superficiale esistente e una minima sottrazione di suolo, in ragione del fatto che sarà allestita un'area dedicata alla logistica di cantiere. Le attività di cantiere, nella prima fase, necessitano di operazioni di riporto di terre da scavo opportunamente controllate provenienti dalle attività di ampliamento delle infrastrutture di volo interne all'Aeroporto Marco Polo per la realizzazione del rilevato di mitigazione dell'area stessa. Il quantitativo di materiale proveniente dagli scavi è stato stimato in 12.000 mc.

Le attività di cantiere, nella seconda fase, prevedono l'installazione di 6 vasche in cls atte ad ospitare, esclusivamente per la durata dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo, materiale derivante dalla demolizione di pavimentazioni rigide e flessibili, trattato ai sensi del D.M. 05/02/98. Tuttavia, per la realizzazione delle opere in progetto non si prevede l'uso di sostanze pericolose che possano rappresentare eventuali sorgenti di inquinamento. L'area dedicata agli impianti mobili di trattamento dei rifiuti e alle baracche di cantiere, sarà pavimentata con misto granulometrico stabilizzato.

Fase di esercizio

In questa fase gli unici impatti che possono essere ipotizzati per la componente suolo e sottosuolo sono rappresentati da eventuali sversamenti accidentali delle macchine operatrici che possono rappresentare sorgenti di inquinamento. Se rispettate le indicazioni di mitigazione degli impatti cui si fa riferimento nella parte finale di analisi, si limita fortemente l'eventualità che questo impatto si verifichi. Rimane poi in essere anche la prescrizione di garanzia che la Commissione ha previsto nella valutazione della componente idrica e già sopra indicata.

d) Impatto sul patrimonio naturale

L'attività risulta temporanea e non produrrà modificazioni sostanziali sullo stato dei luoghi. L'impatto appare pertanto trascurabile.

e) Impatto acustico

L'area dove verrà installato l'impianto mobile di trattamento per il recupero dei rifiuti è collocata tra l'aeroporto di Venezia e la strada SS14.

Il Comune di Venezia (VE) è dotato di un Piano di Classificazione Acustica. L'area oggetto di intervento risulta classificata secondo tale piano in area di classe IV ("aree di intensa attività umana") con valori limite di immissione pari a 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) in quello notturno. A margine dell'area di intervento risultano altre aree inserite in classe III (aree di tipo misto) con limiti di 5 dB(A) inferiori.

La documentazione individua i recettori maggiormente prossimi ed in particolare due abitazioni ed un complesso per uffici posti parte in classe IV e parte in classe III.

L'attività di cantiere verrà effettuata per tutta la durata dell'intero tempo di riferimento diurno, dalle 06:00 alle 22:00.

Le attività previste avverranno all'interno di vasche per il contenimento del materiale, le quali saranno costituite da pareti perimetrali in cls di altezza pari a 4 m che andranno pertanto a costituire barriere acustiche alla propagazione del rumore. Una parte dell'area risulta inoltre delimitata da un terrapieno avente altezza pari a quella delle barriere.

Le principali attività che produrranno rumore risultano essere la frantumazione mediante frantoio meccanico mobile, e la vagliatura, mediante un impianto di vagliatura anch'esso mobile.

La valutazione riporta le schede tecniche di alcune macchine operatrici che potenzialmente andranno ad esercitare nelle diverse fasi. Per le simulazioni è stato scelto di considerare tra i mezzi ipotizzati quelli aventi la maggiore emissione acustica non essendo ancora individuata la ditta che eseguirà le operazioni.

I risultati delle stime condotte ai recettori sono i seguenti:

Tab. 18: stima emissione al ricevitore 1

STIMA DEL LIVELLO DI EMISSIONE – RICETTORE R1					
Sorgente	Lw (dBA)	Distanza sorgente/ricevitore	Emissione stimata Lp (dBA)	Emissione complessiva Lp (dBA)	Limite assoluto di Emissione (dBA) D.P.C.M. 14/11/97
Frantoio INNOCRUSH 30	112,88	180 m	34,5*	39,5*	80 (classe IV)
Impianto di vagliatura NOVUM KEESTRACK	112,0	120 m	37,5*		

(*) i risultati sono stati arrotondati a 0,5 dB come previsto dal DM 18/03/95.

