

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA

Concessionaria del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



COMMESSA

MASTERPLAN 2021

ELABORATO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
SEZIONE A - QUADRO DI RIFERIMENTO  
PROGRAMMATICO

COMMESSA: CO829 COD. C.d.P.: 0.02

CODICE ELABORATO  
23957-REL-T101.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: MP_SIA_A_REL
0	12/09/2014	Procedura VIA	G. Mencini	A. Regazzi	P. Rossetto	FILE DI STAMPA:
						SCALA:

PROGETTISTA



SAVE ENGINEERING S.r.l.  
Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173  
Venezia - Tessera (Italia)  
Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173  
telefono: +39/041 260 6191  
telefax: +39/041 2606199  
e-mail: saveeng@veniceairport.it

DIRETTORE TECNICO

ing. Franco Dal Pos

COMMITTENTE

SAVE S.p.A.  
DIREZIONE OPERATIVA  
R.U./P./R.L.

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
MANUTENZIONE

ing. Virginio Stramazzone

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
AREA MOVIMENTO-TERMINAL

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.  
COMMERCIALE  
MARKETING NON AVIATION

dott. Andrea Geretto

SAVE S.p.A.  
COMMERCIALE E  
SVILUPPO AVIATION

dott. Camillo Bozzolo - dott. Giovanni Rebecchi

SAVE S.p.A.  
QUALITÀ AMBIENTE  
E SICUREZZA

ing. Davide Bassano

SAVE S.p.A.  
SAFETY MANAGER

sig. Adriano Andreon

ESTENSORE STUDI AMBIENTALI



THETIS Spa  
Castello 2737/F  
30122 Venezia  
telefono: +39/041 2406111  
telefax: +39/041 5210292  
e-mail: info@thetis.it  
http://www.thetis.it



ING. PIETRO ROSSETTO





Committente: **SAVE Engineering**

Oggetto: **SIA PSA VE**

Titolo doc.: **Masterplan 2021  
dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo"  
Studio di Impatto Ambientale  
Sezione A  
Quadro di riferimento programmatico**

Codice doc.: 23957-REL-T101.0

Distribuzione: SAVE, file 23957

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	12.09.2014	informazione	138+Tavv.	GM	AR	SC
1						
2						
3						

**Thetis S.p.A.**  
Castello 2737/f, 30122 Venezia  
Tel. +39 041 240 6111  
Fax +39 041 521 0292  
[www.thetis.it](http://www.thetis.it)









## Indice

A0	Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico .....	4
A1	Inquadramento territoriale .....	6
A2	Inquadramento dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia.....	14
A3	Inquadramento del Masterplan 2021 .....	16
A4	Quadro normativo.....	23
A5	Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale.....	28
A5.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale .....	29
A5.1.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica .....	29
A5.1.2	Piano per la Logistica.....	32
A5.1.3	Piano Nazionale degli Aeroporti.....	33
A5.1.4	Legge Obiettivo .....	38
A5.2	Strumenti di pianificazione regionale e provinciale.....	39
A5.2.1	Programma Regionale di Sviluppo (PRS).....	39
A5.2.2	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).....	41
A5.2.3	Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).....	45
A5.2.4	Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT).....	49
A5.2.5	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) .....	53
A5.2.6	Piano Direttore 2000 .....	54
A5.2.7	Piano di Gestione delle Acque .....	57
A5.2.8	Piano di Tutela delle Acque (PTA) .....	59
A5.2.9	Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica .....	63
A5.2.10	Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR).....	64
A5.2.11	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia .....	66
A5.2.12	Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008) .....	72
A5.3	Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale.....	73
A5.3.1	Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia .....	73
A5.3.2	Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera .....	77
A5.3.3	Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera" .....	78



A5.3.4	Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia .....	81
A5.3.5	Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia .....	92
A5.3.6	Piani di Classificazione Acustica.....	93
A5.3.7	Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) .....	101
A5.3.8	Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia .....	102
A5.3.9	La pianificazione aeroportuale .....	109
A5.4	Analisi dei vincoli.....	113
A5.5	Sintesi dell'analisi programmatica.....	121
A6	La coerenza del Masterplan con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.....	128
A6.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale .....	129
A6.2	Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale.....	129
A6.3	Strumenti di pianificazione e programmazione comunale .....	132
A6.4	Conclusioni.....	134
A7	Bibliografia.....	137
A8	Gruppo di lavoro .....	138

## ALLEGATO TAVOLE

TAVOLA A2-1	Sedime aeroportuale - stato di fatto
TAVOLA A3-1	Sedime aeroportuale - Interventi previsti dal Masterplan 2021
TAVOLA A5-1	Estratto della Tavola 1.2 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
TAVOLA A5-2	Estratto della Tavola 3.2 Carta del sistema ambientale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
TAVOLA A5-3	Estratto della Tavola 4.2 Carta del sistema insediativo-infrastrutturale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
TAVOLA A5-4	Estratto Tav. 1.2 Carta dei vincoli e Pianificazione Territoriale del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)
TAVOLA A5-5	Estratto Tav. 2.2 Carta delle invarianti del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)
TAVOLA A5-6	Estratto Tav. 3.2 Carta delle fragilità del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)
TAVOLA A5-7	Estratto Tav. 4a.2 Carta delle Trasformabilità del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)
TAVOLA A5-8	Tavola 1 – Quadro di rete generale del Biciplan3, Comune di Venezia



## A0 Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico

Nell'ambito del presente Studio di Impatto Ambientale (SIA), il Quadro di riferimento programmatico analizza gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale che hanno attinenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (nel seguito denominato anche PSA o Masterplan) dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza delle previsioni del PSA rispetto a tali strumenti.

Nel presente Quadro di riferimento programmatico viene analizzata dapprima la normativa di riferimento e successivamente gli strumenti pianificatori che hanno attinenza con la realizzazione dell'intervento.

L'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione viene effettuata allo scopo di determinare le principali opzioni di sviluppo, trasformazione e salvaguardia previste dalle autorità competenti per il territorio nell'ambito del quale opera il PSA.

La metodologia di analisi prevede tre fasi successive:

1. selezione della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione attinenti sia il territorio sia i settori di interesse dell'intervento in esame;
2. disamina dei contenuti della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione selezionati, con l'obiettivo di evidenziare i contenuti attinenti l'intervento in esame;
3. analisi della coerenza della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione selezionati, rispetto all'intervento in esame.

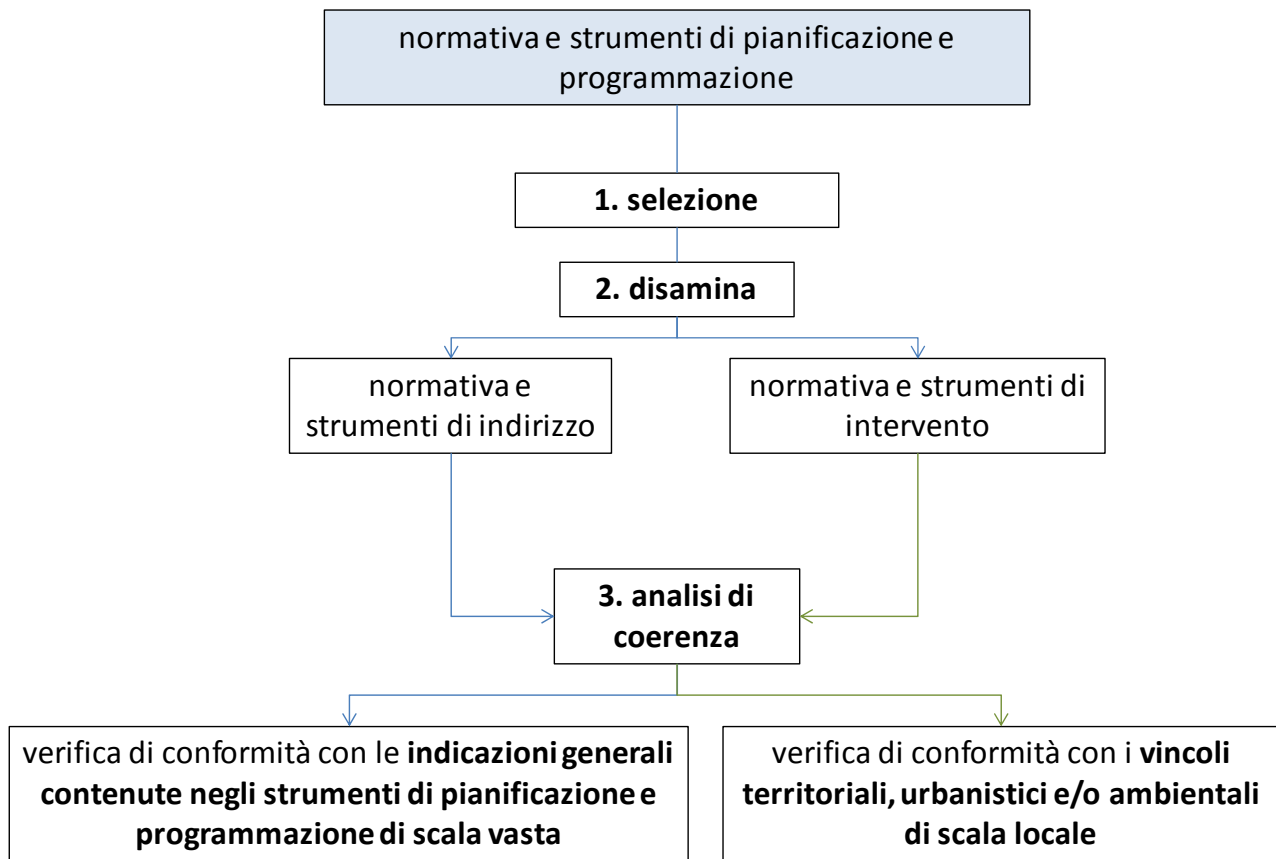
L'analisi della coerenza si sviluppa su due livelli:

- livello di indirizzo, che ha come obiettivo la verifica della conformità dello sviluppo previsto dall'intervento in esame rispetto alle indicazioni generali contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione di scala vasta;
- livello di intervento, che evidenzia la conformità e i vincoli territoriali, urbanistici e/o ambientali, cui sono soggette le azioni e le previsioni derivanti dalla realizzazione dell'intervento e si concentra sugli strumenti di pianificazione e programmazione di scala locale.

In tal senso, al termine della disamina di cui al punto 2 della metodologia di analisi illustrata, verranno distinti gli strumenti di indirizzo da quelli di intervento, così da poter rilevare al termine dell'analisi di coerenza, di cui al punto 3 della metodologia:

- il grado di corrispondenza tra l'intervento nel suo complesso e gli scenari di sviluppo prefigurati dagli strumenti di indirizzo;
- la rispondenza dei vincoli e delle zonizzazioni previste dagli strumenti di scala locale rispetto all'intervento in esame.

Si veda alla successiva figura una sintesi della metodologia di analisi adottata per il presente Quadro.



**Figura A0-1 Metodologia di analisi adottata nel Quadro di riferimento programmatico.**

In riferimento ai contenuti del presente Quadro, dopo una sintetica illustrazione del territorio interessato (capp. A1 e A2) e del Masterplan (cap. A3) vengono trattati dapprima gli elementi conoscitivi relativi al quadro normativo (cap. A4); successivamente, vengono analizzati gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale (cap. A5), compresi i vincoli ambientali e paesaggistici inerenti all'area oggetto dell'intervento, i contenuti espressi dai singoli strumenti e documenti, nonché le coerenze degli stessi con gli interventi progettuali (cap. A6).

## A1 Inquadramento territoriale

L'aeroporto internazionale "Marco Polo" di Venezia, affacciato sulla laguna veneta, si trova a circa 12 km a nord-est 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 e interessa dal punto di vista territoriale e amministrativo esclusivamente il Comune di Venezia.

L'aeroporto di Venezia, secondo la classificazione vigente<sup>1</sup>, appartiene alla categoria 3 (aeroporti con un traffico passeggeri superiore ad 1'500'000 di unità), ossia quella con gli oneri maggiori riguardo la comunicazione dei dati di traffico.

In termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Venezia e ai comuni limitrofi<sup>2</sup> (Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino Treporti). L'area vasta ricade interamente all'interno della Provincia di Venezia.

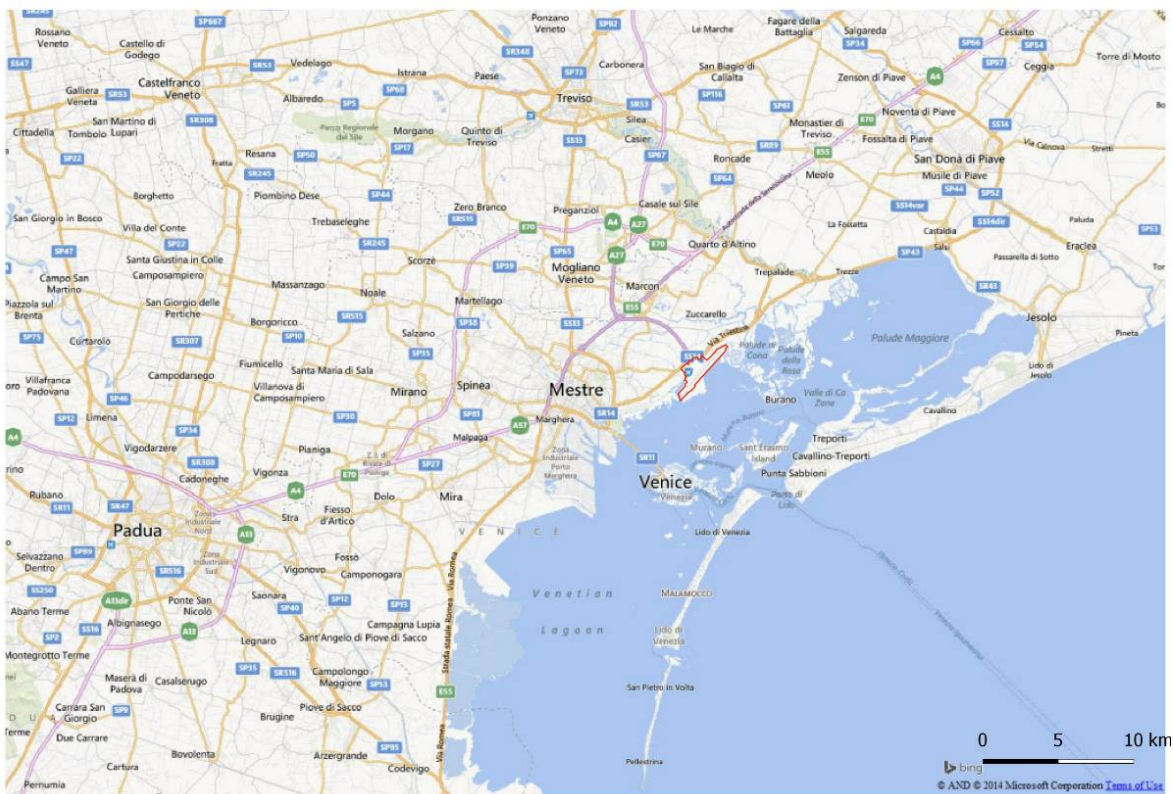


Figura A1-1 Inquadramento geografico dell'area aeroportuale.

<sup>1</sup> L'Unione Europea ha deciso di uniformare i dati statistici riguardanti il trasporto aereo in modo tale da renderli comparabili all'interno della UE stessa e con quelli internazionali forniti dall'ICAO. A tal proposito ha emesso il regolamento 437/2003 riguardante le statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, posta e merci dandone attuazione con il successivo regolamento n.1358 del 31 luglio 2003 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea dell'1 agosto 2003 n. L194 ed entrato in vigore il successivo 21 agosto.

<sup>2</sup> I comuni inclusi nella presente valutazione sono stati scelti in base all'area di influenza del rumore aeroportuale, di cui alla Sezione C - Quadro di riferimento ambientale (componente "rumore") del presente SIA, e in base all'interesse verso le tematiche aeroportuali (sempre in relazione al rumore) che hanno portato recentemente alla partecipazione dei comuni di Marcon e Cavallino-Treporti alla commissione (detta commissione aeroportuale o commissione ambiente), istituita ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997.



Nella Figura A1-2 si riporta l'area vasta di interesse del quadro programmatico a cui fanno riferimento i piani urbanistici, programmatori e di settore di seguito analizzati.

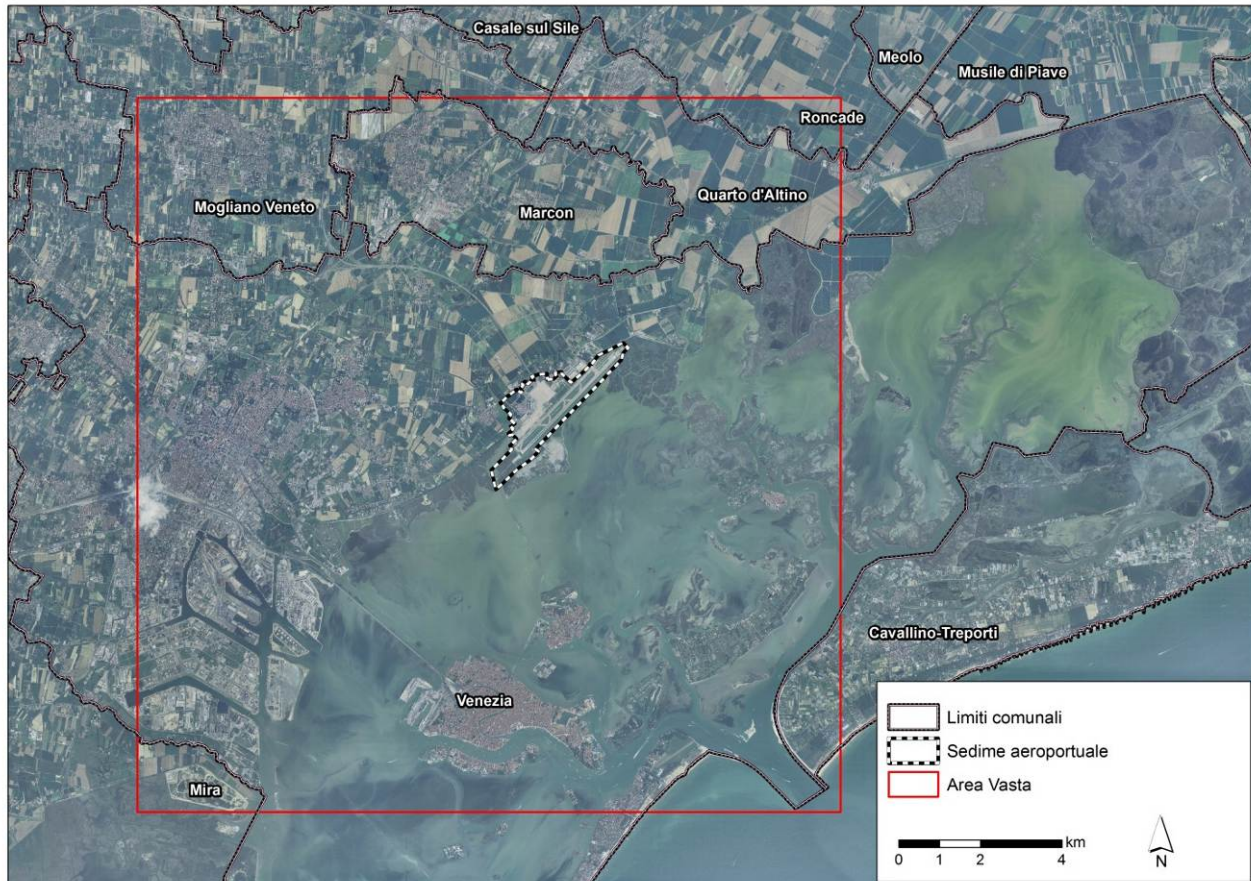


Figura A1-2 Area vasta di interesse del quadro programmatico.

L'unico centro abitato con cui confina direttamente l'aeroporto è Tessera, frazione del Comune di Venezia. Altri centri abitati che potrebbero essere interessati dalle attività aeroportuali sono Favaro Veneto, Campalto, Terzo, Cà Noghera (rientranti nel territorio e nella giurisdizione del Comune di Venezia), il Comune di Quarto d'Altino con le frazioni di Altino Trepalade e Portegrandi e il Comune di Marcon.



**Figura A1-3 Centri abitati.**

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 (Figura A1-4).



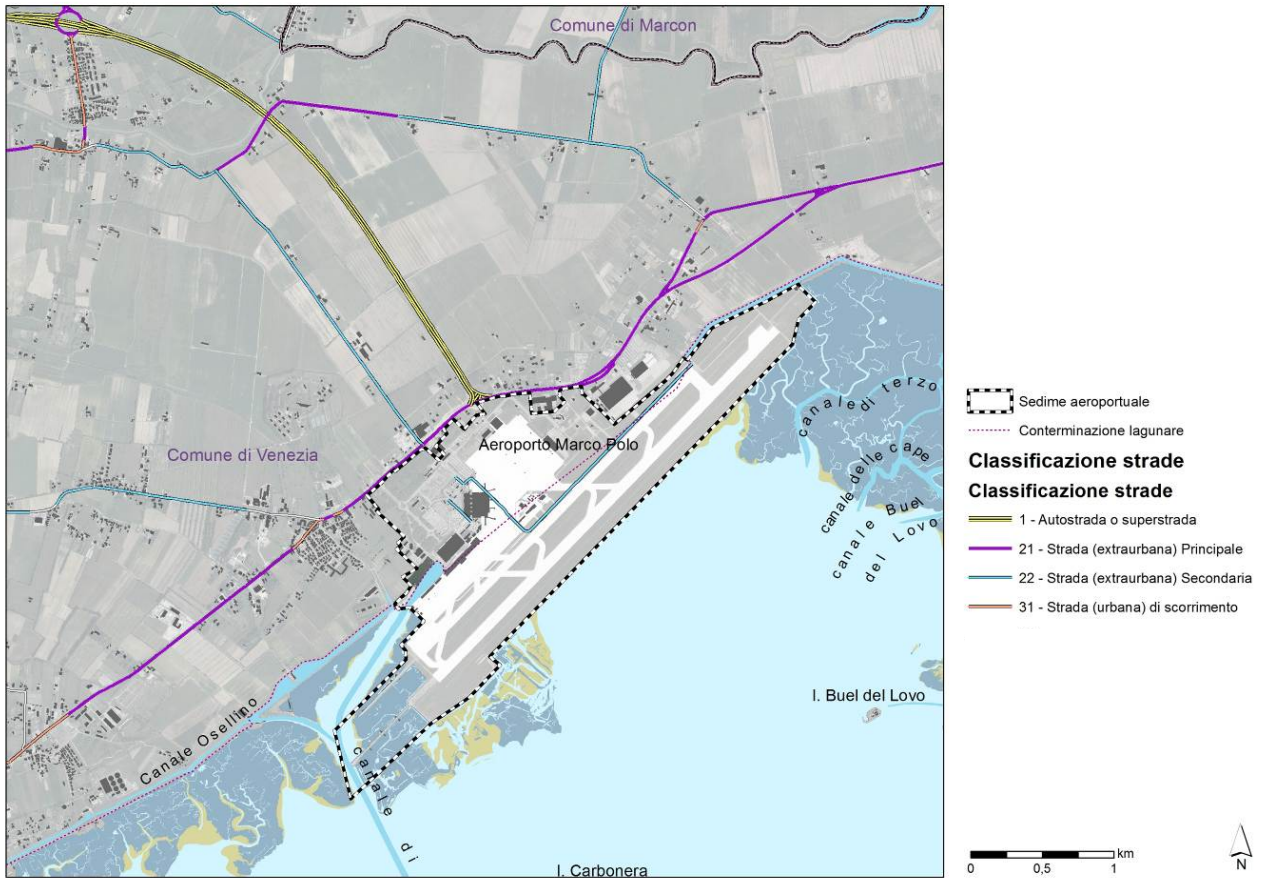


**Figura A1-4 Accesso acqueo all'aeroporto.**

Allo stato attuale la darsena dispone di uno spazio acqueo, avente una superficie di circa 32'000 m<sup>2</sup>.