Tab. 19: stima emissione al ricevitore 2

STIMA DEL LIVELLO DI EMISSIONE – RICETTORE R2					
Sorgente	Lw (dBA)	Distanza sorgente/ricevitore	Lp (dBA) stimato	Lp (dBA) durante attività	Limite assoluto di Emissione (dBA) D.P.C.M. 14/11/97
Frantoio INNOCRUSH 30	112,88	110 m	39,0*	40,5*	55 (classe III)
Impianto di vagliatura NOVUM KEESTRACK	112,0	160 m	36,5*		

(*) i risultati sono stati arrotondati a 0,5 dB come previsto dal DM 18/03/95.

Tab. 20: stima emissione al ricevitore 3

STIMA DEL LIVELLO DI EMISSIONE – RICETTORE R3					
Sorgente	Lw (dBA)	Distanza sorgente/ricevitore	Lp (dBA) stimato	Lp (dBA) durante attività	Limite assoluto di Emissione (dBA) D.P.C.M. 14/11/97
Frantoio INNOCRUSH 30	112,88	90 m	65,5*	70,5*	80 (classe IV)
Impianto di vagliatura NOVUM KEESTRACK	112,0	60 m	66,5*		

(*) i risultati sono stati arrotondati a 0,5 dB come previsto dal DM 18/03/95.

Dall'analisi dei risultati previsionali stimati si evince che in corrispondenza dei due recettori residenziali maggiormente prossimi saranno ampiamente rispettati i valori di emissione e differenziali con sostanziale influenza delle attività di cantiere rispetto al clima acustico complessivo.

Diversamente rispetto al ricevitore R3 (Uffici Superjet International) edificio ad uso direzionale posizionato all'interno dell'ambito di intervento, risultano superamenti dei limiti di emissione durante l'attività. In corrispondenza di tale ricevitore non trova applicazione il criterio differenziale.

Tuttavia trattandosi di attività a carattere temporaneo si ritiene possa essere richiesta alla competente amministrazione comunale autorizzazione in deroga ai valori limite di zona ai sensi dell'art.6 comma h) L.447/95.

f) Impatto su flora e fauna

Le caratteristiche dell'intervento sono tali da non determinare incidenze negative sui sistemi ambientali e naturali esistenti nell'area dell'impianto. Il sito non dista molto dalla laguna di Venezia, individuata come sito di importanza comunitaria e zona di protezione speciale per la presenza di habitat, specie ed habitat di specie tutelate dalla normativa comunitaria (Direttiva Habitat 92/43/CEE e Direttiva Uccelli 79/409/CEE); esso tuttavia è inserito entro il contesto dell'aeroporto di Marco Polo di Venezia, ma dalla parte opposta al versante prospiciente la laguna di Venezia e dove non sono presenti valenze di pregio naturalistico.

Data la tipologia di attività, temporanea e reversibile, ed il contesto territoriale in cui direttamente si inserisce, l'impatto verso le componenti ambientali di flora e fauna risulta trascurabile.

g) Impatto sul traffico veicolare

Stato di fatto

Una componente dominante dell'inquinamento è direttamente imputabile al comparto della mobilità, di cui quella urbana rappresenta il fattore principale. In particolare sono i veicoli a motore la principale fonte dell'inquinamento atmosferico cronico nell'area urbana. Per quanto riguarda le considerazioni circa il traffico e la viabilità, lo Studio utilizza i dati contenuti nel Piano Particolareggiato del Traffico di Venezia e dal Piano Urbano della Mobilità. L'area è collocata a sud della rotatoria d'innesto della Tangenziale A57-D25 e la Strada Statale SS14 Via Triestina classificata come strada extraurbana principale esistente. Risulta interclusa tra la SS14 e un ramo di viabilità interna all'area Aeroportuale.

La "Zona B" attualmente a verde risente inevitabilmente dell'inquinamento proveniente dall'intenso traffico viabilistico che interessa il territorio circostante l'ambito aeroportuale.

Fase di cantiere

Nella fase di cantiere ci sarà un incremento delle macchine operatrici localizzato solo ed esclusivamente all'interno del comparto aeroportuale. Il traffico veicolare non interesserà strade esterne all'area B. Lo Studio quindi afferma come non vi sia alcun impatto derivante dalla componente viabilità.

Fase di esercizio

Come per la fase di cantiere, anche per la fase di esercizio, non ci sarà un incremento delle macchine operatrici all'esterno del comparto aeroportuale. Si può quindi affermare che non vi sia alcun impatto derivante dalla componente viabilità.

Conclusione

Sebbene il progettista abbia individuato una condizione di criticità nel traffico che gravita nell'intera area, e quindi abbia messo in evidenza una problematica generale, l'aumento dei mezzi previsto per la realizzazione del progetto può senza dubbio considerarsi di entità trascurabile.

h) Inquinamento luminoso

Dalla mappa riportata nello Studio si ricava che l'area di intervento ricade in una zona il cui aumento della luminanza totale rispetto alla naturale è compreso tra il 100% ed il 300%, quindi si inserisce in un contesto in cui l'inquinamento luminoso risulta essere abbastanza basso.

Fase di cantiere

In fase di cantiere l'attività non va a modificare significativamente l'assetto luminoso della zona, a parte qualche luce mobile di cantiere.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda la fase di esercizio lo Studio ritiene l'impatto trascurabile, in quanto la zona è già allo stato attuale illuminata. Sarà opportuno prevedere impianti atti a conseguire i migliori standard di rendimento, affidabilità ed economia di esercizio, anche attraverso l'impiego di sorgenti di luce realizzate da diodi luminosi (LED) e/o alimentazione a pannelli fotovoltaici.

i) Inquinamento elettromagnetico

La analisi degli impianti esistenti nella zona limitrofa alla attività di cantiere, conclude che l'area di intervento ricade all'interno di una zona con campo elettrico bassa, che varia da 0 a 0,5 EV/m considerata un'altezza di esposizione di 1 m dal suolo.

Fase di cantiere

In fase di cantiere non si individuano sorgenti di campi elettromagnetici in grado di generare un possibile impatto sulla popolazione presente nelle aree adiacenti all'ambito di intervento. L'alimentazione elettrica destinata ad attrezzature per la movimentazione dei materiali, al fine di minimizzare le emissioni di rumore e le emissioni in atmosfera dei gruppi elettrogeni, avverrà preferibilmente tramite allacciamento a utenza elettrica pubblica attivando specifici contratti con i gestori dell'energia.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda la presenza di sorgenti di campi elettromagnetici in fase di esercizio dell'area B oggetto di valutazione, si segnala la probabile presenza di cabine elettriche necessarie al funzionamento dagli impianti mobili e dalle baracche di cantiere, ma non in grado di modificare la situazione rilevata in precedenza.

Conclusioni

L'impatto dovuto a inquinamento elettromagnetico è giudicato non significativo sia in fase di cantiere che di esercizio, e pertanto non sono previste mitigazioni.

h) Impatto sulla salute pubblica

Le attività dell'impianto non sono in grado di comportare modifiche alle condizioni sanitarie della popolazione; gli unici aspetti che possono interferire direttamente sulle condizioni non di salute, bensì di benessere della popolazione, riguardano la produzione di rumore.

L'attività in progetto non comporta pericoli per la salute umana ad eccezione degli aspetti relativi all'igiene ed alla sicurezza del lavoro normati da specifica legislazione e che comunque è fatto obbligo alla ditta di rispettare.

j) Impatto sul paesaggio

Il contesto paesaggistico e morfologico in cui si inserisce l'intervento non presenta connotazioni di pregio; l'intervento non comporta modifiche strutturali, né l'inserimento di infrastrutture in grado di alterare gli attuali assetti paesaggistici. Anche il terrapieno di protezione risulta come un intervento temporaneo e provvisorio.

- In fase di esercizio dell'impianto, sono quindi identificabili i seguenti potenziali fattori di pressione:
- produzione di rumore; agiscono sul clima acustico l'attività dei mezzi meccanici di lavorazione e di movimentazione dei rifiuti, ed il flusso dei veicoli in ingresso ed in uscita dall'impianto; emissioni in atmosfera di gas di scarico e polveri, determinate dall'attività medesima dei mezzi di lavorazione e movimentazione dei rifiuti, dal traffico di conferimento ed in uscita dall'impianto;
 - durante l'attività di cantiere è possibile la dispersione di polveri in atmosfera.

Misure di mitigazione degli impatti

Si riportano di seguito le misure di mitigazione sia tecniche che gestionali degli impatti previste nel progetto in parola.