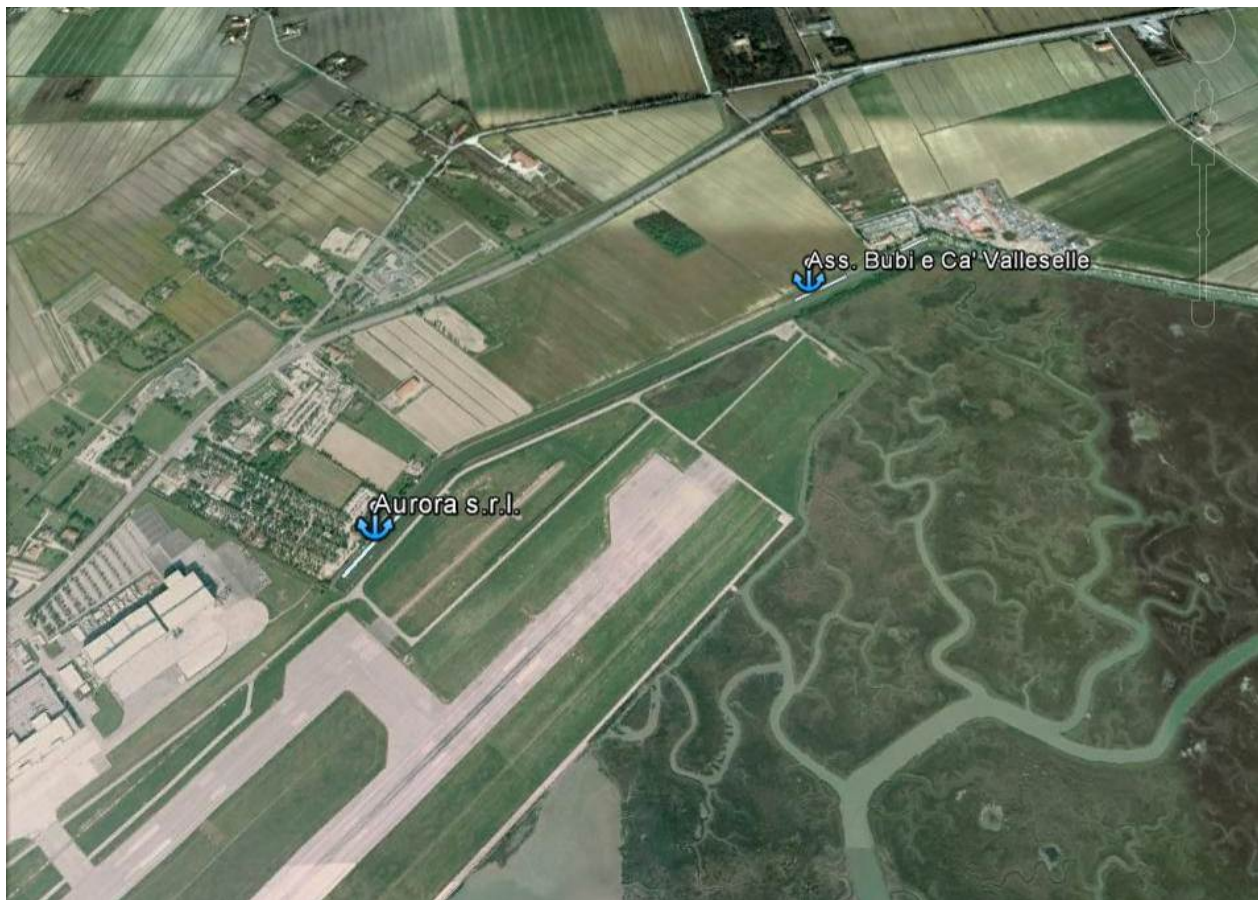
Gli approdi delle imbarcazioni, essenzialmente vaporette e taxi acquei, sono disposti lungo il lato nord-est per l'accesso all'aerostazione.





**Figura A1-5 Infrastrutture e reti.**

L'area circostante l'aeroporto è attualmente adibita ad uso agricolo. Nelle aree immediatamente adiacenti al sedime aeroportuale vi è una struttura, il casinò di Cà Noghera, principalmente dedicata all'intrattenimento, alcune piccole strutture dedicate alla recettività turistica (un camping, attualmente in dismissione), una centrale di betonaggio e alcune abitazioni private. In prossimità della testata pista 22, lungo il ramo morto del canale Osellino (cfr. Figura A1-6), esiste una modesta attività artigianale destinata al rimessaggio di imbarcazioni da diporto, si tratta di due darsene turistiche di piccole dimensioni (< 400 posti barca), quella più interna al canale copre uno specchio acqueo di 1200 m<sup>2</sup> ed è in dismissione, l'altra di poco meno di 1600 m<sup>2</sup>; in zona è inoltre presente l'infrastruttura del reparto elicotteri della Polizia di Stato.



**Figura A1-6 Darsene nell'intorno dell'aeroporto.**

L'unico stabilimento industriale di rilevante interesse è quello delle aziende Agusta Westland e Superjet ubicato in prossimità della testata pista 22.

Si veda alla successiva figura la mappa delle attività segnalate.





**Figura A1-7 Attività presenti nell'intorno dell'aeroporto.**

Nell'intorno dell'aeroporto, a ridosso del confine attuale del sedime, sono da segnalare:

- forti storici;
- aree barenali, naturali e artificiali.

Nella porzione nord ovest, nord est e sud ovest dell'aeroporto si incrociano tre forti facenti parte del "Campo trincerato di Mestre": il forte Bazzera e i forti Rossarol e Pepe (più distanti) (cfr. Figura A1-8).

Il forte Bazzera è stato una polveriera costruita all'inizio '900. Si trova in una isoletta rettangolare interamente circondata da un canale artificiale, alla quale si accede solamente attraverso un ponticello, un tempo (probabilmente) scorrevole. Attualmente è gestito dal CCRT (Comitato Culturale Ricreativo Tessera), in collaborazione con la Municipalità, il Comune di Venezia, Il Coordinamento del Campo Trincerato di Mestre.

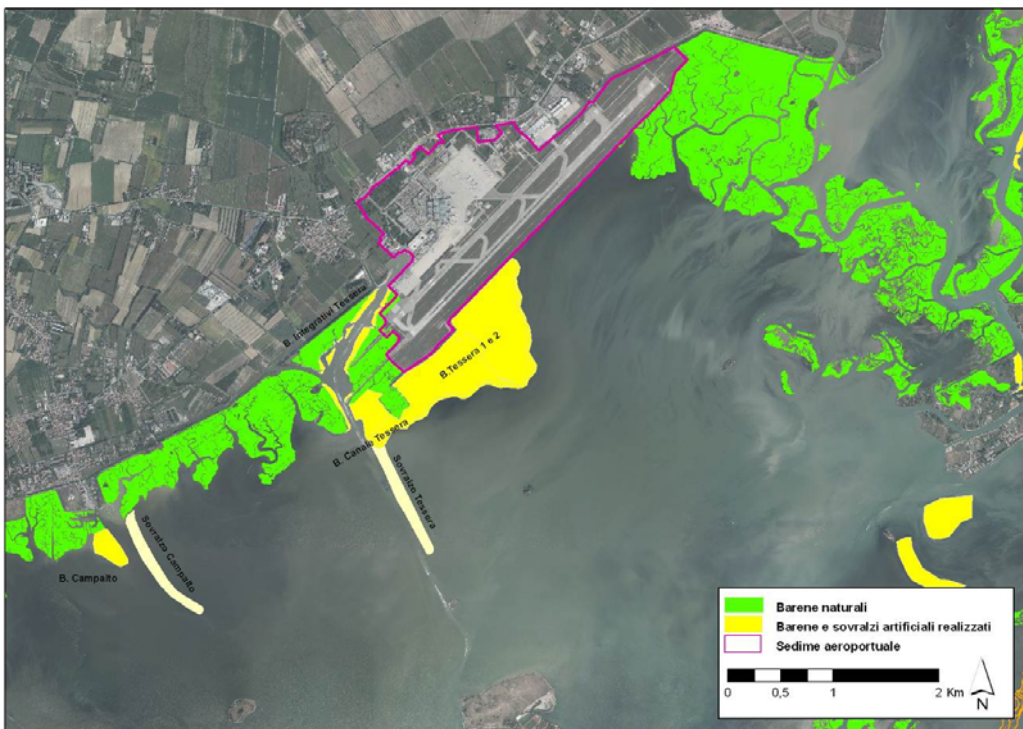
Il forte Rossarol viene costruito nel 1907 ed ha una struttura unica e notevolmente diversa da quella degli altri forti di inizio Novecento. Ospita attualmente comunità per minori stranieri gestite da diverse cooperative ed all'interno vi si svolgono molteplici iniziative anche rivolte alla cittadinanza.

Il forte Pepe fu costruito nel 1912, la struttura al momento non è gestita ed è in stato di abbandono, tuttavia l'area viene periodicamente disboscata.



**Figura A1-8 Forti nell'intorno dell'aeroporto.**

Nell'immediato intorno aeroportuale sono inoltre presenti barene naturali e barene artificiali. Nella successiva figura si riporta la mappa con evidenziate le strutture suddette, secondo i rilievi e le cartografie del Magistrato alle Acque.



**Figura A1-9 Strutture barenali nell'intorno dell'aeroporto.**



## A2 Inquadramento dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia

Attualmente all'interno del sedime aeroportuale, normalmente distinto, come tutti gli aeroporti civili moderni, in due grandi macro-aree, dette airside e landside, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico, trovano posto le seguenti funzioni ed infrastrutture, rappresentate sinteticamente alla figura successiva e alla Tavola A2-1 in Allegato:

1	Aerostazione	19	Magazzini ex Brusutti
2	Marco Polo Park	20	Cabina E2 e Centro Servizi Area Tecnica - Uffici Save Engineering
3	Ex aerostazione	21	Depuratore
4	Officina automezzi	22	Catering
5	Ricovero mezzi rampa	23	Hangar
6	Palazzina SAVE	24	Magazzino merci
7	Vecchia torre di controllo	25	Nucleo elicotteri Guardia di Finanza
8	Centro elaborazione dati	26	Servizi pulizie
9	Ristorante - Mensa	27	Operatori
10	Magazzini ex aerogarage	28	Presidio Vigili del Fuoco
11	Caserme	29	Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco
12	Canile unità cinofila	30	Reparto volo Polizia di Stato
13	Edificio dismesso - ex uffici SAVE Engineering	31	Radar
14	Distributore carburante	32	Piazzale e stazionamento aeromobili
15	Deposito carburante Jet A1	33	Pista di volo principale
16	Cabina elettrica	34	Pista di volo sussidiaria - rullaggio
17	Torre piezometrica	36	Nuova Torre di controllo
18	Centrale termica		





Figura A2-1 Sedime aeroportuale - stato di fatto (cfr. Tavola A2-1 in Allegato).



## A3 Inquadramento del Masterplan 2021

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Masterplan) è il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4).

Il legislatore definisce i PSA come quegli strumenti pubblicistici che indicano "per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".

Il Masterplan 2021 sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri, individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare entro l'anno 2021.

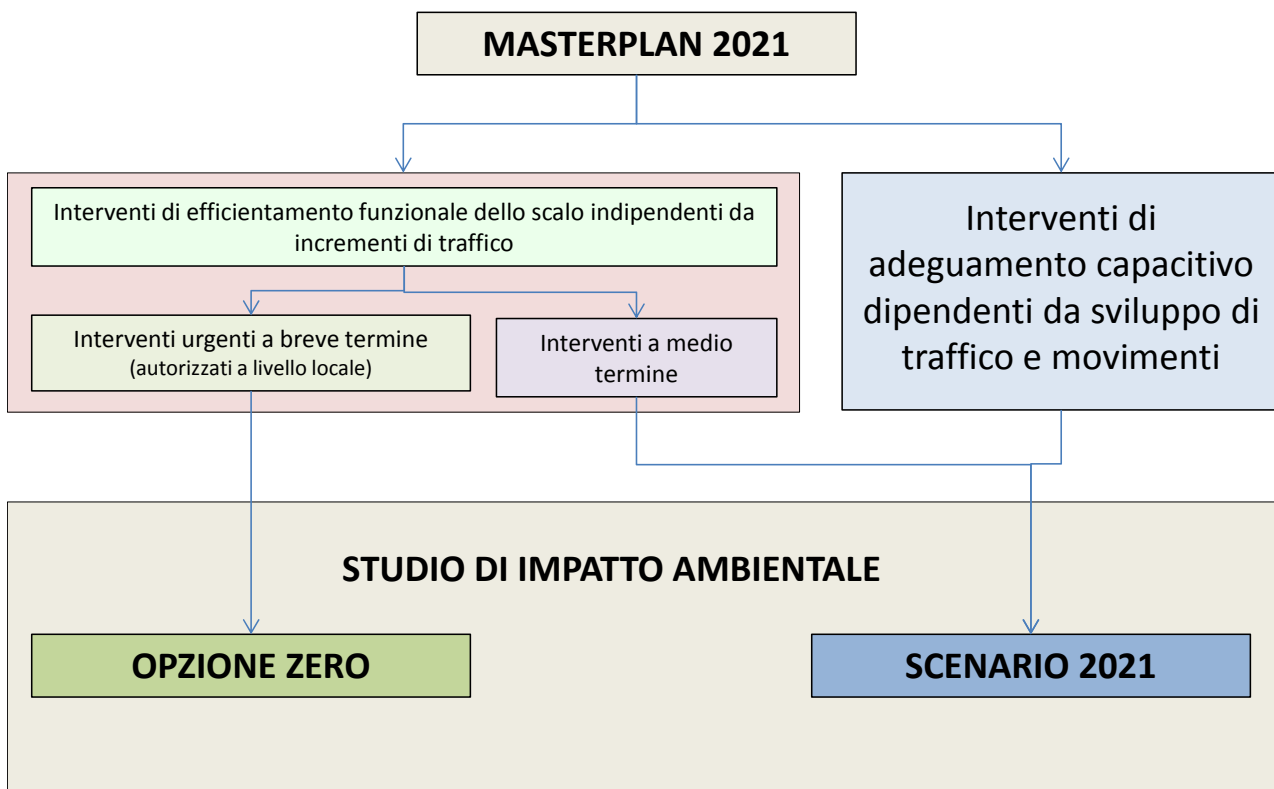
Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 riguardano quindi:

- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti;
- interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto, indipendenti da variazioni di traffico e movimenti.

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si applica, in base alle norme vigenti, ai Piani di Sviluppo Aeroportuali comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura e pertanto sono strettamente soggetti a VIA gli interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti.

In tale senso una esigua parte degli interventi inserita nel Masterplan, la cui realizzazione risulta necessaria ed urgente nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico, hanno anticipato le procedure autorizzative a livello locale.

Di questi lo Studio di Impatto Ambientale ne terrà conto nell'analisi dell'opzione zero ("do nothing"), cioè dello scenario in cui nello scalo non si verificheranno variazioni di traffico.



**Figura A3-1 Schema del Masterplan 2021 in relazione allo Studio di Impatto Ambientale.**

Secondo questo schema, lo Studio di Impatto Ambientale include tutti gli interventi inseriti nel Masterplan 2021.

Le previsioni di incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei nei prossimi anni, sintetizzati nella successiva tabella, i cui dettagli sono riportati nella Relazione di Masterplan 2021, comportano un relativo adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale, sia in termini di edificato (ampliamenti, adeguamenti, demolizioni e ricollocazione) sia in termini di nuove costruzioni; inoltre si prevede un ampliamento delle aree di sedime attraverso l'acquisizione progressiva di terreni contermini.

L'anno di riferimento delle previsioni del Masterplan 2021 è stabilito nell'anno 2013, che costituisce anche l'anno di riferimento per le valutazioni del presente Studio di Impatto Ambientale.

**Tabella A3-1 Sintesi delle previsioni di traffico del Masterplan 2021.**

	<b>passeggeri</b>	<b>merci (t)</b>	<b>movimenti totali</b>
<b>2013</b>	8'388'475	37'681	80'999
<b>2021</b>	11'622'148	47'121	102'967

Nella successiva tabella l'elenco degli interventi previsti dal Masterplan 2021 con indicata la tipologia di intervento. Vengono evidenziati gli interventi per i quali sono state anticipate le procedure a livello locale.

Tutti gli interventi sono stati poi opportunamente mappati nella Figura A3-2 ed in Tavola A3-1 in Allegato.



**Tabella A3-2 Interventi previsti dal Masterplan 2021.**

<b>Codice</b>	<b>Intervento</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Tipologia</b> A. Nuove costruzioni B. Adeguamento/ Riqua- lificazione/Demolizioni C. Aree di espansione
1.01*	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento vs landside con la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.	A
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.	A
2.09*	Riprotezione VVF e GdF(Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area airside di un complesso di tre edifici destinati ad hangar elicotteri e mezzi di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presidio antincendio VV.F.</li> <li>• Nucleo elicotteri VV.F.</li> <li>• Nucleo elicotteri GdF</li> </ul> oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in uso per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dello spostamento delle attività medesime.	A-B <sup>1</sup>
2.15	Espansione del sedime aeroportuale	Aree a nord ovest dell'aeroporto sul limite della SS14 Triestina. Area compresa tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessera, conosciuta come "Area Aeroterminale". Di tale area è prevista l'acquisizione entro il 2021, ma non sono dettagliati gli interventi, in quanto successivi al 2021. Aree a nord-est dell'aeroporto, che verranno utilizzate a servizio dei cantieri di riqualifica delle infrastrutture di volo (depositi materiali di risulta, aree per i mezzi e i materiali ecc.).	C
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	A
2.20*	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco, richiesta dal Corpo Nazionale per poter procedere con le prove di spegnimento.	A
2.21*	Nuova autorimessa	Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.	A
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	A
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.	A
3.01*	Percorso pedonale in quota e nuova darsena	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena, denominato Moving Walkway, e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), 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.	A
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consente la creazione di circa 1900 posti auto.	A
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	A

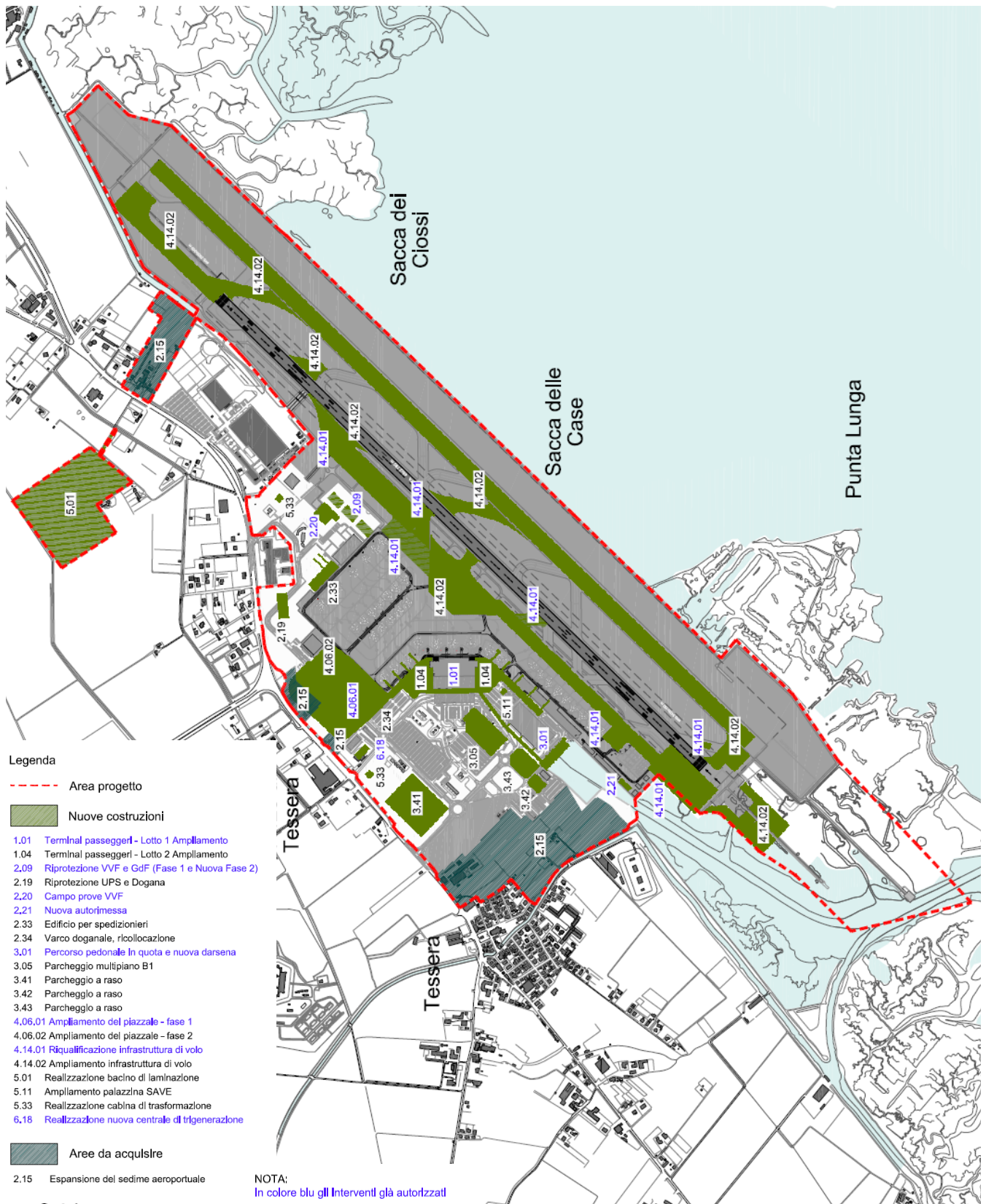
<b>Codice</b>	<b>Intervento</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Tipologia</b> A. Nuove costruzioni B. Adeguamento/ Riqualificazione/Demolizioni C. Aree di espansione
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Adeguamento della viabilità interna alle trasformazioni in area landside.	B
4.06.01*	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	A
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	A
4.14.01*	Riqualifica infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste).	A-B
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.	A-B-C <sup>2</sup>
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione all'esterno del sedime.	A
5.06-5.32	Sottoservizi	Adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici)	B
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualifica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.	A
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).	A
6.02	Adeguamento del depuratore	Interventi di adeguamento ai fini del riuso delle acque depurate per la gestione del ciclo idrico integrato.	B
6.05*	Canale scolmatore tratto di valle	Interventi di adeguamento della rete di scolo consortile di pertinenza dell'aeroporto (interventi eseguiti con il Consorzio di Bonifica Acque Risorgive)	B
6.17 **	Mitigazioni e compensazioni ambientali	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Masterplan.	A-B
6.18*	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti.	A

<sup>1</sup> demolizione degli attuali presidi (vedi edifici n. 25-26-27-28-29 nella Figura A2-1)

<sup>2</sup> allungamento della pista in porzione di barena (lato canale di Tessaera)

\* interventi per i quali sono state anticipate le procedure a livello locale

\*\* si tratta di una voce del Masterplan in cui vengono inseriti interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità, saranno identificate nella Sezione C del presente Studio, parte "MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI"



**Figura A3-2 Sedime aeroportuale - Interventi previsti dal Masterplan 2021 (cfr. Tavola A3-1 in Allegato).**



Per quanto riguarda le aree di espansione del sedime aeroportuale (codice 2.15) mediante l'acquisizione di alcune aree limitrofe (si veda tabella e figura successive e Tavola 9 del Masterplan), si rileva:

- per l'area "A" che si trova tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tesserà, conosciuta come "Area Aeroterminal", ne è prevista l'acquisizione entro il 2021, tuttavia non sono identificati interventi specifici, se non una destinazione d'uso;
- le aree a nord-est dell'aeroporto (area "D") verranno utilizzate a servizio dei cantieri di riqualifica delle infrastrutture di volo (intervento 4.14.02), come aree di deposito temporaneo per la gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012; successivamente al periodo temporale in esame tale area sarà impiegata per attività aeronautiche di supporto all'esercizio dello scalo, che verranno meglio declinate negli sviluppi successivi dell'aeroporto;
- le aree "B" e "C" sono necessarie per l'intervento di espansione del piazzale APRON fase 2 (intervento 4.06.02);
- l'area "E", al di là della SS Triestina, sarà destinata a bacino di laminazione (intervento 5.01).

Infine nella Figura A3-3, che illustra le aree "da acquisire", sono evidenziate in giallo anche due aree di superficie ridotta, in corrispondenza delle due testate della pista, già del demanio e già in concessione a SAVE ma attualmente esterne alla recinzione; tali aree verranno quindi ricomprese all'interno della recinzione, senza alcuna reale acquisizione.

Le aree di espansione per le quali non sono previsti interventi specifici, caratterizzati urbanisticamente e/o dal punto di vista edilizio non sono oggetto della valutazione.

**Tabella A3-3 Aree di espansione.**

<b>Area</b>	<b>Destinazione prevista</b>	<b>Superficie [m<sup>2</sup>]</b>
A	Aeroterminal	165'000
B	Espansione piazzale (4.06.02)	3800
C	Espansione piazzale (4.06.02)	15'200
D	Servizi aeroportuali	50'314
E	Bacino di laminazione (5.01)	149'400





Figura A3-3 Aree di espansione del sedime aeroportuale (Fonte: Tavola 9 del Masterplan).



## A4 Quadro normativo

Al fine di dare un inquadramento normativo al Masterplan sottoposto alla presente valutazione, è opportuno citare la legislazione direttamente e indirettamente connessa sia al territorio coinvolto sia alla tipologia di intervento.

Di conseguenza di particolare interesse risultano essere le normative legate ai seguenti settori:

- Piani di Sviluppo Aeroportuale;
- aeroporti;
- urbanistica e programmazione territoriale;
- salvaguardia e rilancio socioeconomico di Venezia e della sua laguna.

In merito alla normativa ambientale, si rimanda alla trattazione puntuale ed approfondita, per ciascuna componente, nella Sezione C-Quadro di riferimento ambientale del presente SIA.

Per quanto riguarda le principali normative e regolamenti di riferimento per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA) si citano:

- ENAC, Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - Edizione 2 del 21 ottobre 2003 - Emendamento 8 del 21 dicembre 2011;
- Nota ENAC 02.05.2008 - Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- Circolare ENAC APT 21 del 30.01.2006;
- DL n. 251/95, convertito in L n. 351/95;
- Circolare del Ministero Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavori Pubblici n. 1408 del 23.02.1996;
- Linee Guida ENAC per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali 01.10.2001;
- Doc. 9157 - Airport Design Manual;
- ICAO Annesso 17;
- Doc. ICAO 9184 - Airport Planning Manual;
- FAA AC 150/5360-13 - Planning And Design Guidelines For Airport Terminal Facilities;
- IATA Airport Development Reference Manual.

Inoltre si evidenzia che, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari suddette, le convenzioni di gestione totale<sup>3</sup>, quali quella vigente per l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, stabiliscono la competenza dell'ENAC a "regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali" e la competenza del gestore a presentare, entro un anno dall'affidamento, o comunque entro i termini stabiliti da norme speciali, il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente con il programma generale degli interventi, per la conseguente approvazione dell'ENAC.

---

<sup>3</sup> Gli aeroporti possono essere affidati in gestione totale a società di capitali, ex art. 10, comma 13, L n. 537/93 e successivo DM 12 novembre 1997, n. 521, che assicurano i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepiscono tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, ivi compresi i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco merci).



Per quanto riguarda la normativa aeroportuale, si riportano di seguito alcuni fra i più recenti regolamenti nonché direttive europee:

- Regolamento Parlamento europeo e Consiglio Ue 421/2014/Ue. Emission trading - Emissioni del trasporto aereo internazionale - Modifica della direttiva 2003/87/Ce.
- Decisione Parlamento e Consiglio Ue 377/2013/Ue. Deroga temporanea alla direttiva 2003/87/Ce (Emission trading) per i vettori aerei che volano da Paesi terzi verso Stati membri Ue;
- Regolamento Commissione Ue 606/2010/Ue. Emission trading - Semplificazione per gli operatori aerei a emissioni ridotte;
- Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione del 22 marzo 2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale Regolamento ha avuto diverse modifiche l'ultima delle quali con il Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011;
- Regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) che abroga il regolamento (CE) n. 761/2001 e le decisioni della Commissione 2001/681/CE e 2006/193/CE;
- Decreto Legislativo n. 66 del 18 maggio 2009, Attuazione della direttiva 2006/93/CE sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume I, parte II, capitolo 3, seconda edizione;
- Regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE;
- Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;
- Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari;
- Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;
- Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;
- Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.



E' opportuno evidenziare inoltre che nel 2005 è stata approvata in Italia la riforma del Codice della Navigazione, e più precisamente la modifica della sua parte aeronautica. La riforma, sancita dal Decreto legislativo n. 96/2005, ha affrontato i nodi cruciali dell'aviazione civile italiana: le fonti normative, gli aeroporti e le gestioni aeroportuali, il regime amministrativo dei mezzi, le funzioni di polizia, i servizi aerei ed aeroportuali, le responsabilità dei soggetti operanti nel settore. Nel 2006 è stata apportata una nuova modifica alla parte aeronautica del Codice della Navigazione con il Decreto legislativo 151/2006. I principali articoli di riferimento risultano essere:

- gestioni aeroportuali: articolo 705;
- handling (servizi aeroportuali): articolo 706;
- licenza di trasporto aereo: articoli 778 e 779;
- licenza di lavoro aereo: articoli 789 e 790.

Riguardo invece la normativa legata alla pianificazione territoriale, è opportuno citare la Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio", legge approvata in attuazione dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione e della Legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112" e successive modificazioni. Tale legge detta le norme per il governo del territorio del Veneto, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale, di competitività e di riqualificazione territoriale al fine di migliorare la qualità della vita.

La LR 11/04, in particolare, definisce i contenuti ai quali i vari strumenti della pianificazione si devono attenere, individuando i seguenti livelli per il loro inquadramento:

- il livello regionale, che comprende:
  - il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
  - i progetti strategici (oggi Piani d'Area) di livello regionale estesi anche solo a parte del territorio della Regione;
  - i piani di settore di livello regionale;
  - il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) relativo al territorio di ogni Provincia e i piani di settore di livello provinciale, relativi a materie di competenza della Provincia.
- il livello comunale o intercomunale, che comprende:
  - il Piano Regolatore Comunale (PRC), del Comune o dal Consorzio di Comuni, formato dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) o, se intercomunale, dal PATI e dal Piano degli Interventi (PI);
  - i Piani Urbanistici Attuativi (PUA).

I piani territoriali di area vasta costituiscono le proiezioni sul territorio del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) mentre i vari livelli di pianificazione sono fra loro coordinati in modo che ogni livello costituisca, mediante i contenuti esclusivi di ciascun piano, il quadro obbligatorio di riferimento per quelli di livello inferiore.

Per quanto riguarda la normativa attinente alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna e relativo rilancio socioeconomico, va evidenziata la Legislazione Speciale per Venezia che a tal fine assegna compiti diversi alle Amministrazioni in funzione delle specifiche competenze:

- allo Stato spettano le azioni volte alla salvaguardia fisica;
- alla Regione del Veneto sono sostanzialmente demandati i compiti relativi al disinquinamento;





- la Provincia di Venezia cura la regolamentazione della pesca;
- ai Comuni di Venezia e Chioggia spettano le azioni volte alla rivitalizzazione socio-economica dell'area.

Le Leggi Speciali emanate dallo Stato risultano essere:

- la Legge Speciale n. 171 del 16 aprile 1973: "Interventi per la Salvaguardia di Venezia";
- la Legge Speciale n. 798 del 29 novembre 1984: "Nuovi Interventi per la Salvaguardia di Venezia";
- la Legge Speciale n. 360 del 8 novembre 1991: "Interventi Urgenti per Venezia e Chioggia";
- la Legge Speciale n. 139 del 5 febbraio 1992: "Interventi per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna".

In sintesi, la prima Legge Speciale per Venezia individua la salvaguardia di Venezia e della laguna come obiettivo di preminente interesse nazionale; a tale scopo prevede:

- la salvaguardia dell'ambiente (paesistico, storico, archeologico, artistico);
- la tutela dell'equilibrio idraulico e idrogeologico;
- l'esecuzione di opere di difesa dei litorali;
- la realizzazione di interventi di difesa dall'inquinamento;
- la sistemazione di corsi d'acqua, naturali e artificiali, sversanti in laguna;
- l'apertura delle valli da pesca alle espansioni di marea;
- l'esclusione di ulteriori opere di imbonimento della laguna;
- la riduzione e in fase successiva la regolazione dei livelli di marea.

La seconda Legge Speciale, n. 798/84, impegna lo Stato alla progettazione, sperimentazione e realizzazione di opere volte:

- al riequilibrio idrogeologico della laguna;
- all'arresto ed inversione del processo di degrado;
- alla difesa delle insulae;
- alla difesa degli insediamenti urbani dalle acque alte eccezionali;
- all'allontanamento del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia.

Inoltre, viene istituita una nuova struttura alla quale sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. Questo nuovo organo denominato "Comitato Interministeriale per Venezia" poi semplicemente "Comitatone" è formato da Enti locali e rappresentanti dei Ministeri competenti per la laguna. Il Magistrato alle Acque<sup>4</sup>, in ordine alle competenze stabilite dalla legge n. 366/63 (Norme relative alla laguna di Venezia e Marano e Grado), assolve funzioni di Segreteria del Comitato.

---

<sup>4</sup> Si segnala che il Consiglio dei Ministri del 13 giugno 2014 ha soppresso il Magistrato alle Acque di Venezia e le sue competenze sono state assorbite dal Provveditore interregionale alle opere pubbliche di Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige e Veneto.



La Legge Speciale n. 360/91 fornisce indicazioni in merito a:

- stanziamenti a favore di Venezia e Chioggia, per la realizzazione di interventi urgenti finalizzati alla salvaguardia ed al recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico, connessi ai programmi previsti dalla Legge n. 798 del 29 novembre 1984. In tal senso sono stati stanziati 2 miliardi al Ministero dei Trasporti per interventi relativi all'Aeroporto Marco Polo di Venezia;
- ripartizione degli stanziamenti di cui al punto precedente;
- facilitazione per l'acquisizione degli immobili;
- integrazione della commissione per la salvaguardia di Venezia;
- aree e fabbricati demaniali;
- norme finanziarie.

La Legge Speciale n. 139/92 definisce il seguente elenco di interventi da realizzare per la salvaguardia di Venezia e della laguna:

- adeguamento e rinforzo dei moli foranei alle tre bocche lagunari;
- difesa locale dalle acque alte degli abitati insulari;
- ripristino della morfologia lagunare;
- arresto del processo di degrado della laguna;
- difesa dei litorali;
- sostituzione del traffico petrolifero in laguna;
- apertura delle valli da pesca alle espansioni di marea.

Allo scopo di reperire le risorse finanziarie necessarie per dare nuovo impulso all'azione di salvaguardia, questa legge autorizza i diversi Enti competenti negli interventi per Venezia, nonché il Concessionario del Ministero dei Trasporti per la gestione dell'Aeroporto "Marco Polo" (SAVE), a contrarre mutui con ammortamento fino a 15 anni con istituti di credito speciale, o sezioni autonome specializzate, con oneri di ammortamento per capitali e interessi a carico dello Stato ed in particolare limiti di impegno quindicinali di lire 3 miliardi con decorrenza dall'anno 1993 e di lire 1 miliardo con decorrenza dall'anno 1994.

Le Leggi speciali sono state affiancate, nel tempo, da una ulteriore serie di provvedimenti normativi relativi alla salvaguardia e al rilancio socioeconomico dell'ambiente lagunare, attraverso i quali sono state stanziato risorse necessarie allo sviluppo delle attività o definite nuove competenze in materia di interventi.



## A5 Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nell'area interessata dal Masterplan o diversamente connessi ai settori di intervento del Masterplan, che risultano essere:

a livello nazionale:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Piano per la Logistica;
- Piano Nazionale degli Aeroporti;
- Legge Obiettivo;

a livello regionale:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) e relativa Variante parziale n. 1;
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA);
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- Piano Direttore 2000;
- Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia;
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008 (PFVR);

a livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (PFVP);
- strumenti pianificatori di sicurezza idraulica<sup>5</sup>;

a livello comunale:

- Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia;
- Piano Particolareggiato Terminal di Tessera;
- Variante parziale alla VPRG per la Terraferma "Quadrante di Tessera";
- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia;
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia;

---

<sup>5</sup> Si tratta di strumenti recanti indicazioni sulla prevenzione del rischio idraulico a vario livello territoriale (regionale, consorzi di bonifica, comunale, ecc.), per semplicità qui accorpati al livello provinciale.



- Piano di Classificazione Acustica dei Comuni di Venezia, Cavallino Treporti, Mira, Quarto D'Altino, Marcon, Roncade;
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Venezia;
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia;
- Pianificazione aeroportuale.

## A5.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

### A5.1.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), attualmente in vigore, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14.03.01.

In questo documento vengono esplicitate le strategie che saranno adottate e le priorità che verranno seguite per potenziare e sviluppare il sistema infrastrutturale nazionale, in modo da venire incontro alle future esigenze di mobilità.

In particolare, analizzando il documento, ai fini del presente studio è opportuno evidenziare che nell'ambito degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche, in uno scenario di progressiva globalizzazione sono necessarie azioni di miglioramento della qualità, della competitività e dell'efficienza del sistema logistico italiano, l'adeguamento delle pratiche di management di porti, aeroporti e interporti alla liberalizzazione del mercato e alle privatizzazioni va in questa direzione.

Inoltre, il Piano evidenzia che "recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub<sup>6</sup>, ma apre interessanti prospettive. Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative. In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo open sky sottoscritto con gli Stati Uniti<sup>7</sup> e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione. Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali. Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani<sup>8</sup>, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica".

---

<sup>6</sup> Hub (definizione generale): grande aeroporto che funge da snodo del traffico aereo intercontinentale.

<sup>7</sup> Nel marzo del 2008 è stato siglato tra Stati Uniti e Unione Europea un accordo che definisce nuove norme di circolazione aerea; in sintesi è stata definita la possibilità di libera circolazione di qualunque vettore europeo o statunitense da e per qualunque aeroporto europeo o USA. Ciò mette su un piano di assoluta parità tutti i voli di ciascun paese della comunità europea.

<sup>8</sup> Le stime IATA (International Air Transport Association), prevedevano per il traffico di linea a Malpensa un tasso di crescita del 5.3% nel periodo 2002 – 2011. Le previsioni della SEA (gruppo che gestisce gli aeroporti milanesi) si attestano su una crescita del traffico passeggeri fino a raggiungere i 70 milioni; tuttavia la flessione subita dal 2007 al 2009 (da 24 milioni di passeggeri a 18) fa supporre che non sarà raggiunta la cifra stimata.

Nell'ambito dello sviluppo di sistemi intermodali, esso deve rispondere all'esigenza di ottimizzare l'impiego di più mezzi, minimizzando gli effetti negativi delle "rotture di carico" sui viaggiatori e stimolando i principali elementi di concorrenza e di complementarità fra sistemi modali diversi. Si fa riferimento, in particolare, alle tratte iniziali e/o finali di un viaggio - quali i percorsi fra centri urbani ed aeroporti o porti - dove è più frequente l'impiego del mezzo privato su gomma e dove è invece possibile favorire l'uso di sistemi di trasporto collettivi, a quelle aree di sovrapposizione su percorsi medio-lunghi in cui treno, aereo ed automobile tendono a competere fra loro ed infine a forme di complementarità fra diverse tipologie di servizi, anche all'interno dello stesso sistema modale, come ad esempio il caso di percorsi che prevedano l'uso integrato di treni locali e/o regionali e nazionali o internazionali.

Di interesse per il presente studio, il fatto che, per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità, il documento ha definito in primo luogo un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale (dove nell'ambito degli aeroporti è indicato fra i vari scali anche quello di Tessera-Venezia). Nell'ambito del SNIT, per le infrastrutture aeroportuali, gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico, garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente, sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.

Inoltre, al fine di pianificare un adeguato sviluppo dello SNIT, viene individuata una serie di interventi prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, in armonia con gli accordi europei relativi alle reti TEN<sup>9</sup> e con il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi. Tra i principali obiettivi del PGT è prevista la realizzazione di una serie di interventi ritenuti necessari a migliorare ed incrementare i collegamenti che interessano il Veneto e nello specifico la provincia di Venezia:

Rete ferroviaria:	Direttrici trasversali	Milano - Venezia	AV Milano - Brescia (4bis)
		Corridoio V Venezia - Trieste - Lubiana	AV Quadruplicamento Ronchi dei Legionari - Trieste e Mestre - Venezia Aeroporto
	Nodi	Alta Velocità	Verona
		Urbani	Venezia
Rete stradale	Nodi	Pedemontana Veneta	
	Alleggerimento conurbazioni territoriali	Passante di Mestre	

**Figura A5-1 Interventi previsti dal PGT nel Veneto e nella Provincia di Venezia (Fonte: PGT, gennaio 2001)<sup>10</sup>.**

<sup>9</sup> TEN: Reti Trans Europee, dall'inglese *Trans-European Networks*, definite dall'Unione europea con gli articoli 154-155-156 del Trattato di Maastricht del 1992.

<sup>10</sup> Riguardo la rete ferroviaria si segnala la realizzazione della direttrice Milano- Venezia mentre le altre direttrici trasversali risultano in fase di discussione. Per quanto riguarda la rete stradale, è stato realizzato il Passante di Mestre mentre la Pedemontana Veneta è in fase di realizzazione.

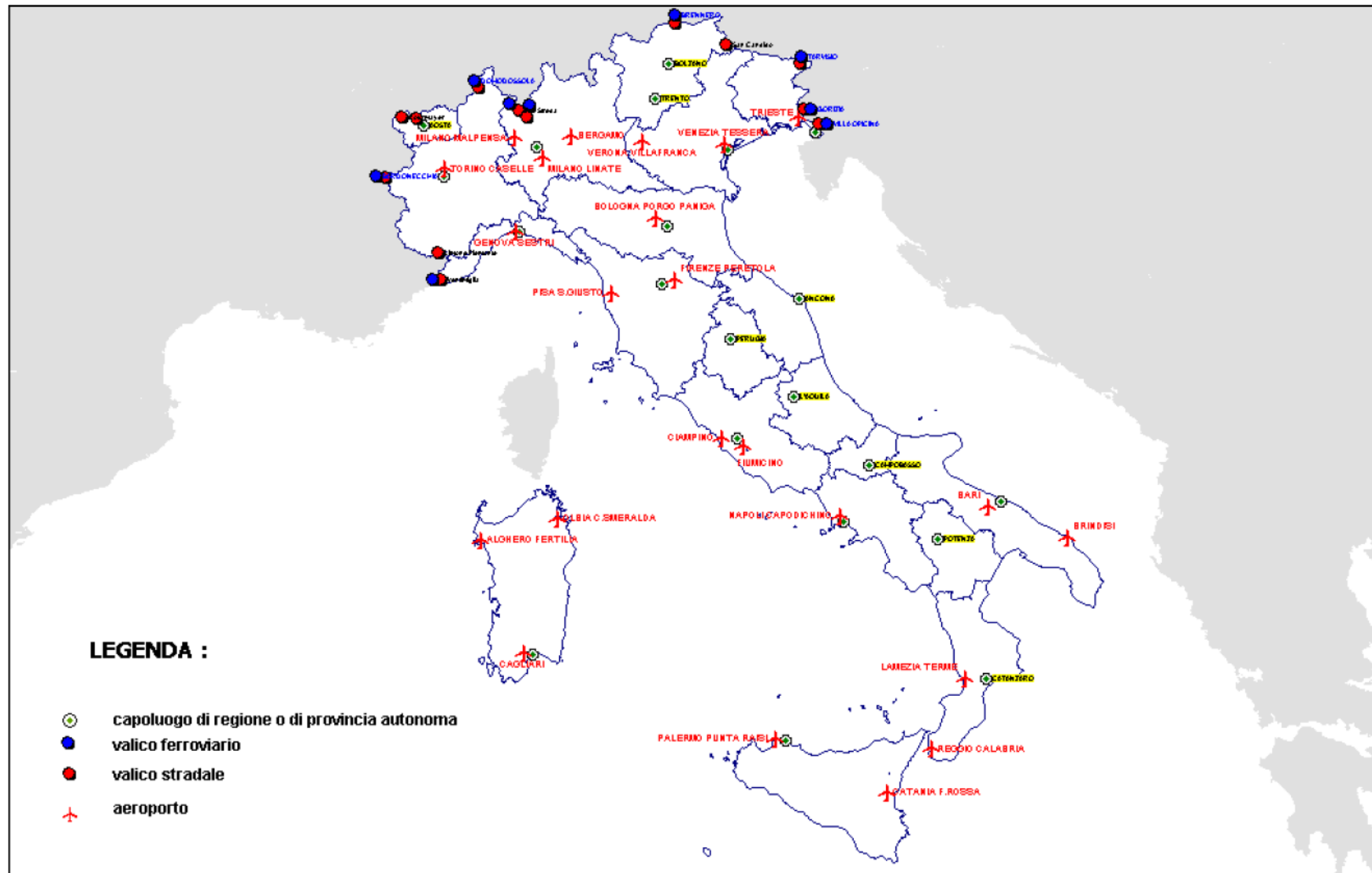


Figura A5-2 Insieme minimo degli aeroporti inseriti nello SNIT (Fonte: PGT, gennaio 2001).



### A5.1.2 Piano per la Logistica

Con delibera CIPE n. 44/06 il Piano per la Logistica, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è diventato documento ufficiale di programmazione strategica.