FASE DI CANTIERE

- Ricorso a mezzi d'opera dotati delle opportune tecnologie di limitazione alla fonte delle emissioni: su questi dovrà essere operato un costante controllo dell'efficienza di tali sistemi;
- Bagnatura dei cumuli di materiale inerte per limitare il sollevamento delle polveri;
- Lavaggio dei pneumatici all'uscita delle aree di cantiere;
- Bagnatura costante di tutte le strade di cantiere e delle gomme degli automezzi;
- Adozione di teloni di copertura di tutti i camion adibiti al trasporto di materiali da scavo e di inerti;
- Imposizione del limite di velocità pari a 30 km/h lungo la viabilità di accesso e all'interno del cantiere, per limitare la generazione di polveri;
- Evitare di tenere inutilmente accesi i motori di mezzi e degli altri macchinari da costruzione;
- Adozione di un programma dei lavori atto a ridurre/limitare gli interventi maggiormente rumorosi durante le fasce orarie diurne più critiche;
- Utilizzo di macchine operatrici specificatamente garantite sui limiti di potenza sonora emessa e omologate secondo le direttive UE; all'interno del cantiere, le macchine in uso dovranno operare in conformità alle direttive UE in materia di emissioni acustiche delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto, così come recepite dalla legislazione italiana;
- Impiego di macchinari dotati di idonei silenziatori e carterature;
- Preventiva e corretta manutenzione dei mezzi d'opera impiegati nel cantiere;
- Stoccaggio dei lubrificanti e degli oli esausti in appositi contenitori dotati di vasche di contenimento, ubicate su apposite superfici pavimentate e dotate di adeguati sistemi di raccolta dei liquidi eventualmente sversati;
- Stoccaggio dei materiali cementizi in aree controllate;

- Esecuzione delle manutenzioni, dei rifornimenti, dei rabbocchi, dei lavaggi delle attrezzature e macchinari su apposite aree pavimentate e coperte, con analogo sistema di raccolta dei liquidi di cui ai punti precedenti;
- Trattamento delle acque di cantiere secondo quanto previsto dalla normativa attuale;
- Verranno effettuati campionamenti continui sul materiale scavato al fine di verificare la presenza di sostanze inquinanti. Dovrà essere previsto in sede di progetto esecutivo un apposito piano di campionamento ed analisi dei terreni.
- Il materiale di rifiuto derivante dalle attività di cantiere (imballaggi, confezionamenti, materiale di scarto di vario genere), sarà:
 - ♣ ridotto nei quantitativi prodotti, con attenzione agli sprechi e al maggior riutilizzo possibile nell'ambito delle attività;
 - ♣ non bruciato o interrato in cantiere;
 - ♣ opportunamente separato dalle imprese esecutrici, secondo i codici CER, mediante raccolta selettiva da effettuarsi direttamente in cantiere, predisponendo contenitori separati e aree di raccolta differenti;
 - ♣ controllato per evitare di miscelare categorie diverse di rifiuti pericolosi, ovvero rifiuti pericolosi con rifiuti non pericolosi;
 - ♣ lo smaltimento di rifiuti deve essere attentamente valutato in quanto ogni sversamento in acqua potrebbe portare a dei seri danni al sistema ecologico in questione;
 - ♣ sottoposto a gestione anche documentale secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

FASE DI ESERCIZIO

- Realizzazione di pavimentazioni con materiali drenanti;
- Messa a dimora di idonea vegetazione sugli spazi verdi pertinenziali alle aree;
- Utilizzo di impianti luminosi a basso impatto energetico e luminoso;
- Assunzione di idonee tecnologie volte al contenimento dei consumi energetici;
- Revisione di idonee modalità di riduzione dei rifiuti prodotti, in particolare degli imballaggi.

Conclusioni

L'analisi delle principali fonti di pressione conclude che tutti gli effetti potenziali (emissioni atmosferiche, contaminazione del suolo e sottosuolo, gestione delle acque, rumore, traffico veicolare) a queste riconducibili hanno valore trascurabile in relazione alle trasformazioni indotte dall'intervento in oggetto.

Tutto ciò visto e considerato

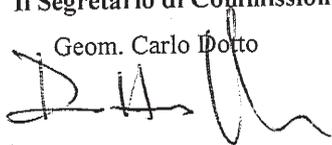
La Commissione VIA esprime parere di **non assoggettamento** alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in quanto la realizzazione dell'intervento induce impatti trascurabili sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) Nella gestione delle attività di recupero dei rifiuti dovrà essere sempre garantita la copertura dei cumuli di rifiuti tramite teli impermeabili al termine di ogni giornata lavorativa, con la possibilità di stendimento dei teli in tempi rapidi, in caso di avverse condizioni meteo, durante le quali le attività di cantiere andranno sospese.
- b) Prima dell'avvio delle attività di cantiere sia richiesta alla competente amministrazione comunale autorizzazione in deroga ai sensi dell'art.6 comma h) L.447/95 in merito ai possibili superamenti dei limiti di emissione acustica.

- c) Siano rispettate tutte le condizioni gestionali che lo Studio di progetto propone alla ditta incaricata dei lavori ed evidenziati sia per la fase di progetto che di esecuzione.

Il Segretario di Commissione

Geom. Carlo Dotto



Il Presidente della Commissione VIA

Ing. Francesco Chiosi