All'interno del Piano, nel capitolo dedicato al trasporto aereo, si evidenzia che la IATA (International Air Transport Association) nelle sue previsioni di sviluppo del trasporto aereo ha indicato valori pari alla crescita annua del 6.0% sia per passeggeri che per le tonnellate trasportate. Le azioni di intervento per il rilancio dell'aerocargo italiano dovranno, fra le varie cose, definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per merci a livello nazionale, semplificare le procedure per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi "sovrnazionali" per incentivare lo sviluppo di attività logistiche e il trasporto internazionale, snellire le procedure autorizzative alla costruzione di nuovi insediamenti logistici.

Per ottimizzare la gestione risulta necessario promuovere infine azioni ed interventi concertati fra tutti i diversi soggetti pubblici presenti in aeroporto.

Si fa presente che il 2 dicembre 2010, la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica ha approvato le linee politiche d'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica. Esso comprende dieci linee strategiche ed un memorandum di 51 azioni. La prima verrà attuata in breve tempo e riguarda l'apertura dello Sportello Unico Doganale.

Il documento ministeriale "Le Linee politiche del Piano Nazionale della Logistica", evidenzia che il contributo del trasporto aereo italiano al nostro PIL è pari al 50% della quota dei Paesi più competitivi.

Il trasporto aereo rappresenta in termini di quantità il 2-3% delle merci movimentate. Per questo il Piano mette a punto progetti strategici che partendo dalle valutazioni su aspetti territoriali-urbanistici e posizionamento delle strutture aeroportuali anche in termini di accessibilità, siano in grado di raggiungere per capacità livelli di massa critica per l'organizzazione di servizi impostati nella logica di H24. L'obiettivo deve essere anche quello di rendere egualmente performanti sia l'organizzazione dei servizi per i soggetti che operano all'interno dell'aeroporto che per quelli che operano all'esterno dell'aeroporto.

Alla luce degli interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di servizi aeroportuali, emerge chiaramente secondo il nuovo Piano la necessità di un sostegno al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi di handling, attraverso interventi mirati, quali:

- riduzione delle barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra;
- maggior trasparenza nell'accesso alle infrastrutture centralizzate;
- eliminazione, per la certificazione di idoneità dei prestatori, di quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso;
- sostegno al monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità indicati, prevedendo la possibilità di sanzioni nei casi in cui gli handler risultino inadempienti;
- creazione degli slot solo per i vettori cargo, che esulano dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;
- sistemi tariffari applicati dalle Società di gestione aeroportuale più specificamente rivolte al segmento cargo ed in grado di migliorare la competitività del trasporto merci via aerea.





Inoltre, gli operatori spingono per una accelerazione del programma e-customs, teso alla digitalizzazione di tutti i documenti necessari all'espletamento delle procedure doganali, e del programma di armonizzazione tra regolamenti ENAC e regolamenti dell'Agenzia delle Dogane, favorendo la realizzazione di uno sportello unico doganale anche in ambito aeroportuale.

### A5.1.3 Piano Nazionale degli Aeroporti

La proposta del Piano Nazionale degli Aeroporti è stata elaborata dall'ENAC su indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2012.

Il Piano, elaborato in termini sintetici, segue una impostazione riscontrabile anche in analoghi testi prodotti da Paesi europei aeronauticamente avanzati.

Nella prima parte è illustrata, per le grandi aree tematiche che interagiscono con gli aeroporti (contesto europeo e Single European Sky 2<sup>11</sup>, territorio, ambiente, intermodalità), una sintesi di scenario e gli indirizzi operativi da sviluppare per la concreta attuazione del Piano stesso.

Nella seconda parte sono riportati gli Action Plan, ovvero l'insieme delle opere aeroportuali e di accessibilità necessaria a garantire lo sviluppo della capacità aeroportuale. Fornisce inoltre una visione sistemica della realtà aeroportuale nazionale, proponendo una rete unitaria ove i singoli scali agiscono attraverso ruoli definiti in base ad una classificazione funzionale che ne determina il posizionamento nella rete.

Il Piano risponde alla esigenza di fornire al Paese una rappresentazione del sistema aeroportuale in termini di capacità attuale e futura, individuando gli interventi necessari affinché possa essere affrontata con successo la sfida posta dal previsto raddoppio del traffico al 2030, cogliendo le opportunità di sviluppo economico associate a tale crescita.

Il Documento, rispetto al trasporto aereo italiano, evidenzia che la rete aeroportuale italiana ha risposto con capacità adeguata all'aumento del traffico aereo anche grazie all'ingresso nella fascia degli scali di media dimensione, di aeroporti precedentemente caratterizzati da ridotta attività commerciale. Il tasso medio di crescita annua (CAGR = Compounded Annual Growth Rate) è stimato nel 3.2% nel periodo 2011-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita comunque previste per l'area Europa. La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita (+1.8%) anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità. Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna); per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

---

<sup>11</sup> Il Single European Sky o SES (in italiano Cielo unico europeo) è un'iniziativa della Commissione europea per cui la progettazione, gestione e regolazione dello spazio aereo saranno armonizzate in tutta l'Unione europea. La seconda fase "Single European Sky 2" ha avuto inizio nel 2009.



Lo sviluppo registratosi, soprattutto nel 2010 e nel 2011, delle connessioni con il Middle East e Far East, testimonia come l'ampia offerta già disponibile e che si sta predisponendo nei mercati emergenti (in molte aree con crescita a due cifre), possa avere effetti rilevanti anche sul nostro Paese, localizzato in posizione baricentrica nell'area mediterranea.



**Figura A5-3 Previsioni di traffico passeggeri (in milioni) negli aeroporti italiani al 2030 (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).**

Per quanto concerne l'accessibilità agli aeroporti italiani e l'intermodalità, il Piano in coerenza con la proposta della Commissione Europea per la revisione della rete delle connessioni trans-europee, e con le indicazioni del Single European Sky 2 (vedi nota n. 11 a pag. 30), assume che:

- i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese;
- le connessioni intermodali in corso siano realizzate in tempi certi, per gli aeroporti di Bari (treno), Bologna (people mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro);
- siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali aeroportuali di Bergamo Orio al Serio, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste;
- siano pianificate le connessioni necessarie per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona.

Inoltre, per il Piano, è prioritario che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV (Alta Velocità) ferroviaria.

Riguardo il traffico cargo in Italia, esso rappresenta una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%) ma riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% (fonte ISTAT) del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.

Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione l'Italia è pari al 25% per l'import e il 75% per l'export, diversamente distribuito nelle macroaree. Infatti ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia nordoccidentale (70%) si contrappone il Nord Est con un flusso predominante in entrata.

Le previsioni di crescita si attendono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al disotto dei valori attuali e previsti dei principali Paesi Europei.

Rank	Aeroporto	Merchi Avio	Merchi Superficie	Posta	TOTALE	%
1	Milano MXP	422.429		10.245	432.674	47,11
2	Roma FCO	153.679		10.866	164.545	17,92
3	Bergamo	106.056	865		106.921	11,64
4	Bologna	26.177	9.655	1.967	37.799	4,12
5	Venezia	29.294	8.184	131	37.609	4,10
6	Brescia	4.254	12	30.054	34.320	3,74
7	Milano LIN	15.519		3.543	19.062	2,08
8	Roma CIA	18.002			18.002	1,96
9	Catania	8.235	1	974	9.210	1,00
10	Torino	1.212	7.141		8.353	0,91
	Totale	784.857	25.858	57.780	868.495	95,00
	Totale Italia	811.176	36.659	70.510	918.345	100,00

**Figura A5-4 Distribuzione del traffico merci negli scali italiani per tipologia (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).**

Il Piano evidenzia che la rete aeroportuale nazionale, come riportato nella successiva figura, presenta, nella sua unicità, una differenziazione funzionale che distingue, all'interno del suo impianto, gli aeroporti principali, fra cui lo scalo veneziano, che, a prescindere dal volume di traffico attuale e per la loro centralità:

- rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e sono in grado di garantire nel tempo tale funzione;
- sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- sono compresi nella rete europea TEN-T.



a)



b)

**Figura A5-5 La rete aeroportuale nazionale: a) L'attuale rete aeroportuale nazionale; b) la nuova rete TEN-T proposta dalla Commissione Europea (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).**

Il Piano individua gli scali strategici che comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese. Questi risultano essere: Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia Tessera. Inoltre, vengono poi individuati gli scali con sviluppo correlato ovvero gli aeroporti il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio. Si tratta in particolare dei seguenti aeroporti:

- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari, come riserva di capacità a lungo termine;
- Venezia, Treviso, Trieste;
- Pisa, Firenze;
- Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Viterbo;
- Napoli Capodichino, Napoli Grazzanise e Salerno Pontecagnano;
- Bari, Brindisi e Taranto Grottaglie;
- Catania e Comiso;
- Palermo e Trapani.

Il Piano, all'interno della macroarea del Nord Est, individua una serie di strategie di sviluppo degli scali che, riguardo l'aeroporto Marco Polo di Venezia, prevedono un processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, che dovrà essere presidiato e supportato "con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro. Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale a Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali (2° pista) dovranno essere predisposti dagli Enti competenti adeguati strumenti urbanistici a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto".

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima), di cui alla figura successiva.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISO	3,0	4,0	4,5
VERONA	6,0	6,5	7,0
TRIESTE	1,5	2,0	2,5
BOLZANO	0,2	0,5	0,7
TOTALE	22,7	28,0	30,2

**Figura A5-6 Traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).**

Per quanto concerne infine gli interventi considerati prioritari dal documento riguardo gli scali strategici del Nord Est, si afferma che il processo di sviluppo dell'aeroporto di Venezia a nodo intermodale, deve necessariamente avvenire attraverso l'attuazione di importanti infrastrutture di collegamento, di competenza di diversi Enti, nazionali, regionali e locali. Pertanto è necessario un grande sforzo di coordinamento nella fase di pianificazione e progettazione in atto, e in quella di attuazione futura, che dovrà essere supportata dalle necessarie risorse. In particolare gli interventi prioritari individuati per il potenziamento dello scalo come nodo di interscambio modale a livello europeo sono costituiti da:

- passaggio della linea dell'Alta Velocità Trieste - Venezia – Milano nell'aeroporto, con fermata dedicata;
- bretella di collegamento con la linea ferroviaria regionale SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale);
- stazione ferroviaria ipogea, passante per la linea AV, e di testata per la linea SFMR;
- potenziamento del collegamento tra l'autostrada A27 e l'aeroporto e realizzazione del by pass di Tessera.

I collegamenti con le città di Venezia e di Mestre potranno essere potenziati, sempre secondo il Piano, attraverso interventi alla scala locale, già pianificati, come la connessione sub-lagunare, tra lo scalo e le isole veneziane, ed il tram di collegamento con le zone urbane di Mestre e la relativa stazione ferroviaria. Si ritiene altresì prioritaria la salvaguardia delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale, per la realizzazione di una nuova pista, fondamentale per adeguare la capacità aeroportuale nel lungo periodo.

#### A5.1.4 Legge Obiettivo

All'interno di un quadro complessivo di ammodernamento del Paese, il Governo con la Legge Obiettivo n. 443/01 e ss.mm.ii, ha creato le condizioni tecnico – amministrative, utili e necessarie, all'avvio di una serie di grandi opere strategiche per l'Italia. Il CIPE con Delibera del 21.12.01 riporta, all'allegato II, gli interventi strategici di preminente interesse nazionale articolati per Regione e per macrotipologia. Per quanto riguarda la Regione Veneto è previsto il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia e l'adeguamento/potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR). Il progetto preliminare "Collegamento ferroviario con Aeroporto di Venezia" (CUP J51H03000170000) è stato approvato con Delibera CIPE n. 69/05.

<p><i>Corridoi ferroviari:</i> Tratta AV Milano – Venezia Potenziamento tratta Bologna – Verona</p> <p><i>Corridoi autostradali e stradali:</i> Pedemontana Veneta (tratte est e ovest) Passante di Mestre Tratta Venezia – Ravenna (Nuova Romea E 45 – E 55) Raccordo autostradale Verona – Cisa (Ti-Bre) Completamento A 27 – Alemagna (*)</p> <p><i>Hub portuali e Aeroportuali</i> Allacci plurimodali Porto di Venezia Sistema portuale veneto: raccordo stradale con SS 56 – Variante di Piove di Sacco Collegamenti ferroviari con Aeroporti Veneti (VE – VR)</p> <p><i>Sistema urbano e metropolitano:</i> Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR): adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti Nodi ferroviari e stazioni di Venezia e di Verona</p> <p><i>Progetto Mo.Se per la protezione della Laguna e della Città di Venezia</i></p>
--

**Figura A5-7 Opere strategiche Regione Veneto (Fonte: Delibera CIPE 21/12/01, Allegato II).**



## A5.2 Strumenti di pianificazione regionale e provinciale

### A5.2.1 Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione del Veneto e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

L'operazione "culturale" che ha caratterizzato la formulazione del Programma è stata accompagnata da una intensa attività di concertazione con le parti economiche e sociali. Questo processo ha permesso di raccogliere molte osservazioni dei soggetti che vi hanno partecipato, riflessioni che successivamente hanno potuto trovare positivo accoglimento all'interno del documento arrivando alla versione definitiva (LR n. 5 del 9 marzo 2007).

Si tratta di un documento strategico e complesso che richiederà di essere specificato attraverso i Piani di settore. Il documento interessa dei macroargomenti che riguardano la centralità della persona e della famiglia nella società veneta, la risorsa ambientale e territoriale, i fattori propulsivi dell'economia veneta, le innovazioni istituzionali ed organizzative.

Il Programma nell'analisi delle infrastrutture di trasporto si sofferma sulle infrastrutture nodali: porti, interporti, aeroporti. In particolare, riguardo gli aeroporti, il sistema aeroportuale veneto, in virtù della presenza di tre aeroporti di livello internazionale (Treviso, Venezia e Verona) che servono il traffico commerciale, e di ulteriori otto aeroporti minori, è caratterizzato da una densità di rete sufficientemente elevata. Da un punto di vista organizzativo, segnala il documento, particolarmente significative sono le iniziative che mirano a valorizzare il ruolo degli aeroporti quali hub-cargo al servizio del traffico merci regionale ed extra regionale. Rilevante è, ad esempio, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Tuttavia il Programma segnala delle debolezze strutturali che vengono individuate nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero e nella superficie delle piste.

Riguardo la domanda di trasporto delle persone si evidenzia ai fini del presente studio che in un contesto nazionale di crescita molto sostenuta del trasporto aereo, nel quadriennio 1998-2001 il traffico di passeggeri negli aeroporti veneti è cresciuto ad un ritmo decisamente superiore alla media nazionale (la variazione è stata pari al 27% contro il 16.8%).

Inoltre, lo sviluppo del sistema aeroportuale deve fare i conti con le gravi difficoltà che affliggono la mobilità regionale, tali da rendere assolutamente incerti i tempi di accesso e da innalzare la percezione del relativo costo. Riguardo a tali aspetti la recente apertura al traffico del Passante di Mestre ha risolto una criticità rilevante per l'aeroporto di Venezia.

Relativamente al comparto ferroviario la situazione del Veneto registra una situazione di ritardo infrastrutturale, sia rispetto ad altre realtà territoriali italiane, sia in relazione al rapporto tra offerta e domanda. Infatti, nel primo caso occorre notare che il sistema ferroviario regionale del Veneto è penalizzato dalla presenza, ancora eccessiva, di linee a singolo binario e non equipaggiate elettricamente. Tale situazione è indubbiamente alla fonte delle principali criticità della rete ferroviaria regionale che sono ascrivibili:

- alla ormai raggiunta saturazione degli assi principali;
- alla ridotta qualità dei collegamenti con gli altri punti nevralgici del sistema di trasporto regionale (in particolare porti, aeroporti e centri intermodali).





L'indirizzo del PRS è che il "territorio regionale si deve sviluppare nelle funzioni primarie (abitative, produttive e terziarie) attorno ai grandi assi della mobilità infra ed interregionale, circoscrivendo aree per specifiche funzioni e, al tempo stesso, risparmiando suolo. Si deve considerare la rete infrastrutturale principale, esistente e programmata, come armatura del territorio cui riferire le destinazioni d'uso delle aree, riservando a quelle più prossime ai nodi infrastrutturali (svincoli, caselli, stazioni, porti, aeroporti) le funzioni di produzione, le attività del terziario avanzato e dei centri direzionali".

In questa prospettiva assumono rilievo tre questioni:

- occorre completare lo schema infrastrutturale portante realizzando quelle opere viarie quali la "Transpulesana", la "Valdastico", la "Pedemontana", l'asse medio - padano e la "Conegliano - Sacile", che, secondo una direttrice circolare, consentono la realizzazione di collegamenti più efficienti tra i nodi urbani della Regione lungo percorsi alternativi a quelli dei corridoi nord-sud ed est-ovest;
- è opportuno prevedere, per le zone vicine ai nodi infrastrutturali, uno sviluppo delle strutture in verticale, almeno per quelle attività per le quali ciò risulta economicamente e funzionalmente compatibile, predisponendo un contestuale intervento di natura urbanistico - normativa a seguito delle variazioni di valore delle aree che si verrebbero a determinare;
- occorre pensare alla modifica delle destinazioni d'uso dei centri città, che devono dismettere il ruolo di centri direzionali e di servizi all'industria e recuperare la loro funzione abitativa e residenziale con il necessario supporto di servizi alla persona (principalmente commercio al dettaglio).

Il completamento e l'organizzazione di una rete logistica regionale efficiente è, senza dubbio, uno dei cardini su cui deve poggiare la strategia regionale per conferire una dimensione sostenibile al fabbisogno di mobilità espresso dal territorio.

Il Veneto si inserisce strategicamente anche sulla tematica dei Corridoi pan-europei, cioè di sistemi di trasporto multimodale lungo specifici percorsi che, basati su di una combinazione ed una integrazione tra strade, ferrovie, porti, interporti ed aeroporti, rappresentano dei cardini fondamentali per il raggiungimento della coesione territoriale e sociale dell'Unione Europea.

Le infrastrutture per Venezia assumono pertanto significato a tre livelli: europeo, regionale e metropolitano. Le misure per la riorganizzazione del trasporto pubblico nell'area metropolitana sono: il sistema ferroviario metropolitano regionale, la sub lagunare e il sistema di trasporto guidato di superficie Mestre - Venezia.



#### A5.2.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) è stato adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009, ai sensi della Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11 (artt. 4 e 25). Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riportato nella delibera regionale di adozione, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

Fra le opzioni strategiche individuate dalla Relazione Illustrativa del Piano vi è quella intesa come "Città al centro" dove in una visione al futuro per le città venete, le opportunità che andranno colte saranno quelle offerte da alcune possibilità fra le quali la capacità di sviluppare i grandi nodi infrastrutturali come porto, aeroporti e grandi sistemi logistici.

Inoltre, nell'ambito di un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale, il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini nord e sud della Regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità intra-regionale, di passeggeri e di merci. La ferrovia è destinata – con l'Alta Capacità – a distinguere assai meglio di oggi le sue funzioni di collegamento intercity e interregionale, da quella di connettività interna e locale, affidata, in particolare, all'efficienza del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale), nelle sue diverse fasi di attuazione programmate. Le due reti – gomma e ferro – costituiscono l'ossatura portante della connettività nell'area veneta centrale, mentre il tema della intermodalità del traffico locale passeggeri rappresenta il caposaldo di un complesso programma di miglioramento sia della mobilità sia della infrastruttura nel Veneto, da svilupparsi nel corso degli anni con una ampia collaborazione tra la Regione e tutti gli enti locali.

Nello specifico, l'art. 36 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano definisce le seguenti linee d'azione per lo sviluppo dei sistemi di trasporto:

- il potenziamento dell'interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici, attraverso una razionalizzazione ed integrazione dei servizi su gomma ed attraverso la concentrazione dei punti di sosta delle autocorse anche in prossimità delle stazioni o fermate ferroviarie;
- un'offerta di trasporto basata sull'utilizzo dei mezzi pubblici attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto su rotaia e la creazione di un efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma, siano essi di servizio pubblico (autolinee urbane ed extraurbane) che privati (autoveicoli, motocicli, biciclette, ecc.);
- sistema di parcheggi scambiatori;
- il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) quale strumento di decongestione dei traffici che investono l'area veneta caratterizzata da un modello insediativo (produttivo e residenziale) diffuso;
- la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati.





Sempre nella normativa di attuazione del Piano, al Titolo V Mobilità, va evidenziato l'art. 40 "Cittadelle aeroportuali" dove si afferma al comma 1 che "la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004" e al comma 2 "i Comuni possono introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue".

Mentre all'art. 41 "Connessioni della logistica" il Piano individua le seguenti categorie funzionali di strutture logistiche:

- a. ambito portuale veneziano;
- b. hub principali costituiti da Verona Quadrante Europa (monocentrico) e dal sistema Padova – Venezia - Treviso (policentrico) da attuarsi mediante apposito progetto strategico ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004;
- c. terminal intermodali primari;
- d. terminal intermodali da sviluppare.

Nella cartografia ufficiale del Piano e, precisamente, nella "Tavola 4 – Mobilità" (Figura A4-8) viene riportato lo schema della mobilità regionale, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi ed elementi:

- il corridoio europeo;
- il sistema stradale;
- il sistema ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale;
- il sistema della mobilità slow;
- il sistema della logistica;
- il sistema della mobilità aria - acqua;
- il sistema della nautica da diporto;

dove, con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, si promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo del sistema viario regionale e si persegue una maggiore efficienza complessiva, attraverso linee d'azione che prevedono:

- l'integrazione a sistema della rete autostradale;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- la gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti, destinando ad essi infrastrutture viarie aventi caratteristiche diverse;
- l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- l'attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;



- l'avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
- l'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico in funzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS);
- la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati;
- l'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi e la rete viaria principale;
- l'individuazione di adeguate aree di sosta e di servizio per gli automezzi pesanti.

La mobilità slow viene sviluppata attraverso interventi viari che prevedano la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio. Il modello di organizzazione della rete logistica veneta viene inoltre configurato sull'individuazione e sul potenziamento di poli logistici di differente livello, collocati in aree strategiche rispetto al ruolo che devono svolgere in relazione al sistema insediativo – produttivo veneto e alle funzioni di marketing territoriale.

Si evidenzia che l'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio, allegato e parte integrante del Piano, individua trentanove ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede con una funzione di strumento conoscitivo e propositivo per la redazione del PTRC stesso e per l'integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio. L'aeroporto Marco Polo di Venezia ricade nell'ambito della scheda n. 31 "Laguna di Venezia". Fra gli obiettivi e gli indirizzi di qualità paesaggistica, l'area in generale prospiciente l'aeroporto Marco Polo è indicata dall'Atlante come punto "24h" ovvero si prevede di "promuovere la messa in rete degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, anche attraverso la realizzazione di percorsi di visita e itinerari dedicati".

Inoltre, è opportuno segnalare che con Decreto del Dirigente Regionale (DDR) n. 15 del 6 aprile 2012 sono stati adottati il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare per la Variante Parziale n. 1 al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica ai sensi del D.Lvo 42/04. Tale attribuzione verrà espressa dal PTRC attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina relativi alla tutela dei beni paesaggistici, alla cura e valorizzazione dei paesaggi e alla integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio, e dunque nelle politiche e nei piani territoriali, nonché nei progetti che abbiano incidenza sui paesaggi e sui beni paesaggistici.

La Variante parziale n. 1, presentata a Padova dalla Regione del Veneto il 26 novembre 2012, è stata adottata dalla Giunta Regionale del Veneto il 9 aprile 2013.

Tale documento definisce la nuova articolazione paesaggistica del Veneto che viene così a comporre due momenti: il primo ha come oggetto il PTRC; il secondo riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito, ai sensi dell'art. 45 ter della LR 11/04.

Il Piano Paesaggistico Regionale è dunque strutturato in PTRC e in Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA); tale articolazione consente, da un lato, la costruzione di uno scenario completo e coerente a livello regionale e, dall'altro, assicura un sufficiente grado di approfondimento per le tematiche d'ambito e una efficacia attuativa nei contesti locali. Per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC assume fondamentale importanza la configurazione degli Ambiti di paesaggio, con efficacia ai sensi del Codice Urbani (D.Lvo 42/04) e della LR 11/2004, individuati, in numero di 14, nell'apposito elaborato contenuto nel Documento per la Pianificazione paesaggistica, e per i quali saranno redatti specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito

(PPRA). Di nostro interesse, è l'ambito denominato "ARCO COSTIERO ADRIATICO, LAGUNA DI VENEZIA E DELTA DEL PO" che attualmente risulta in fase di redazione.

Il citato in precedenza Atlante ricognitivo, svolge la funzione descrittiva e analitica, richiesta dal Codice Urbano relativamente all'analisi dei caratteri del paesaggio e delle dinamiche di trasformazione, riferita all'intero territorio regionale (art. 143).

Lo stesso documento, indica un Sistemi di valori ove si identificano alcuni temi ed elementi che, anche se non sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, sono riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio regionale e costituiscono dei valori da salvaguardare. I sistemi di valori preliminarmente individuati sono: i siti patrimonio dell'UNESCO, le ville venete, le ville del Palladio, i parchi e giardini di rilevanza paesaggistica, i forti e manufatti difensivi, i luoghi dell'archeologia industriale e le architetture del Novecento.

Fra i siti patrimonio dell'UNESCO, viene indicata Venezia e la sua laguna mentre il forte Rossariol e il forte Bazzera, situati in prossimità dell'area aeroportuale, risultano espressamente citati nell'elenco dei Forti e manufatti difensivi di interesse storico.

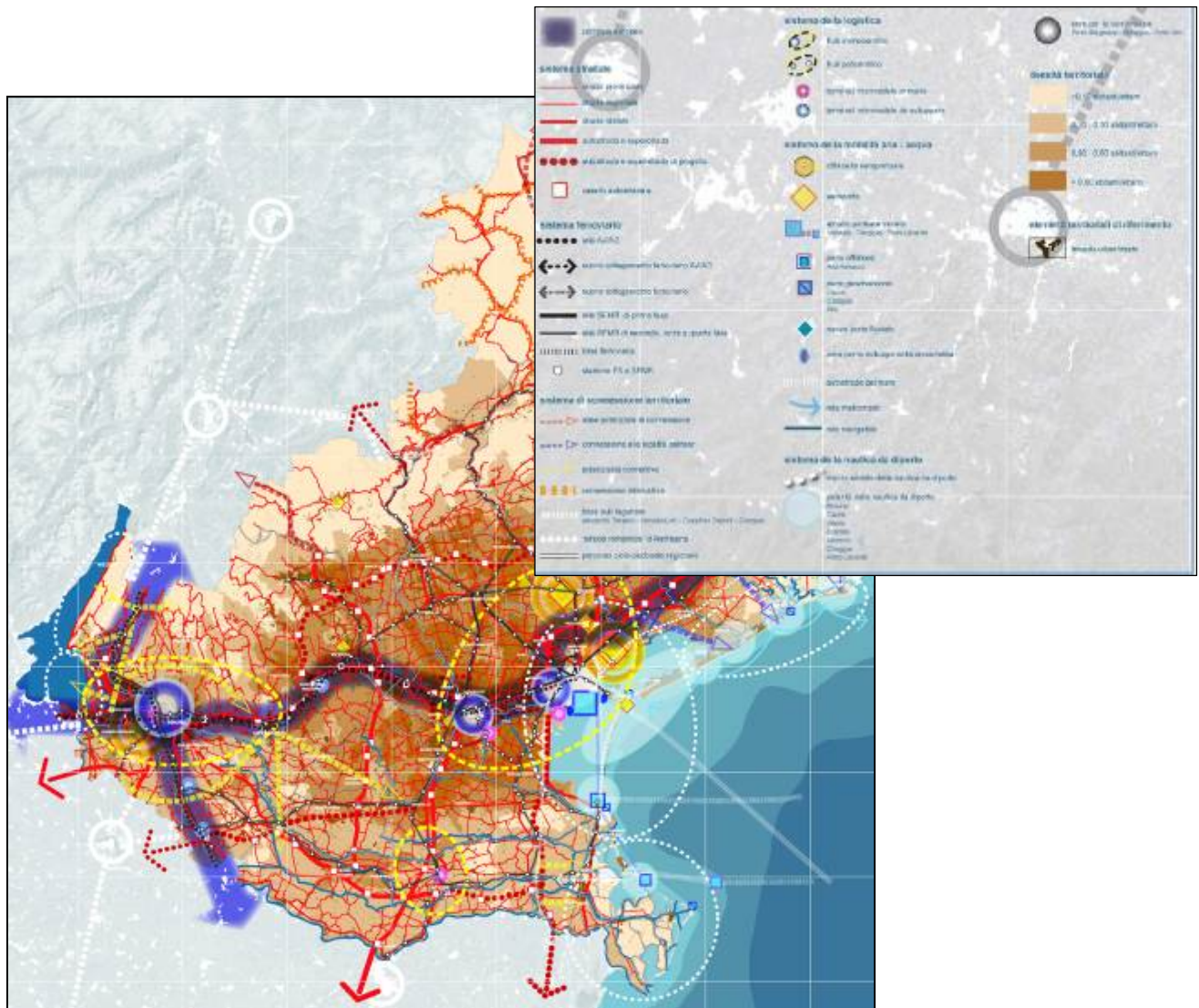


Figura A5-8 Estratto della Tavola 4 Mobilità del PTRC (2009), Regione del Veneto.



### A5.2.3 Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)

Il PALAV realizza, rispetto al PTRC, dal quale è espressamente previsto, un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia.

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), redatto dall'amministrazione regionale del Veneto per incarico della Legge 171/1973 "Salvaguardia di Venezia", è stato adottato dalla Regione il 23 dicembre 1991 con Deliberazione della Giunta n. 7529 in base al combinato disposto dell'articolo 4 della LR 61/1985, così come modificato dalla LR 9/1986 che prevede i contenuti e gli elaborati dei diversi piani, affinché soddisfino ai requisiti richiesti per avere valenza paesistica. Il Piano realizza un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, tra i quali il Comune di Venezia entro il quale si attua l'intervento in esame.

L'obiettivo che questo strumento persegue consiste nella salvaguardia di parti di territorio significative, nelle sue componenti naturalistiche-fluviali, paesistico-ambientali, storico-culturali e agrarie; è dunque un piano territoriale che, oltre alla materia dell'assetto urbanistico, tratta la conservazione ambientale, il restauro monumentale e lo sviluppo sociale, economico e culturale.

Il sistema ambientale comprende il complesso degli aspetti naturalistico - ambientali anche esterni alla conterminazione lagunare, i beni di interesse storico-culturale, i sistemi di area di interesse paesistico ambientale, le risorse idriche, il paesaggio agrario, il parco della laguna, gli indirizzi per la tutela ed il ripristino dei sistemi ambientali. Inoltre il sistema paesistico ambientale determina rilevanti connessioni con il territorio comunale e con la previgente normativa urbanistico-edilizia; in particolare l'attenzione si concentra sulle aree di interesse paesistico/ambientale, sulle cave senili, sulle aree a rischio idraulico e sui corsi d'acqua di interesse naturalistico con precisi richiami ad ambiti fluviali da riqualificare.

Per quanto concerne la laguna veneta, il PALAV propone una serie di norme e prescrizioni per il ripristino e la conservazione della morfologia acquee e degli equilibri biologici; propone inoltre la ricostruzione delle barene e delle velme soggette all'effetto delle maree ed il ripristino del paesaggio storico, ove esso sia stato alterato. Esso provvede a regolamentare Venezia e Chioggia e ad individuare i centri storici siti nelle isole della laguna e nell'entroterra. Per l'intera laguna è proposta la creazione di un parco naturale caratterizzato da normativa ed attrezzatura variabile.

Il sistema dei beni storico-culturali comprende:

- ville, parchi e giardini storici o di non comune bellezza;
- manufatti costituenti documenti della civiltà industriale;
- manufatti idraulici di interesse storico;
- edifici di carattere religioso di interesse storico.

Per quel che riguarda l'unità del paesaggio agrario, particolare cura è posta al fine di tutelare il paesaggio agrario dell'entroterra, caratterizzato da una trama di origine romana (centuriazione) e dalla presenza di numerosi corsi d'acqua caratterizzanti verde agricolo di pregio paesaggistico, anche per la presenza di ville venete e di altri monumenti diffusi.

Il sistema insediativo-produttivo comprende una approfondita analisi delle problematiche proprie dell'area veneziana; il PALAV non aggiunge molto agli approfondimenti sul sistema produttivo già contenuti nella Relazione al PTRC, ad eccezione dell'analisi del mercato del lavoro e dell'area considerata (peraltro diversa da quella delimitata dal PALAV), della sua articolazione in sub-sistemi e dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro insistenti nell'area.





Per quanto riguarda la riorganizzazione del sistema dei trasporti è in programma di attribuire alla ferrovia un ruolo di privilegio, mentre l'accesso al centro storico, ora possibile solo attraverso il ponte lagunare, verrà integrato con tre nuovi Terminali acquei dell'Aeroporto, di Fusina e di Punta Sabbioni.

Per i beni storico culturali (articolo 32, modificato a seguito della delibera del Consiglio Regionale n.70 del 21 ottobre 1999) il PALAV riconosce tra i beni da sottoporre a tutela le fortificazioni, entro e fuori la conterminazione lagunare costituite dalle installazioni e dai manufatti di difesa militare sia della Repubblica Veneta che dei periodi successivi, manufatti costituenti documenti della civiltà industriale, conche di navigazione ed i manufatti idraulici di interesse storico, ed incarica i Comuni di individuare e sottoporre a specifica normativa di tutela i più significativi manufatti di pregio architettonico.

L'area di interesse all'interno del sedime aeroportuale è individuata dal PALAV come "aree aeroportuali" e normate dall'art. 43 della normativa di attuazione del piano che fra le direttive afferma che "l'area aeroportuale di Tessera è riservata al complesso delle attrezzature e degli edifici destinati all'esercizio dell'attività aeroportuale, compresi gli immobili destinati ai servizi per il personale, le officine di riparazione, i magazzini e depositi, i ricoveri per i vettori aerei, i garage e parcheggi, la stazione passeggeri, i posti di sorveglianza, polizia, dogana e controllo, ed ogni altro servizio complementare. Detti edifici ed attrezzature vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo dalla antistante laguna. L'autorità aeroportuale di Tessera, di concerto con il Comune di Venezia, per la fascia perimetrante l'area aeroportuale, predispone apposito progetto finalizzato all'attenuazione del fenomeno dell'inquinamento acustico".

Per le aree di interesse paesistico – ambientale (art. 21 a della Normativa di attuazione) ovvero ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali e da considerarsi prioritarie nell'applicazione delle direttive CEE relative a interventi di piantumazione finalizzati al miglioramento ambientale, si afferma che "il Comune di Venezia, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, prevede la riqualificazione dell'area posta tra Campalto, Via Orlanda e Via della Libertà, con particolare riguardo al ruolo di porta d'accesso alla città che tale area viene ad assumere. In tale ambito interviene con apposito piano, finalizzato alla creazione di un'area a parco urbano di connessione tra l'ambiente lagunare e la terraferma, disciplinando gli interventi ivi consentiti. Tali previsioni devono essere coordinate con quanto disposto all'articolo 22 lettera c) relativamente alla verifica e conseguente individuazione e disciplina delle aree destinate a Bosco di Mestre".

Per le aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38) valgono le zonizzazioni vigenti relative alle zone residenziali, produttive e per servizi.

Il PALAV, nel trattare la compatibilità ambientale regionale e la Valutazione di Impatto Ambientale (art.54 della normativa di attuazione) definisce "l'intera laguna di Venezia compresa all'interno della conterminazione lagunare" come "zona ad alta suscettibilità ambientale e ad alto rischio ecologico".

Per quanto riguarda la laguna, classificata dal PALAV come "Laguna viva", all'art. 5 il Piano afferma fra le prescrizioni e vincoli che "sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale delle discariche esistenti. Sono consentite operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità, anche mediante l'estrazione di fanghi, i quali potranno essere utilizzati, compatibilmente con le loro caratteristiche qualitative, secondo quanto disposto dalla legislazione vigente, anche ai fini di ripristino dei sistemi lagunari erosi, e comunque secondo quanto stabilito all'articolo 61 delle presenti norme; sono altresì consentiti interventi connessi a ricerche e studi di natura archeologica autorizzati". L'art. 6 "Barene, velme e zone a canneto" fra le prescrizioni scrive che "sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra, scavi, depositi e discariche di materiali, fatti salvi gli interventi per la manutenzione e per la realizzazione delle reti di pubbli-





co interesse nonché le opere di sistemazione, difesa idraulica e di mantenimento o miglioramento del ricambio e deflusso delle acque, da realizzarsi secondo tecniche di ingegneria naturalistica”.

In prossimità dell’area aeroportuale il PALAV individua (art. 34) la strada romana “Triestina” e l’area archeologica di Altino e Le Mure. Le aree all’esterno dell’aeroporto sono infine indicate come aree a rischio idraulico (art. 31). In merito, fra le prescrizioni e vincoli, il Piano afferma che “non è consentita l’apertura di nuove cave e discariche, ad eccezione di quelle per inerti: sono altresì vietati quegli interventi che portano ad un utilizzo del suolo tale da aggravare il fenomeno di dissesto e instabilità. Nella previsione di nuovi interventi e nelle opere di sistemazione degli spazi esterni devono essere adottate soluzioni idonee a garantire la migliore permeabilità delle superfici urbanizzate, evitando la tombinatura dei canali di scolo e dei fossati di guardia ai margini della viabilità”.

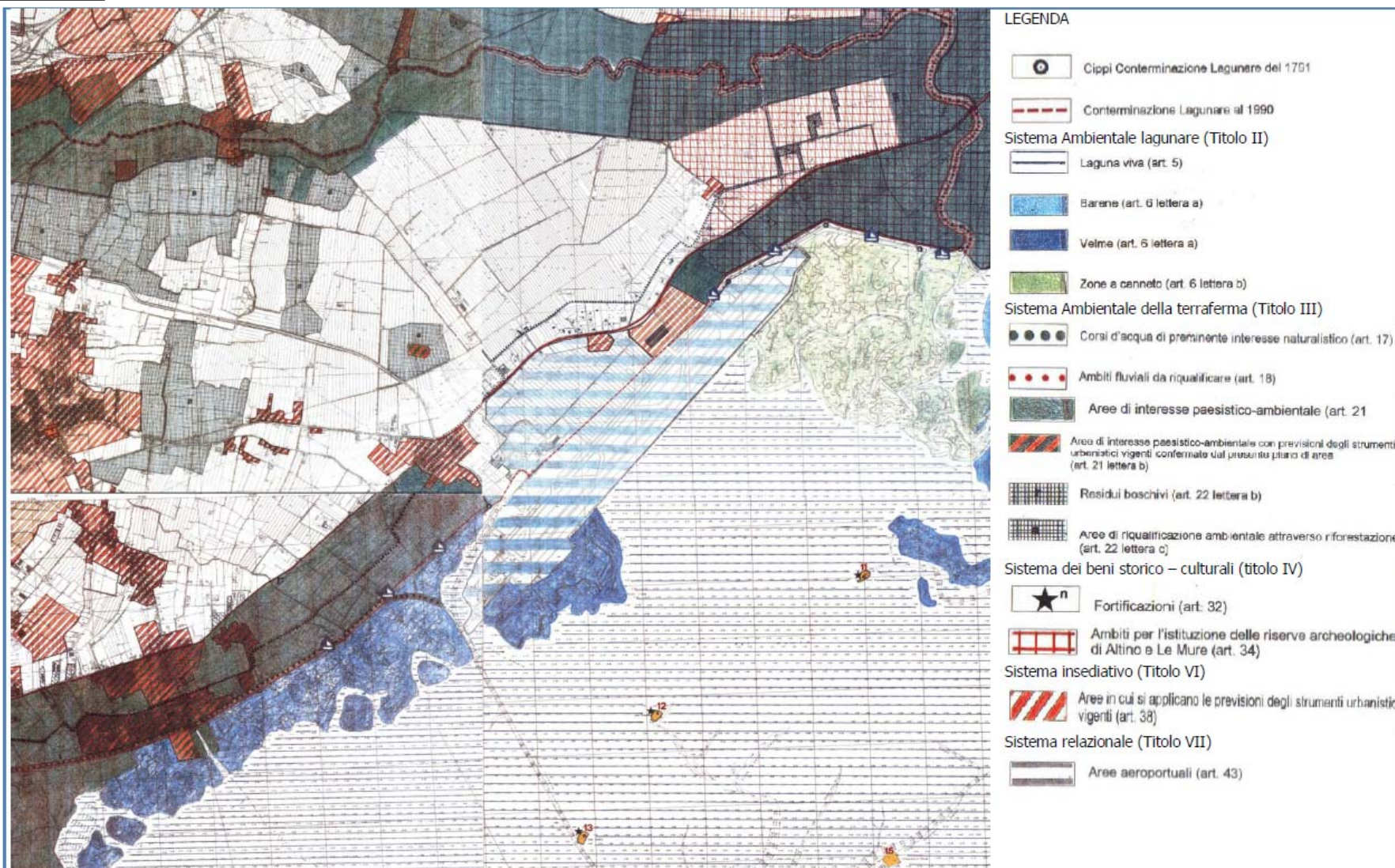


Figura A5-9 Estratto delle Tavole 15, 16, 25, 26 Sistemi e ambiti di progetto del PALAV.



#### A5.2.4 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005. Il PRT dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale.

Il Piano è finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio della mobilità di persone e merci. Il Piano pone il tema del Nord Est italiano, sia come area geografica di transizione terrestre verso l'Europa centrale e danubiano-balcanica, sia come arco costiero europeo posto più a nord di tutto il Mediterraneo.

Gli obiettivi generali che il PRT vuole perseguire si possono così sintetizzare:

- favorire sul territorio lo sviluppo di un tratto del Corridoio V (Lione/Kiev) e del Corridoio VIII (Mar Adriatico/Mar Nero) inteso come un sistema multimodale ed intermodale, con funzioni di servizio ai grandi transiti continentali e con funzione strutturante nei confronti dei sistemi locali;
- favorire la portualità dell'Alto Adriatico, intesa come sistema unitario di servizi di import-export alle merci in transito tra l'Adriatico, l'area alpina ed il Centro Europa;
- favorire la mobilità su ferro e su gomma (armatura metropolitana) all'interno dell'area metropolitana Venezia-Padova-Treviso;
- favorire i nodi autostradali e ferroviari, i porti, interporti ed aeroporti, intesi come esternalità infrastrutturali primarie da ottimizzare dal punto di vista della efficienza intermodale di nodo, sia a livello di rete superiore (internazionale), sia in relazione all'accesso alle reti locali, da cui dipende il rapporto con il tessuto produttivo regionale;
- rafforzare l'organizzazione reticolare e multicentrica del Veneto ed al tempo stesso rafforzare alcuni nodi: il sistema Venezia-Padova, costituito dall'Aeroporto, il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova, e Verona con Aeroporto ed Interporto, entrambi internazionali;
- favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, accentuando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;
- favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale.

Riguardo specificatamente il sistema aeroportuale, nel documento si afferma che nel Veneto sono presenti 9 strutture aeroportuali ad uso civile o turistico dei quali solo 3 aeroporti appartenenti alla classe "A" secondo la classificazione ICAO<sup>12</sup> si tratta degli aeroporti di Treviso, Venezia Tesserà e Verona Villafranca. Queste strutture assorbono la quasi totalità del traffico commerciale riguardante la regione.

Il Piano, nella parte dedicata espressamente al sistema aeroportuale veneto, afferma che tale sistema si è consolidato attorno a due poli: quello veneziano e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale ed una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe.

---

<sup>12</sup> Lo spazio aereo sopra ogni nazione è suddiviso in spazi aerei più piccoli, che hanno dei limiti sia territoriali sia di quota. Tale classificazione in Italia segue gli standard dell'International Civil Aviation Organization (ICAO). Lo spazio aereo di classe A ha le seguenti caratteristiche: spazio aereo controllato; consentito volo secondo le Regole del volo strumentale (IFR - Instrumental Flight Rules); non consentito volo secondo le Regole del volo a vista (VFR - Visual Flight Rules); separazione applicata tra tutti gli aeromobili; servizi di controllo del traffico aereo, informazioni volo e di allarme; condizioni minime di visibilità e distanza dalle nubi applicate in accordo alla classe di spazio aereo; contatto radio obbligatorio; autorizzazione all'ingresso necessaria; transponder (ricetrasmittitore presente negli aeromobili, che serve per identificarli e renderli visibili ai fini del traffico aereo) obbligatorio.



I due poli hanno caratteristiche di complementarità e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. Il polo veneziano, peraltro, si integra con l'aeroporto di Treviso grazie ad una complementarità funzionale che opera su segmenti di mercato diversi.

Relativamente al contesto infrastrutturale, attualmente l'aeroporto di Tessera rimane penalizzato da un carente sistema di collegamenti terrestri.

In merito ai collegamenti terrestri, con il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) il PRT intende creare un nuovo sistema di trasporto integrato, in cui la funzione portante sia svolta dai servizi ferroviari in stretta integrazione sia con i servizi collettivi stradali sia con i mezzi individuali. L'attuazione del progetto è stata suddivisa in 4 distinte fasi. In particolare, la seconda fase prevede la linea che collega l'aeroporto Marco Polo di Venezia, vedi figura successiva.

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo, il progetto ferroviario prevede:

- uno sviluppo complessivo di circa 7000 m a doppio binario con inserimento sulla linea Mestre – Trieste, in prossimità dello svincolo autostradale, compresi i bivi ed i raccordi verso Mestre e Trieste, collegamento ipotizzato con le caratteristiche tecniche delle interconnessioni tra la rete Alta Velocità / Alta Capacità (AV/AC) e la rete ferroviaria tradizionale;
- una fermata “Stadio” con un terzo binario di precedenza dedicato al servizio dei treni speciali per tifosi;
- una stazione “Aeroporto” con 4 binari in sotterranea, in una posizione compatibile con il tracciato dell'AV/AC Venezia – Trieste, qualora passante in adiacenza all'aeroporto veneziano, e, in una prospettiva di più lungo respiro, connessa e funzionale con la “sub-lagunare” (infrastruttura sotterranea e servizio pubblico di trasporto, di tipo tranviario, progettati dal Comune), che collegherebbe il centro storico di Venezia con la terraferma, toccando l'aeroporto con una fermata, affiancata alla nuova stazione ferroviaria. La stazione sarebbe collegata sia con l'aerostazione che con la sub lagunare tramite ascensori e tapis roulant.

In un primo tempo, per assicurare un collegamento diretto del Veneto Centro - Occidentale (cioè i quadranti territoriali di Padova, Vicenza, Castelfranco, Treviso posti a ovest di Mestre con il “Marco Polo”), sarà necessario utilizzare l'attuale raccordo della Gazzera ed in un secondo tempo la “linea dei Bivi”, ripristinata con gli opportuni svincoli, in attesa della futura linea AV/AC, assicurando così collegamenti diretti anche con Treviso e la zona di Castelfranco - Bassano. Il collegamento con il Veneto orientale sarebbe assicurato con l'inserimento sulla linea Mestre – Trieste di uno svincolo a doppio binario verso Trieste, nell'ambito del SFMR esteso da Quarto d'Altino a Portogruaro.





Figura A5-10 Fasi di attuazione della SFMR (Fonte: PRT, Regione del Veneto).



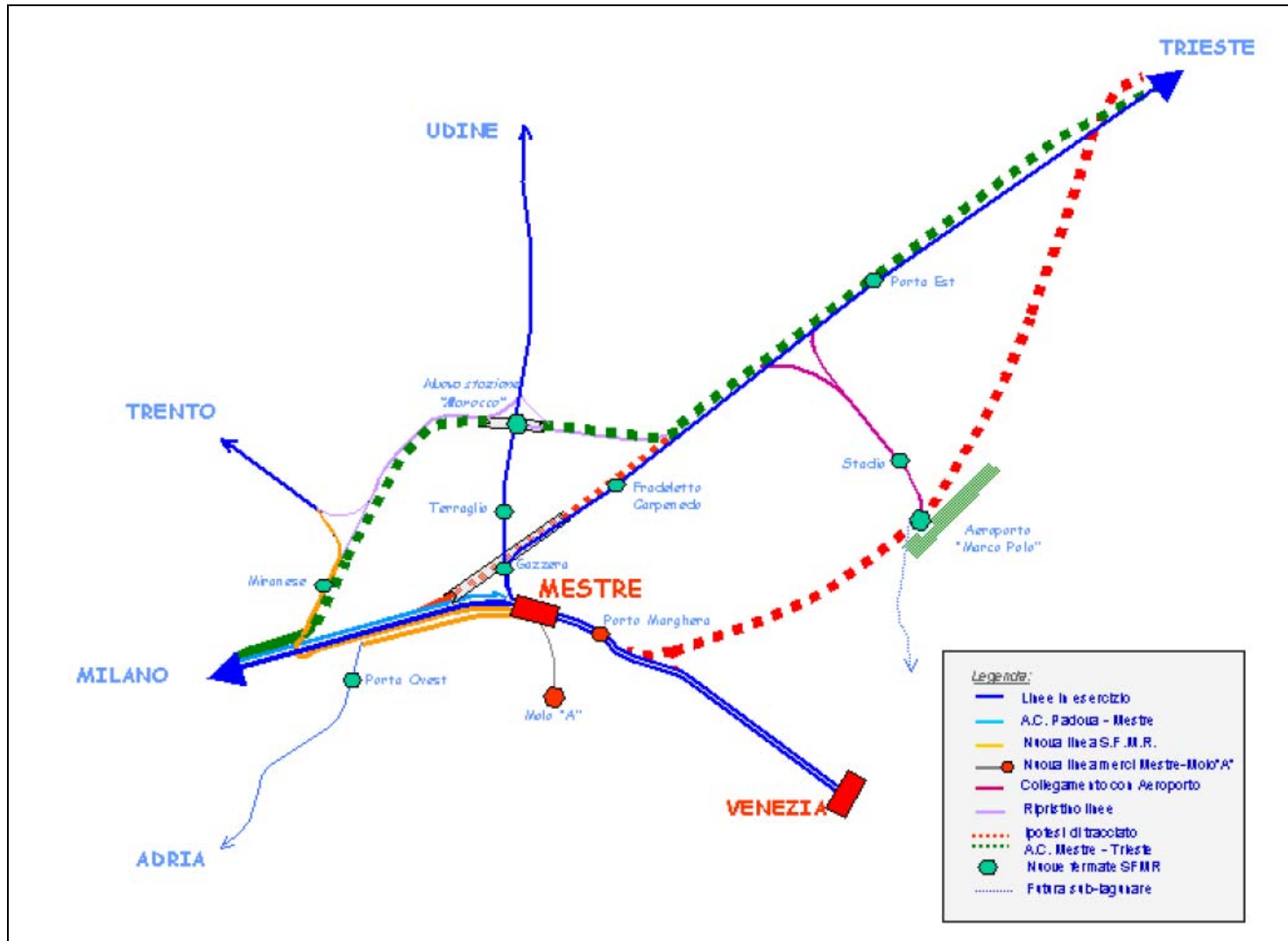


Figura A5-11 Nodo ferroviario di Mestre – assetto futuro (Fonte: PRT, Regione del Veneto).



#### A5.2.5 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Con l'adozione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), attraverso la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, la Regione del Veneto si è posta l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria negli anni successivi. Inoltre, la Regione del Veneto con questo strumento fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento.

Come misure di carattere generale per il contenimento dell'inquinamento, valevoli per tutti gli inquinanti, il piano prevede, come intervento tecnologico – strutturale, la fluidificazione del traffico dei veicoli a motore mediante interventi di miglioramento della rete stradale (nuove strade, sopra e sotto passi, ecc.).

Per quanto si riferisce al traffico veicolare, le azioni specifiche che consentono una graduale riduzione delle emissioni inquinanti, di interesse per l'ambito aeroportuale, sono state individuate in:

- realizzazione del passante di Mestre (già attuato);
- attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale;
- interventi strutturali per la soluzione del nodo del traffico sulla Tangenziale di Mestre;
- realizzazione di ampi parcheggi, anche scambiatori, presso tutti i caselli autostradali dell'area veneziana compresa fra Padova e Quarto d'Altino;
- realizzazione di una linea ferroviaria che colleghi l'aeroporto di Venezia con la rete ferroviaria esistente;
- interventi strutturali per favorire il trasporto merci per ferrovia.

Il Piano ha previsto inoltre una provvisoria suddivisione del territorio (zonizzazione) basata sulla valutazione dei livelli degli inquinanti ed in particolare degli ossidi di zolfo ( $SO_2$ ), di azoto ( $NO_2$ ) e di carbonio (CO), nonché dell'ozono ( $O_3$ ), del particolato ( $PM_{10}$ ), del benzene e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). Tale suddivisione è stata effettuata sulla base dei dati resi disponibili dalla Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001, come indicato dal DM 02.04.2002 n. 60 ai sensi del D.Lvo n. 351/99.

Successivamente con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3195 del 17 ottobre 2006, il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, organismo istituito dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, ha approvato l'aggiornamento della zonizzazione del territorio regionale.

La nuova classificazione del territorio regionale, basata sulla densità emissiva di ciascun Comune, indica come "A1 Agglomerato", i Comuni con densità emissiva di polveri  $PM_{10}$ <sup>13</sup> superiore a 20 t/annoxkm<sup>2</sup>, come "A1 Provincia" quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/annoxkm<sup>2</sup> e 20 t/annoxkm<sup>2</sup> e infine come "A2 Provincia" i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/annoxkm<sup>2</sup>. Vengono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria) i Comuni situati ad un'altitudine superiore ai 200 m slmm, quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti.

Il Comune di Venezia viene indicato come "A1 Agglomerato".

---

<sup>13</sup> Densità emissiva  $PM_{10}$  tot = (100% Emissione  $PM_{10}$  primario + 50% Emissione  $NO_x$  + 50% Emissione  $NH_3$  + 50% Emissione  $SO_x$  + 20% Emissione  $N_2O$  + 20% Emissione COV) / superficie.



Con Deliberazione, sempre della Giunta Regionale, n. 1408 del 16 maggio 2006, è stato approvato il Piano Progressivo di Rientro relativo alle polveri PM<sub>10</sub>.

Inoltre si evidenzia che nel BUR del 22 gennaio 2013 è stata pubblicata la Deliberazione della Giunta regionale n. 2872 del 28 dicembre 2012 con la quale nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale e la Sintesi non tecnica dell'aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera. Attualmente è stato avviato l'iter amministrativo per l'approvazione della proposta di aggiornamento del Piano attraverso la fase di consultazione e di recepimento delle osservazioni.

In particolare, la proposta prevede, in ottemperanza alle indicazioni del D.Lvo 155/2010, una zonizzazione con l'individuazione di "agglomerati" ovvero "zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente una popolazione superiore a 250'000 abitanti".

Nel Veneto sono stati individuati 5 agglomerati, ciascuno costituito dal rispettivo Comune Capoluogo di provincia, dai Comuni contermini e dai Comuni limitrofi connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

In particolare per il caso in esame si segnala "Agglomerato Venezia: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini".

Dopo l'individuazione degli agglomerati, la proposta di Piano ha provveduto a definire le altre zone per gli inquinanti "primari" e poi di "natura secondaria".

In merito a questo specifico tema, per approfondimenti si rimanda a quanto riportato per la componente atmosfera nella Sezione C - Quadro di riferimento ambientale del presente SIA.

#### A5.2.6 Piano Direttore 2000

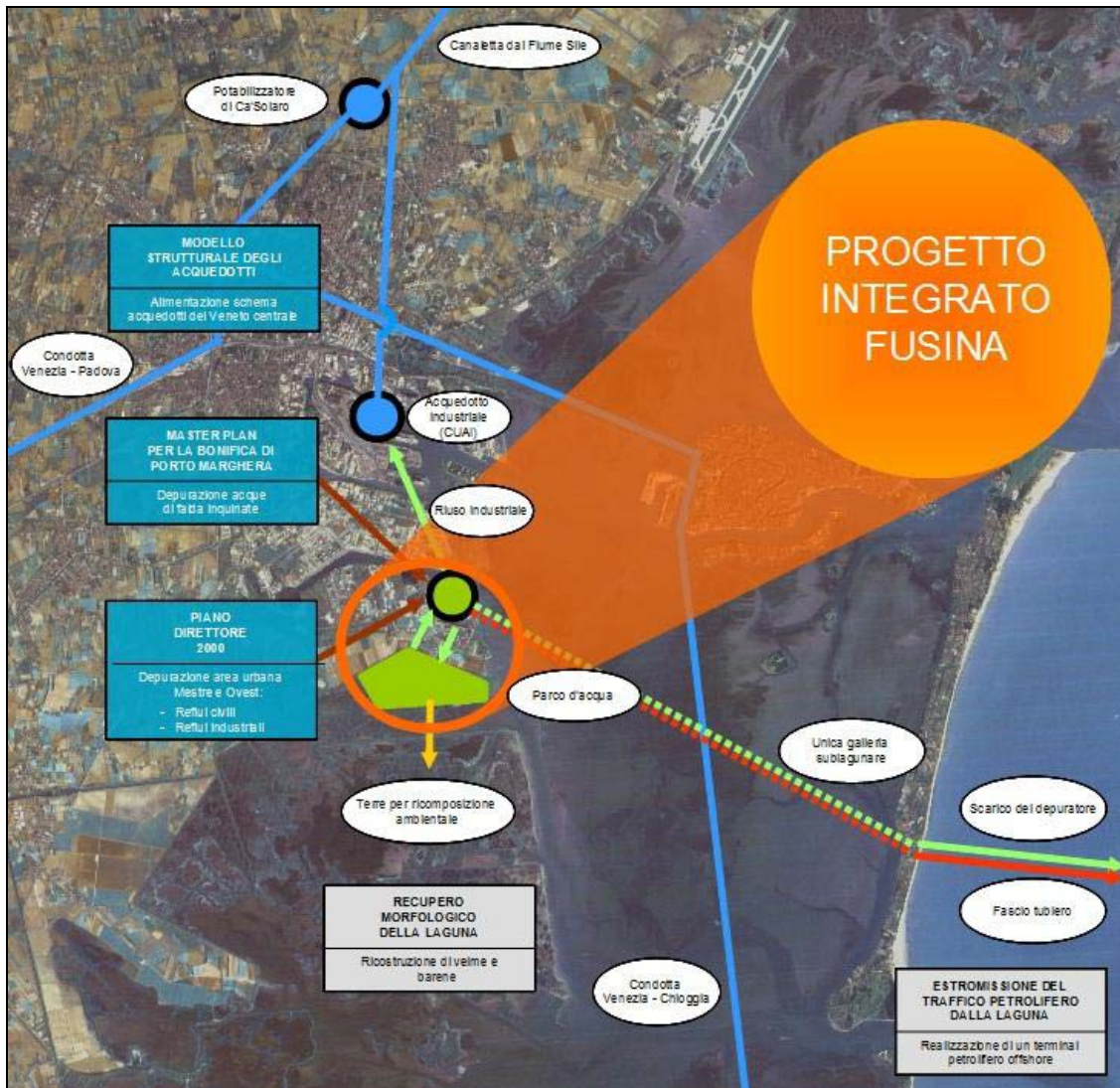
Il Piano Direttore 2000, "Piano per la Prevenzione dell'Inquinamento e il Risanamento delle Acque del Bacino Idrografico immediatamente Sversante nella laguna di Venezia", è stato predisposto dalla Direzione Tutela dell'Ambiente della Regione del Veneto.

Il Piano Direttore 2000 è stato approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento n. 24 dell'1 marzo 2000.

Il Piano Direttore 2000:

- riferisce le proprie azioni allo stato di qualità della laguna identificato dai più recenti piani e programmi prodotti dalle Amministrazioni competenti in tema di salvaguardia lagunare;
- riconosce che la continua evoluzione dei carichi e delle conoscenze impone di tenere sotto controllo le dinamiche del sistema ambientale e le interrelazioni esistenti, anche ai fini della valutazione degli effetti degli interventi avviati, e che per tale motivo è necessario un adeguamento dinamico del Piano;
- identifica specifiche tematiche sulle quali sviluppare accordi di programma per il coordinamento delle attività di competenza regionale con quelle di competenza delle altre Amministrazioni;
- integra le proprie azioni nel contesto di quelle di competenza delle altre Amministrazioni, che vengono presentate in appendice alla sezione C all'interno del Piano stesso.

E' opportuno inoltre evidenziare che è stato completato il Progetto Integrato Fusina (PIF) che rappresenta uno degli interventi chiave nella strategia del Piano Direttore 2000 per il raggiungimento degli obiettivi di qualità della laguna costituendo, per gli scarichi di Mestre e Marghera diretti in laguna, una sorta di "filtro artificiale e cordone di sicurezza". Nell'ambito di tale progetto è stato realizzato uno scarico a mare che ha previsto la realizzazione di una condotta interrata che attraversa la laguna di Venezia. In particolare, il centro di trattamento polifunzionale di Fusina permette di affrontare in modo integrato alcune delle problematiche di bonifica e riqualificazione relative alla tutela della laguna.



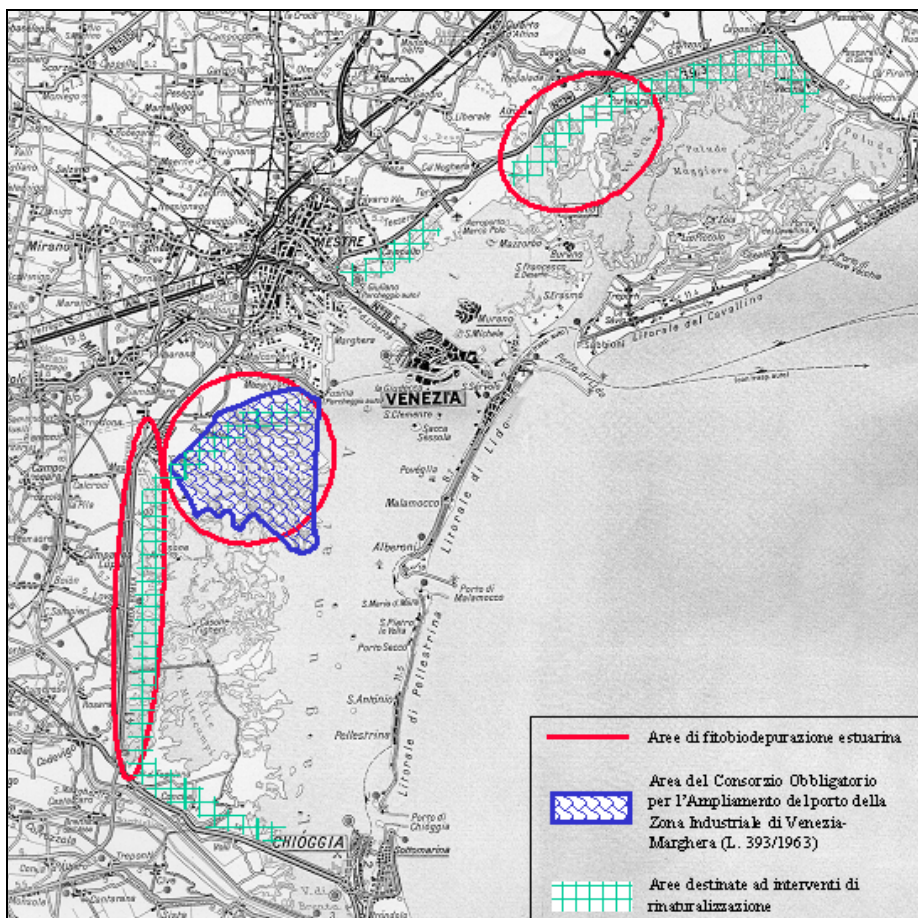
**Figura A5-12 Progetto Integrato Fusina: Piani e interventi correlati (Fonte: Commissario Delegato per l’Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai Canali Portuali di Grande Navigazione della Laguna di Venezia, Relazione sull’attività svolta dalla gestione commissariale al 31 ottobre 2012).**



Il Piano Direttore 2000, al fine di ricostruire la capacità autodepurativa del sistema dei corsi d'acqua superficiali scolanti nella laguna e di costituire un sistema di aree tampone degli eventuali carichi inquinanti provenienti dal bacino scolante che dovessero temporaneamente eccedere la capacità portante dell'ecosistema lagunare, ha individuato due sistemi fluviali su cui agire, fra i quali uno risulta afferente alla laguna nord e gravitante sulle foci del Vela, Silone, Siloncello, Canale S. Maria, Zero - Dese.

Il Piano prevede, in questa area, di progettare e, progressivamente, ricostruire un esteso sistema di area umida estuarina. L'area di fitodepurazione, da realizzarsi alle foci dei sottobacini nord (Dese, Zero, Silone, Vela) e in prossimità dell'aeroporto di Tessera, avrà una estensione di almeno 1000 ha e consentirà, tra l'altro, l'affinamento della depurazione dei reflui dell'impianto di Campalto, ivi recapitati, sino alla concentrazione di 5 mg/l di azoto, considerata accettabile per lo scarico in laguna. Tale realizzazione potrà essere integrata con gli interventi di recupero morfologico della laguna programmati dal Magistrato alle Acque di Venezia. Si evidenzia che a livello lagunare, allo stato attuale è stata realizzata solo l'area di fitodepurazione prevista nell'ambito del Progetto Integrato Fusina (Cassa di colmata A).

Con DGR n. 2336 del 16 dicembre 2013 si sono approvate le linee guida per l'aggiornamento del Piano Direttore 2000, in considerazione delle sostanziali modifiche intervenute nel quadro normativo di riferimento, a seguito del recepimento, con D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii., della Direttiva 2000/60/CE. Pertanto è in fase di iniziale sviluppo l'aggiornamento del Piano Direttore 2000, che si concluderà, in tempi non ancora definiti, con la procedura di VAS e l'approvazione da parte dell'organo competente.



**Figura A5-13 Localizzazione delle aree destinate alla fitodepurazione estuarina (Fonte: Regione Veneto, Piano Direttore 2000).**





#### A5.2.7 Piano di Gestione delle Acque

Il recente D.Lvo 152/06 ha introdotto il Piano di Bacino Distrettuale con valore di piano territoriale di settore, mediante il quale vengono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla tutela qualitativa delle acque e alla sistemazione idrogeologica e idraulica in funzione dei pericoli di inondazione, mareggiata, siccità e frana, comprese le misure per contrastare i fenomeni di subsidenza e di desertificazione.

A seguito dell'approvazione del Piano, le autorità competenti provvedono ad adeguare i rispettivi piani territoriali e i programmi regionali, con particolare riguardo al settore urbanistico.

Il Piano di Bacino Distrettuale è composto dal Piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico e dal Piano di Gestione delle Acque, che ha recepito la Direttiva "Acque" 2000/60.

A quest'ultimo sono raccordati i Piani di Tutela delle Acque (cfr. par. A5.2.8), redatti dalle Regioni, e i Piani d'ambito, relativi al ciclo dell'acqua delle Autorità di Ambito Territoriale Ottimale (AATO).

Costituisce *un unicum* con il Piano di Bacino Distrettuale il Piano di gestione del rischio di alluvioni, previsto dalla Direttiva comunitaria 2007/60 (Figura A5-16) e introdotto dal D.Lvo n. 49/2010: entrambi, infatti, rientrano nella gestione integrata dei bacini idrografici, sfruttando le rispettive potenzialità di sinergie e benefici comuni.

Il territorio in esame appartiene al Distretto delle Alpi Orientali.

Il distretto idrografico, in base alla Direttiva 2000/60/CE, dovrà costituire l'unità territoriale di riferimento per la gestione integrata del sistema delle acque superficiali e sotterranee. Rispetto ad esso e per il conseguimento degli obiettivi posti dalla Direttiva, è predisposto ed attuato il Piano di Gestione; attraverso il Piano di Gestione si concretizza quindi, a livello europeo, una visione comune riguardo alla identificazione dei corpi idrici, alla loro designazione, al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale e più in generale alle tematiche connesse alla tutela quali-quantitativa delle acque.

Il distretto idrografico delle Alpi Orientali è costituito dal bacino di rilievo nazionale dell'Adige ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; dai bacini di rilievo nazionale di Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione (Alto Adriatico) ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; i bacini interregionali del Lemene e del Fissero-Tartaro-Canalbianco ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; i bacini regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183; il bacino scolante nella laguna di Venezia ex lege 29 novembre 1984 n.798, i cui confini sono stati approvati con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 23 del 7 maggio 2003 compresa la laguna di Venezia; dal tratto di mare dell'alto Adriatico antistante i citati bacini fino a 1 miglio nautico dalla linea di base per la determinazione del limite delle acque territoriali.

In relazione alla specificità territoriale, ambientale, normativa e strategica del territorio della laguna di Venezia e del suo bacino scolante, individuato come "Sub-Unità Idrografica della laguna di Venezia, del suo Bacino Scolante e del Mare antistante", si sviluppa per tale area uno specifico Piano di Gestione delle acque ai sensi della Direttiva 2000/60, nell'ambito del Piano di Gestione dei bacini Idrografici delle Alpi Orientali. Ciò in conformità con quanto stabilito dalla Direttiva Acque e dal D.Lvo 152/06, secondo cui i Piani di Gestione dei Distretti Idrografici possono essere integrati, redatti ed approvati per sottobacini.



Il Piano di Gestione a norma di quanto previsto dalla Direttiva 2000/60 /CE e dalla corrispondente legge italiana di recepimento (D.Lvo 3 aprile 2006, n. 152) contiene i seguenti elementi:

1. descrizione generale delle caratteristiche dei bacini idrografici;
2. sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese:
  - stime sull'inquinamento da fonti puntuali;
  - stime sull'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
  - stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
  - analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque;
3. specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette;
4. mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette;
5. elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette;
6. sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico;
7. sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque;
8. repertorio di eventuali programmi o piani di gestione più dettagliati adottati per il distretto idrografico e relativi a determinati sottobacini, settori, tematiche o tipi di acque;
9. sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati e eventuali conseguenti modifiche del piano;
10. elenco delle autorità competenti;
11. referenti e procedure per ottenere la documentazione e le informazioni di base, in particolare dettagli sulle misure di controllo adottate e sui dati del monitoraggio.

In sintesi, sulla base dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), gli obiettivi che il Piano di prefigge sono:

al 2015

- per il bacino scolante: stato ecologico buono di 2 corpi idrici (stato sufficiente negli altri 82);
- per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico naturale PNC1 (Marghera) e del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia);
- per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.

al 2021

- per il bacino scolante: stato ecologico buono di tutti i corpi idrici;
- per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia) che migliora da cattivo a sufficiente;
- per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.



#### A5.2.8 Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. Il PTA contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.vo 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. La Regione del Veneto ha approvato il PTA con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5 novembre 2009. Successivamente sono state pubblicate le Linee Guida applicative del PTA, approvate con DGR n. 80 del 27.01.11 e, con DGR n. 842 del 15 maggio 2012, sono state approvate alcune modifiche delle Norme Tecniche di Attuazione del PTA come risultante anche delle altre modifiche apportate successivamente alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale.

Il PTA comprende i seguenti tre documenti:

- Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico;
- Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale;
- Norme Tecniche di Attuazione (NTA): contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni:
  - Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi;
  - Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici;
  - Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico;
  - Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

In particolare per la laguna di Venezia, l'art. 2 (Efficacia del Piano) della normativa di attuazione del PTA afferma che "per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal 'Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000', approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive modifiche e integrazioni. Per quanto non previsto dalla suddetta disciplina, si applica quanto disposto dal presente Piano".

L'art. 12, fra le aree sensibili, individua "le acque costiere del mare Adriatico e i corsi d'acqua ad esse afferenti per un tratto di 10 km dalla linea di costa misurati lungo il corso d'acqua stesso" e "la laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata con il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 23 del 7 maggio 2003".

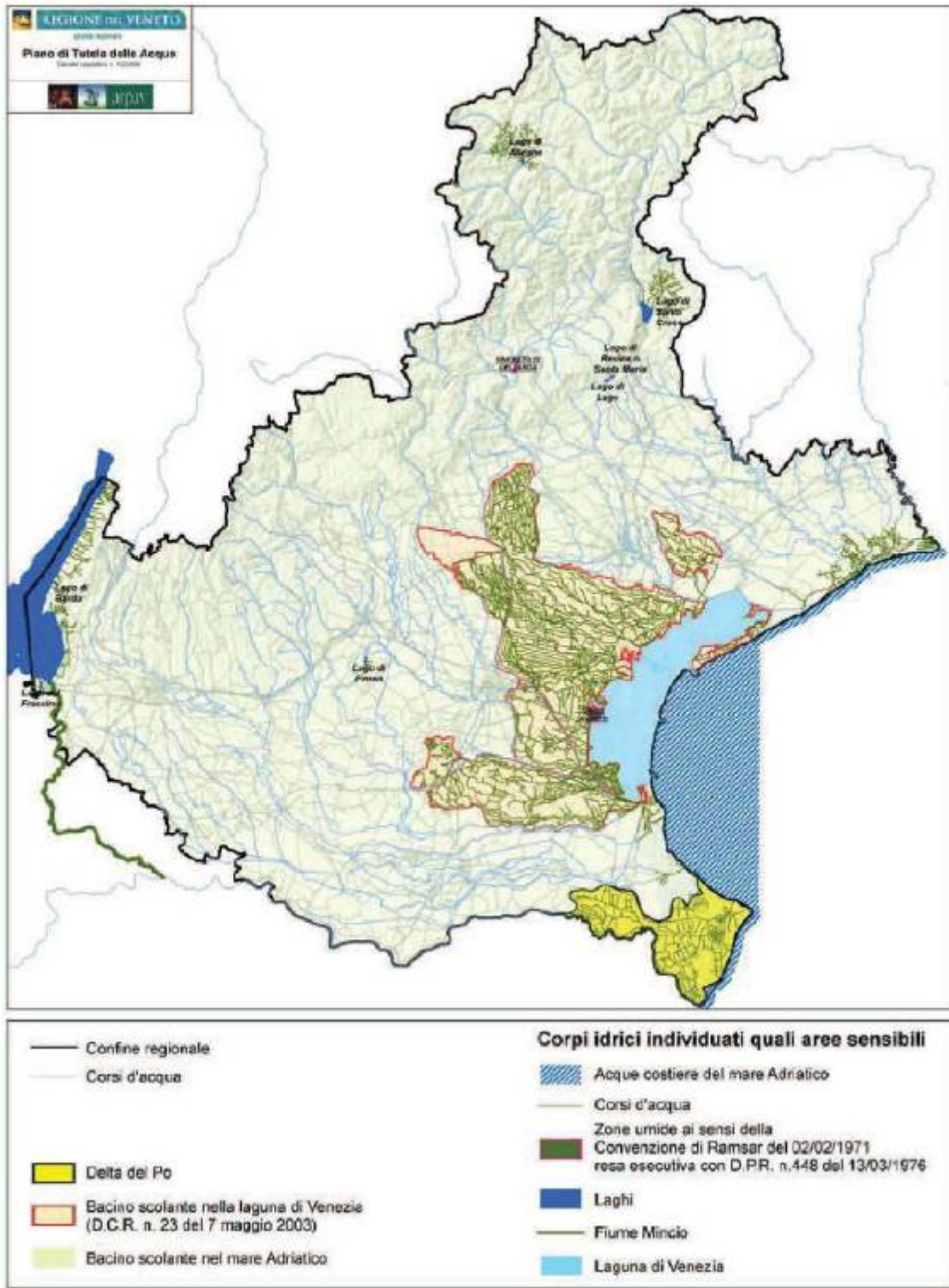


Figura A5-14 Aree sensibili (Fonte: Piano Tutela delle Acque, Regione Veneto).



Sempre ai sensi dell'art. 12, comma 2, del PTA:

- gli scarichi di acque reflue urbane che recapitano in area sensibile, sia direttamente che attraverso bacini scolanti, sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo di cui all'art. 25 (Scarichi di acque reflue urbane in aree sensibili);
- gli scarichi di acque reflue industriali recapitanti direttamente in area sensibile devono rispettare i limiti di concentrazione di P totale e N totale rispettivamente di 1 e 10 mg/l e comunque fatta salva la normativa speciale prevista per la Laguna di Venezia.

L'intero bacino scolante in laguna di Venezia rientra inoltre nelle zone vulnerabili all'inquinamento da nitrati di origine agricola (art. 13 NTA).

Nelle zone vulnerabili devono essere applicati:

- i programmi d'azione regionali, obbligatori per la tutela e il risanamento delle acque dall'inquinamento causato da nitrati di origine agricola, di recepimento del DM 07.04.06;
- le prescrizioni contenute nel codice di buona pratica agricola.

Con DGR 2495/06 "Recepimento regionale del DM 07.04.06. Programma d'azione per le zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola del Veneto" sono stati stabiliti i criteri e le norme tecniche per la regolamentazione delle attività di utilizzazione agronomica degli effluenti zootecnici e aziendali. Le norme stabiliscono:

- limitazioni all'utilizzazione di letami e di liquami;
- caratteristiche stoccaggio materiali palabili;
- caratteristiche vasche per stoccaggio materiali non palabili;
- dosi di applicazione.

Ai sensi dell'art. 93, comma 2, del D.Lvo 152/06, "le Regioni e le Autorità di Bacino verificano la presenza nel territorio di competenza di aree soggette o minacciate da fenomeni di siccità, degrado del suolo e processi di desertificazione e le designano quali aree vulnerabili alla desertificazione". Per tali aree devono essere adottate specifiche misure di tutela, secondo i criteri previsti nel Piano d'Azione Nazionale di cui alla delibera CIPE del 22.12.98.

Il Piano classifica l'area in zona ad elevata vulnerabilità per fenomeni di salinizzazione e di erosione costiera.

Inoltre, riguardo le misure per il trattamento delle acque reflue urbane, il territorio regionale è suddiviso in zone omogenee a diverso grado di protezione.

In ogni zona omogenea di protezione, si quantifica diversamente il numero di abitanti equivalenti per il quale è accettabile un trattamento primario quale "trattamento appropriato" secondo la definizione dell'art. 105 del D.Lvo 152/06. Le zone omogenee di protezione sono: fascia montana, fascia di ricarica, fascia di pianura ad elevata densità insediativa, fascia di pianura a bassa densità insediativa, fascia costiera. Per il bacino scolante in laguna di Venezia, area di nostro interesse, vale la normativa speciale per Venezia.

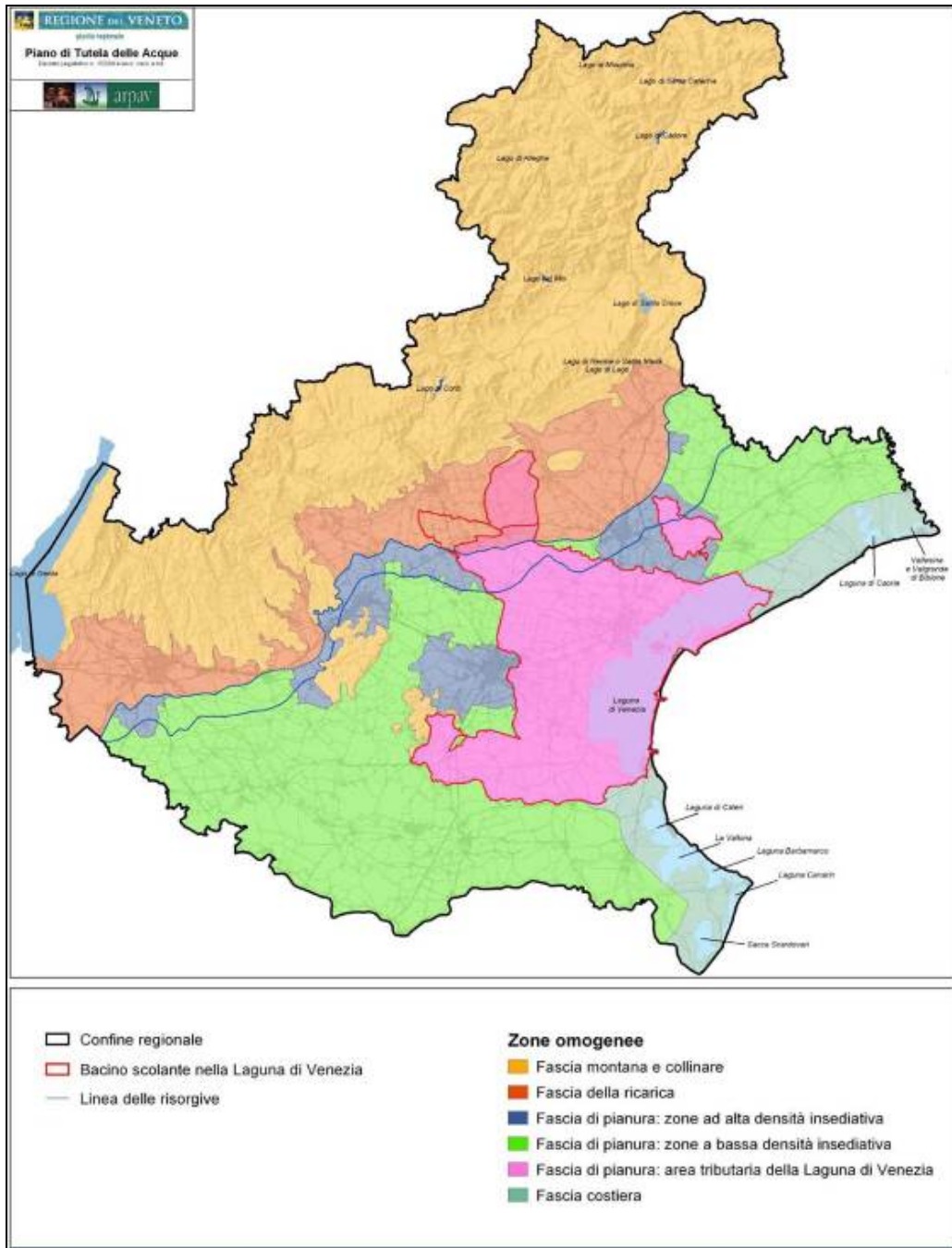
Per ogni zona omogenea di protezione l'art. 22 individua soglie di popolazione (S) sotto alle quali è ritenuto appropriato un trattamento primario delle acque reflue urbane:

- zona montana: 500 abitanti equivalenti (AE);
- zona di ricarica: 100 A.E.;
- zona di pianura ad elevata densità insediativa: 200 AE;



- zona di pianura a bassa densità insediativa: 500 AE;
- zona costiera: 200 AE.

Per la laguna di Venezia e il suo bacino scolante la soglia S è 100 AE.



**Figura A5-15 Zone omogenee di protezione (Fonte: Piano Tutela delle Acque, Regione Veneto).**

In merito a questo specifico tema, per approfondimenti si rimanda a quanto riportato per la componente ambiente idrico nella Sezione C - Quadro di riferimento ambientale del presente SIA.



#### A5.2.9 Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica

Il cosiddetto “governo delle acque”, qui inteso in relazione al rischio idraulico, è soggetto ad una serie molto articolata di piani a vario livello, come si può notare dalla successiva figura.

Il D.Lvo 152/06 ha introdotto il Piano di Bacino Distrettuale con valore di piano territoriale di settore, mediante il quale vengono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla tutela qualitativa delle acque e alla sistemazione idrogeologica e idraulica in funzione dei pericoli di inondazione, mareggiata, siccità e frana, comprese le misure per contrastare i fenomeni di subsidenza e di desertificazione.

A seguito dell'approvazione del Piano, le autorità competenti provvedono ad adeguare i rispettivi piani territoriali e i programmi regionali, con particolare riguardo al settore urbanistico.

Il Piano di Bacino Distrettuale (il territorio in esame appartiene al Distretto delle Alpi Orientali) è composto dal Piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico e dal Piano di Gestione delle Acque (cfr. par. A5.2.7), che ha recepito la Direttiva “Acque” 2000/60.

A quest'ultimo sono raccordati i Piani di Tutela delle Acque (cfr. par. A5.2.8), redatti dalle Regioni, e i Piani d'ambito, relativi al ciclo dell'acqua delle Autorità di Ambito Territoriale Ottimale (AATO).

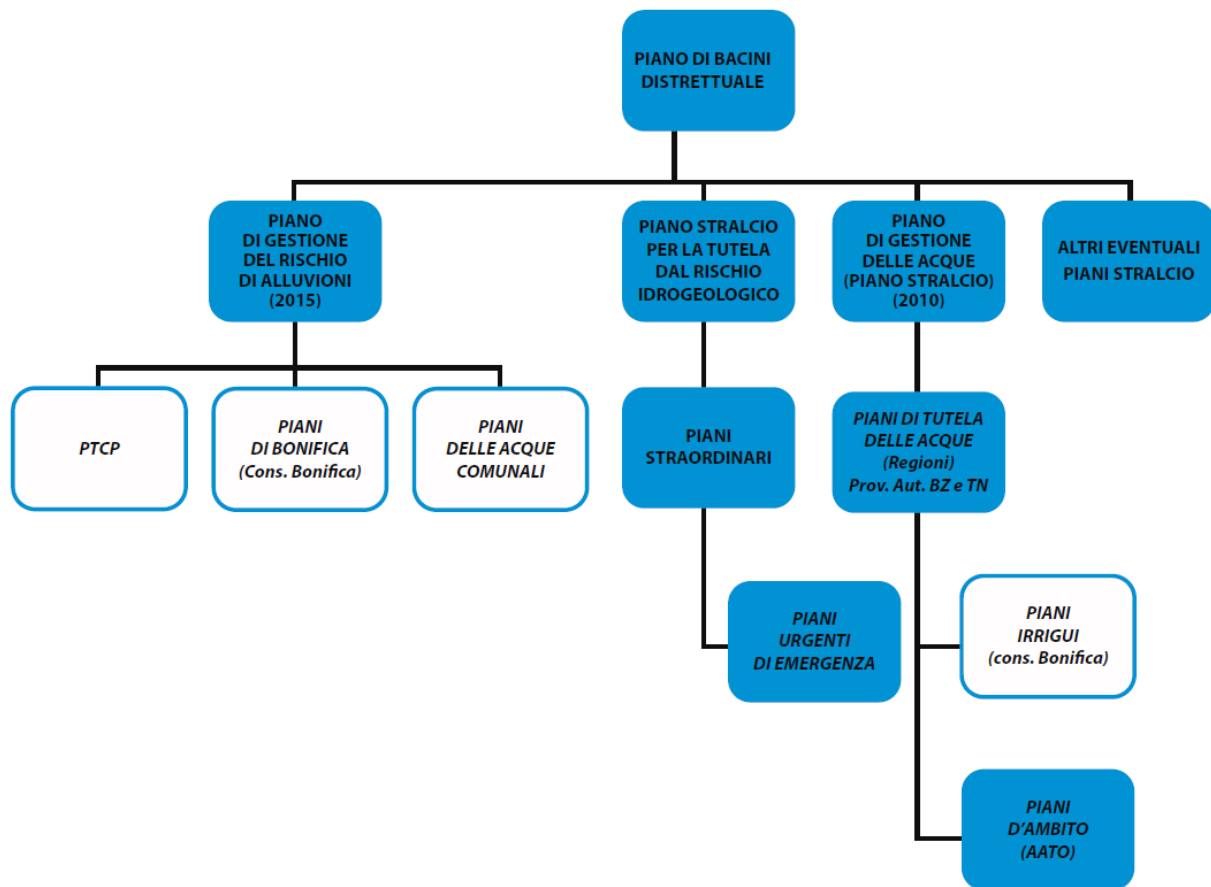
Attualmente il Piano di gestione del rischio di alluvioni è in fase di redazione, come pure il Piano generale di Bonifica e di Tutela del Territorio a cura del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, che ha competenza nell'area in esame.

Di significativa importanza a livello locale, per le sue possibili implicazioni sulla pianificazione territoriale, è il Piano delle Acque di livello comunale, previsto dall'art. 15 comma 13 delle Norme tecniche di attuazione del PTCP. Si tratta di uno strumento relativo all'assetto idraulico del territorio a livello comunale.

In particolare il Piano delle Acque, secondo la normativa vigente, deve perseguire i seguenti obiettivi:

- integrare le analisi relative all'assetto del suolo con quelle di carattere idraulico e in particolare della rete idrografica minore;
- acquisire, anche con eventuali indagini integrative, il rilievo completo della rete idraulica di prima raccolta delle acque di pioggia a servizio delle aree già urbanizzate;
- individuare, con riferimento al territorio comunale, la rete scolante costituita dai segmenti fluviali di esclusiva competenza regionale, dai corsi d'acqua in gestione ai Consorzi di bonifica, dall'idrografia controllata da altri soggetti pubblici e dalle condotte principali della rete comunale per le acque bianche o miste.

Il Comune di Venezia ha adottato ma mai approvato un Piano delle Acque che ora risulta superato e in via di nuova riformulazione.



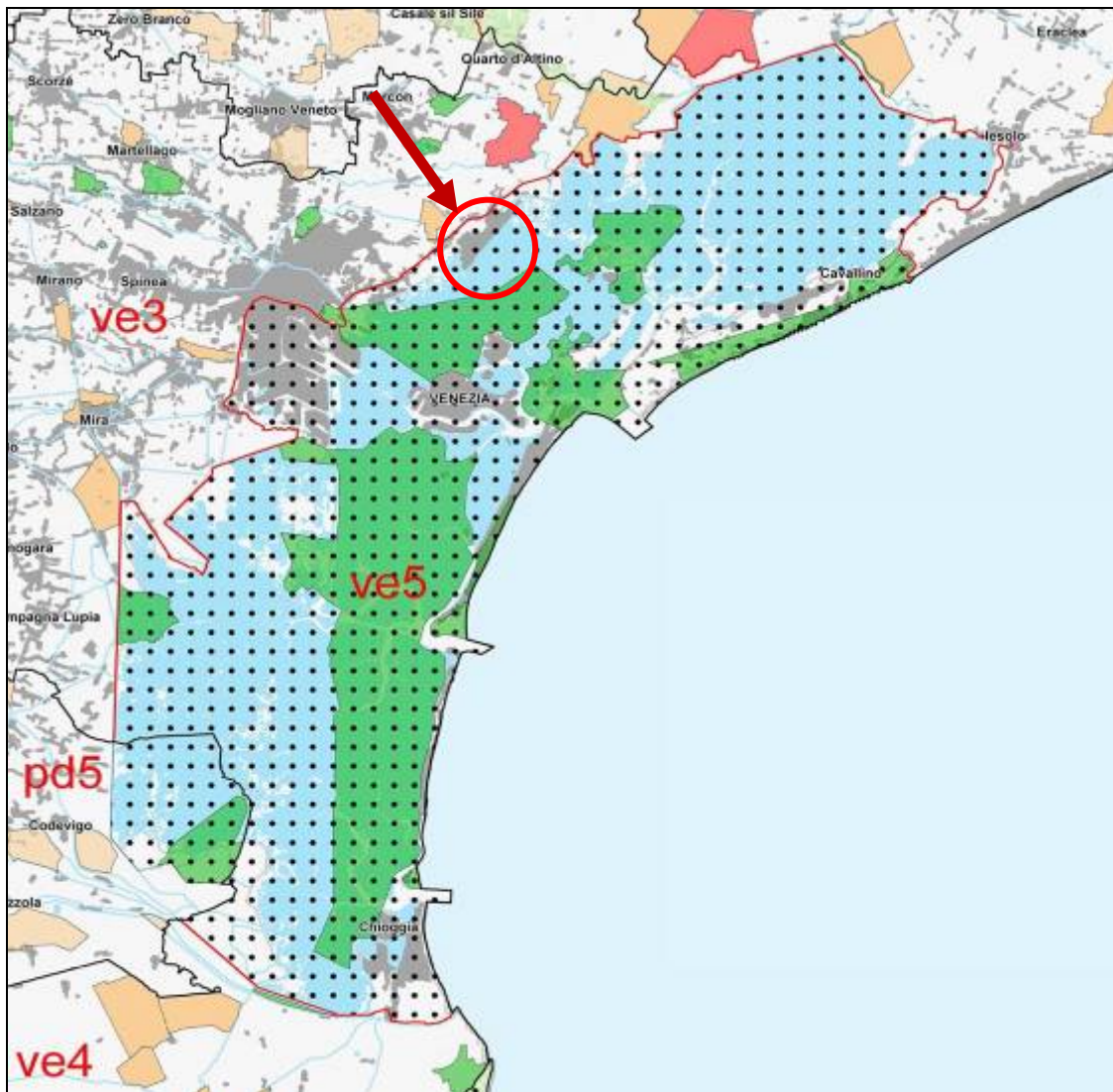
**Figura A5-16** Gli strumenti di pianificazione finalizzati alla difesa del suolo e alla tutela delle acque, introdotti dal D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii., dal D.Lvo n. 49/2010 (sfondo azzurro) e da altri piani collegati (Fonte: Provincia di Venezia, 2011).

#### A5.2.10 Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)

Con Legge Regionale n. 1 del 05.01.2007, modificata dall'ultima DGR n. 2463 del 04.08.2009, è stato approvato il nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007/2012, avente validità quinquennale (dal 1° febbraio 2007 al 31 gennaio 2012). Con Legge Regionale n. 1 del 01.02.2013, la validità del Piano Faunistico venatorio regionale è stata rideterminata al 30.09.2013.

Riguardo l'area oggetto del Masterplan, si evidenzia come riportato nell'allegato B - Cartografia del Piano Faunistico Venatorio, che il sedime aeroportuale rientra nell'Ambito Territoriale di Caccia "Ve5".

Non sono indicati in prossimità dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia istituti faunistici.



**Figura A5-17 Estratto dell'Allegato B – Cartografia del Piano Faunistico Venatorio Regionale.**

Dopo un complesso lavoro di preparazione e coordinamento avviato, con la sottoscrizione di uno specifico protocollo d'intesa, a giugno 2011, la Regione e le Province del Veneto sono pervenute all'adozione delle rispettive proposte di Piano faunistico-venatorio per il periodo 2014-2019. Detti Piani faunistico-venatori propongono, ognuno per le parti di propria competenza, gli elementi di pianificazione territoriale, di programmazione e regolamentazione delle attività venatorie e di gestione ambientale e della fauna sulla base di obiettivi strategici ambientali e gestionali condivisi.

L'insieme dei Piani è sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS): sono state quindi Adottate le proposte di Piano faunistico-venatorio regionale e provinciali per il periodo 2014-2019 e il 29 ottobre 2013 si sono chiuse le consultazioni con il pubblico previste dalla VAS. Al termine della procedura il Piano con le modifiche ed integrazioni intervenute potrà essere approvato.





#### A5.2.11 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è stato approvato dalla Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010. Esso è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale e assume i contenuti previsti dall'art. 22 della LR 11/04, nonché dalle ulteriori norme di legge statale e regionale che attribuiscono compiti alla pianificazione provinciale. Il PTCP si coordina con gli altri livelli di pianificazione nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza. Il PTCP, in riferimento all'art. 22 della LR 11/04, individua e precisa gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale nonché le zone umide, i biotopi e le altre aree relitte naturali, le principali aree di risorgiva, da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio.

Il PTCP è redatto in compatibilità con i contenuti del PTRC vigente e dei Piani d'Area (nel caso in esame il PALAV) in quanto coerenti con i compiti riservati dalla LR 11/04 ai diversi livelli di pianificazione urbanistica e territoriale e con la disciplina statale in materia di beni culturali e paesaggio.

Inoltre, il PTCP fa propri gli obiettivi, previsti dalla pianificazione sovraordinata, di tutela e valorizzazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, etnoantropologici nonché di tutela delle identità storico-culturali dei luoghi (art. 42 della normativa di attuazione del Piano, NTA).

Riguardo il Sistema Ambientale, il PTCP individua tutti gli elementi naturalistici – ambientali e le aree soggette a tutela che creano il sistema ambientale. In sintesi si evidenziano i seguenti elementi:

- l'area aeroportuale è vincolata dal punto di vista paesaggistico e, in prossimità dell'area di intervento, è presente una strada di origine romana (Via Annia) già indicata dal PTRC. Inoltre, l'area di intervento rientra nel perimetro del Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna– Ecosistema della laguna veneziana", DM 1 agosto 1985;
- l'area aeroportuale risulta confinante con i siti Rete Natura 2000 e, pertanto, risulta necessaria la verifica di necessità, per gli interventi in tale ambito della procedura di Valutazione di Incidenza (art. 22 NTA);
- il complesso aeroportuale si inserisce, pur non interferendo direttamente, all'interno di importanti elementi ambientali e naturalistici costituenti la rete ecologica provinciale (art. 28 NTA); la laguna, prospiciente alle piste, è tutelata come area umida (art. 26 NTA) e come biotopo (art. 24).

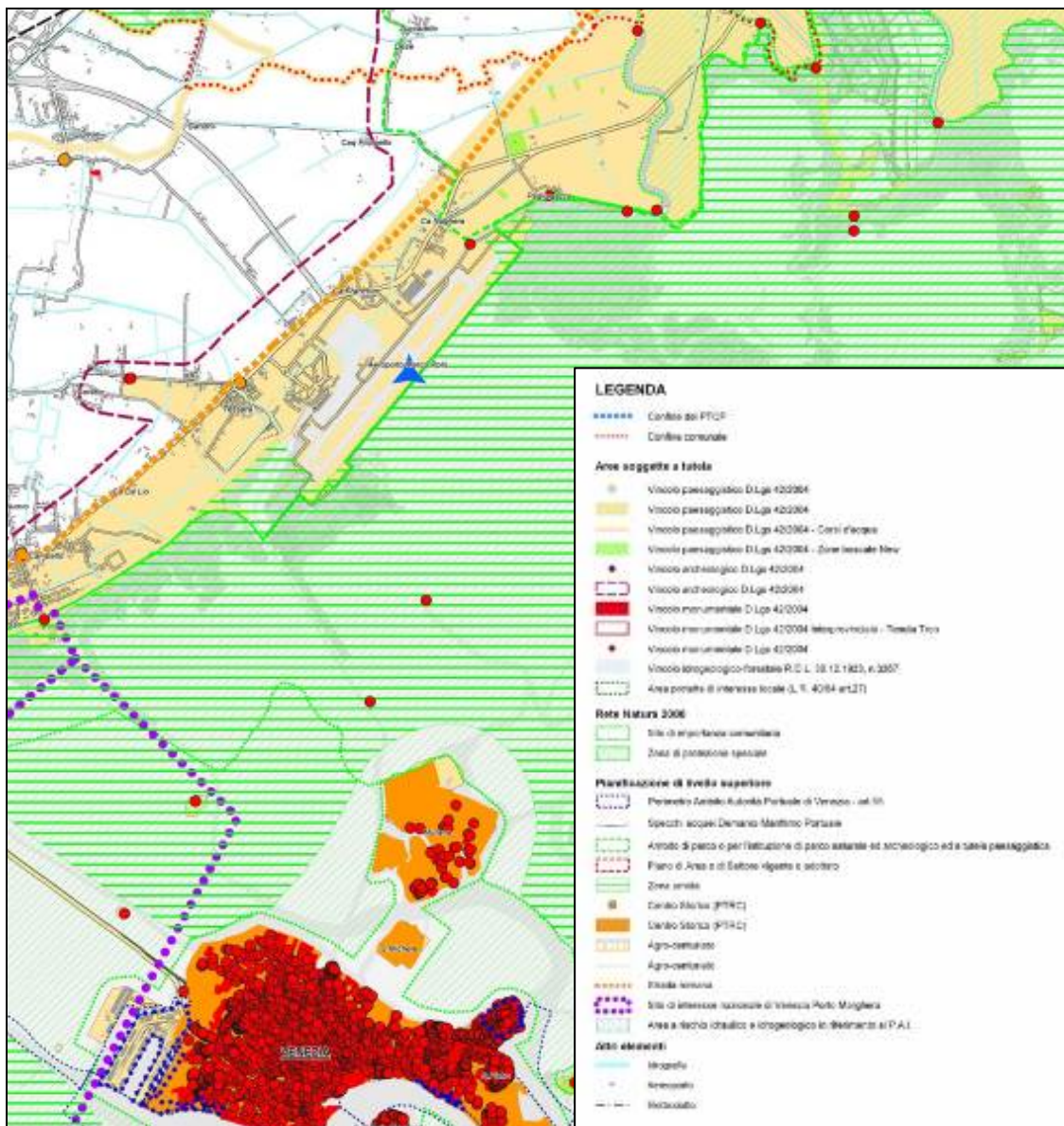


Figura A5-18 Estratto della Tavola 1.2 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale (Fonte: PTCP) (Tavola A5-1 in Allegato).

La Provincia promuove, per le aree di interesse ambientale (art. 24), modalità di gestione finalizzate a:

- favorire la fruizione sostenibile, anche mediante la costituzione di una rete di centri di educazione ambientale e l'attivazione di servizi ricreativi e turistici;
- tutelare le specie animali e vegetali e le loro relative biocenosi in modo da garantirne la conservazione e la riproduzione.



Inoltre, prescrive che fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle NTA, dette componenti naturali non possano essere oggetto di interventi che ne riducano l'estensione o che possano incidere negativamente sulla qualità ambientale delle stesse. Gli interventi ammessi su dette componenti naturali e in una fascia di 50 m dalle stesse sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli necessari per ragioni di pubblico interesse o di somma urgenza.

Per l'area umida, la laguna (art. 26 NTA), la Provincia, di concerto con gli altri enti interessati, promuove:

- la gestione di specie animali e vegetali in modo tale che l'utilizzo delle stesse, se necessario, avvenga con forme e modi che ne garantiscano la conservazione, la riproduzione e la densità biologica ottimale;
- il mantenimento delle attività agricole presenti, indirizzandole ed incentivandole verso forme di produzione tipiche, verso il turismo rurale, verso la coltivazione biologica e la lotta integrata alle fisiopatie vegetali.

In dette aree sono vietati:

- le attività o gli interventi che possano provocare distruzione, danneggiamento, compromissione, modificazione della consistenza e dello stato dei luoghi, fatta eccezione per i soli interventi finalizzati alla migliore gestione dell'ambiente ed alla attività di studi e ricerca scientifica e all'esercizio delle tradizionali attività e utilizzazioni compatibili;
- gli interventi di bonifica idraulica;
- i movimenti di terra e gli scavi, fatte eccezione esclusivamente per le operazioni di manutenzione dei canali esistenti per fini idraulici;
- la raccolta, l'asportazione ed il danneggiamento della flora spontanea, ai sensi della LR 53/74;
- la navigazione a motore al di fuori delle acque classificate navigabili;
- l'introduzione di specie animali e vegetali suscettibili di provocare alterazioni all'ecosistema o comunque alloctone, che non si siano insediate in forma permanente;

sono, invece, consentiti:

- gli interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria e di protezione civile e somma urgenza, di sistemazione e di difesa idraulica e di mantenimento e miglioramento delle condizioni di deflusso delle acque;
- le attività tradizionali di acquacoltura, nonché le attività alieutiche e di pesca professionale (nel rispetto dell'art. 14 della LR 50/86 e della conservazione e salvaguardia di particolari specie biocenosi di rilevante interesse naturalistico).

Inoltre, Il PTCP (art. 25) assume gli obiettivi di conservazione e salvaguardia dei corsi d'acqua e dei bacini idrici, anche minori, riconoscendo che tali elementi rivestono rilevanza strutturale per l'assetto ambientale e idrogeologico del territorio provinciale. Riconosce che, per le loro caratteristiche naturali e geomorfologiche, i principali corsi d'acqua (Adige, Brenta, Piave, Livenza e Tagliamento, Sile), insieme al sistema delle lagune (laguna di Venezia, laguna del Morto, laguna di Bibione e Caorle), assumono il valore di "segni ordinatori" elementi e sistemi complessi che devono essere considerati anche nella loro funzione di integrazione tra i sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale. La Provincia inoltre, allo scopo di rafforzare e integrare detti obiettivi, promuove la qualità ambientale nelle aree contermini delle risorse idriche.





**LEGENDA**

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>●●●●● Contorno del PTCP</li> <li>--- Contorno comunale</li> <li>■■■■■ Progetto "Il Passante verde" - Mitigazione Nuova Roma</li> <li>■■■■■ Accordo "Vallata Miranese"</li> <li>■■■■■ Piano regionale (D.Lgs. 42/2004 art. 142 - ex legge 41/1995) - art. 26</li> <li>■■■■■ Riserva regionale (D.Lgs. 42/2004 art. 142 - ex legge 41/1995) - art. 30</li> <li>●●●●● Attributo di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale (PTCP vigente, art. 30) - art. 25</li> <li>■■■■■ Area protetta di interesse locale (L. R. 4/2014 art. 27); Piano regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lomello e dei laghi di Cadoro art. 21</li> <li>●●●●● Attributo per l'individuazione di Riserva Naturale Provinciale (PTCP vigente, art. 30) - art. 21</li> <li>■■■■■ Area di tutela paesaggistica di interesse regionale soggetta a competenza degli Enti locali (PTCP vigente, art. 30) - art. 23</li> <li>■■■■■ Zona unità inclusa nell'elenco previsto dal DPR 13/2015, s. 448 (Vale Avelco) - art. 20</li> <li>■■■■■ Gola</li> <li>●●●●● Riserva</li> <li>●●●●● Geoliti - art. 24 e 28</li> <li>■■■■■ Stazzo - art. 24</li> <li>●●●●● Canto albero - art. 30 e 29</li> <li>■■■■■ Sbarco locale - art. 28</li> <li>■■■■■ Corsie d'acqua e aperture laterali - art. 25 e 30</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■■■■■ Laghi - art. 27</li> <li>■■■■■ Zona unità (PTCP vigente) - art. 26</li> <li>■■■■■ Elemento idromorfologico - art. 26</li> <li>■■■■■ Vegetazione arboreo-arbustiva periferica di interesse ecologico - art. 26</li> <li>■■■■■ Siti di recupero e recupero</li> <li>●●●●● Siti di Interesse Nazionale di Porto Marghera</li> <li>■■■■■ Siti di Interesse Comunitario (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2006/47/CE) - art. 22</li> <li>■■■■■ Zona di Protezione Speciale (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2006/47/CE) - art. 22</li> <li>■■■■■ Segni ordinati - art. 25</li> <li>■■■■■ Area nuclea - art. 25</li> <li>■■■■■ Corridoio ecologico di area vasta - art. 25</li> <li>■■■■■ Corridoio ecologico di livello provinciale - art. 25</li> <li>■■■■■ Vano ambiente - art. 28</li> </ul> |
|--|--|

**Figura A5-19 Estratto della Tavola 3.2 Carta del sistema ambientale (Fonte: PTCP) (Tavola A5-2 in Allegato).**





La Relazione illustrativa del Piano evidenzia fra i temi di rilievo per la pianificazione territoriale delle attività economiche, la necessità di creare alcune polarità forti all'interno dello spazio metropolitano. Fra questi poli viene indicata l'area di Tessera dove attorno all'aeroporto Marco Polo dovrebbero crescere un insieme di attività collegate alla logistica e alle tecnologie aeronautiche.

In merito, il Piano, in attuazione degli obiettivi strategici, individua i poli di servizi ed i relativi fattori di centralità, definendo l'esigenza di confermare o rinforzare detti poli. L'ambito di Tessera risulta un polo da rinforzare con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità attraverso l'adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico e lo scambio intermodale gomma-ferro.

Il PTCP definisce i seguenti obiettivi per l'assetto economico – produttivo:

- garantire un dimensionamento delle previsioni insediative commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico e gli impatti ambientali e paesistici;
- favorire la concentrazione degli insediamenti in poli di rilievo sovracomunale dotati di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico (SFMR, trasporto pubblico locale, tram);
- promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;
- ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo e garantendo con opportune infrastrutture la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti, dei carichi di traffico veicolare privato sulle reti locali.

L'ambito aeroportuale si colloca all'interno del Polo metropolitano – regionale di Marcon – Dese – Tessera. Il sistema della mobilità prevede l'adeguamento della viabilità esterna SS 14 - Triestina e l'interconnessione aeroporto sistema ferroviario (SFMR e linea AV/AC).

Inoltre il PTCP persegue l'obiettivo di messa in connessione rapida di tutti i sistemi legati alle aree turistico balneari con le strutture aeroportuali di Tessera e Treviso (Tessera – Venezia Lido – Punta sabbioni – Cavallino – Jesolo – Eraclea - Caorle a nord-est, Lido Pellestrina e Chioggia a sud).

Il progetto del Nodo Intermodale si colloca come l'opera strategica del Progetto Infrastrutture Metropolitane Integrate che prevede l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali (art. 59 NTA).

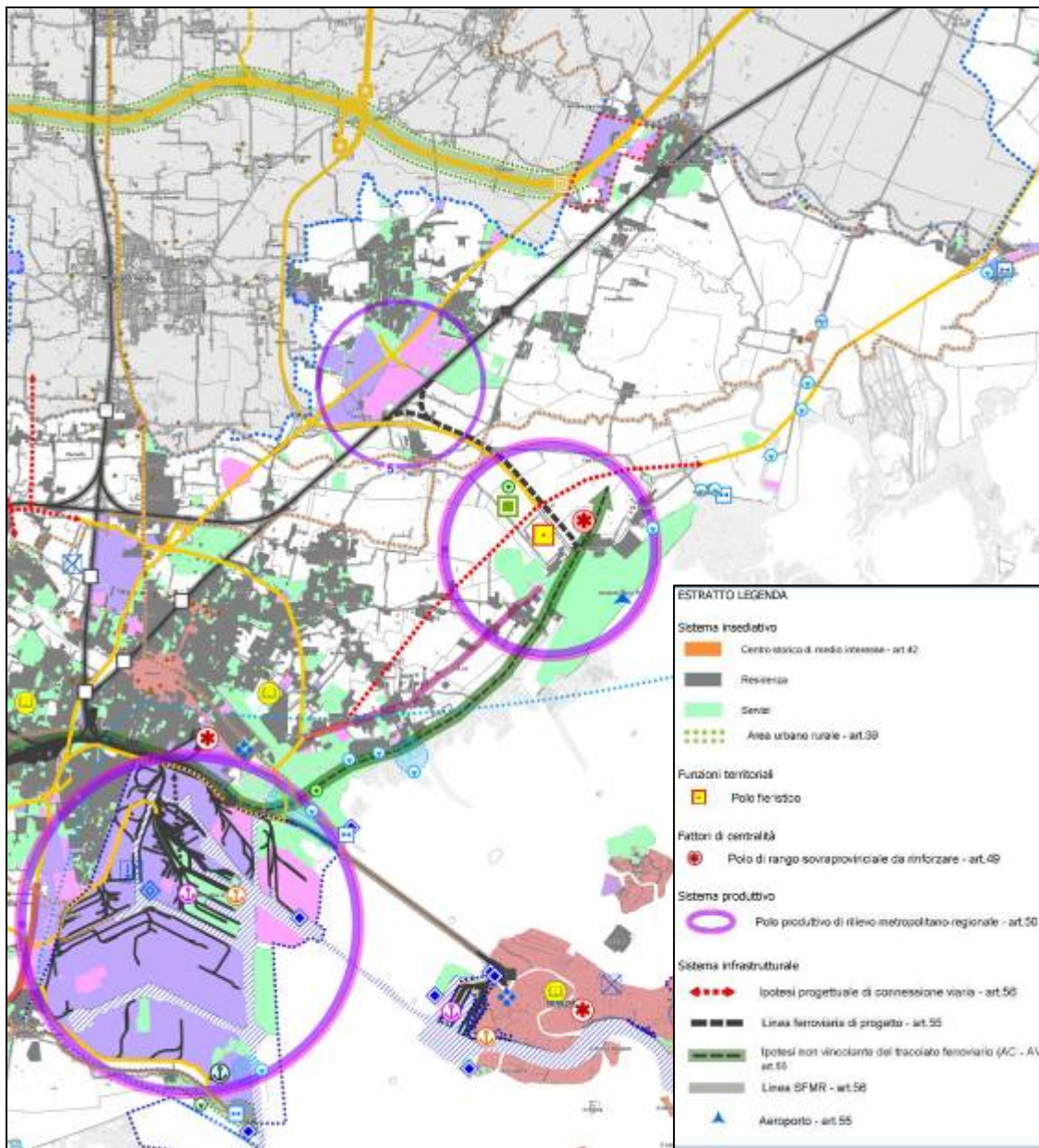


Figura A5-20 Estratto della Tavola 4.2 Carta del sistema insediativo-infrastrutturale (PTCP) (Tavola A5-3 in Allegato).



#### A5.2.12 Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008)

Il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2007 – 2012) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 51 del 12.06.2003 e modificato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 2007/00079 del 22.11.2007. Il Piano, come previsto all'art. 8 della legge regionale n. 50/93, ha ripartito il territorio in Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) e specificatamente, per quanto riguarda l'intervento oggetto della presente analisi, essi interessano l'ATC "ve5" lagunare.

Attualmente la Provincia di Venezia ha adottato la proposta di Piano faunistico-venatorio per il periodo 2014-2019, che, insieme al Piano regionale ed ai Piani delle altre Provincie, è sottoposto a VAS (cfr. par. A5.2.9).

In base all'art. 10, comma VIII della Legge 157/92, che fissa norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio, il piano faunistico-venatorio deve comprendere:

- le oasi di protezione destinate al rifugio, alla riproduzione e alla sosta della fauna selvatica;
- le zone di ripopolamento e cattura, destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale ed alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio in tempi e condizioni utili all'ambiente fino alla ricostituzione e alla stabilizzazione della densità faunistica ottimale per il territorio;
- i centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, ai fini di ricostituzione delle popolazioni autoctone;
- i centri privati di riproduzione di fauna selvatica allo stato naturale, organizzati in forma di azienda agricola singola consortile o cooperativa ove è vietato l'esercizio dell'attività venatoria ed è consentito il prelievo di animali allevati appartenenti a specie cacciabili da parte del titolare dell'impresa agricola, di dipendenti della stessa e di persone nominativamente indicati;
- le zone e i periodi per l'addestramento, l'allenamento e le gare di cani anche con fauna selvatica naturale o con l'abbattimento di fauna di allevamento appartenente a specie cacciabili la cui gestione può essere affidata ad associazioni venatorie, cinofile ovvero ad imprenditori agricoli singoli o associati;
- i criteri per la determinazione del risarcimento in favore dei conduttori dei fondi rustici per i danni arrecati dalla fauna selvatica alle produzioni agricole e alle opere approntate su fondi vincolati per gli scopi di cui ai primi tre punti;
- i criteri per la corresponsione degli incentivi in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici, singoli o associati, che si impegnino alla tutela ed al ripristino degli habitat naturali e all'incremento della fauna selvatica nelle zone di cui ai primi due punti;
- l'identificazione delle zone in cui sono collocabili gli appostamenti fissi.

Si evidenzia che il Piano faunistico venatorio regionale analizzato in precedenza, come previsto dall'art. 8 comma 2 della citata LR n. 50/93, attua la pianificazione faunistico-venatoria mediante il coordinamento nonché, ove necessario, l'adeguamento ai fini della tutela degli interessi ambientali e di ogni altro interesse regionale, dei piani faunistici provinciali.



### A5.3 Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale

A livello comunale vengono analizzati i seguenti piani che in modo più specifico evidenziano le conformità e i vincoli territoriali, urbanistici e/o ambientali, cui sono soggette le azioni e le previsioni derivanti dalla realizzazione dell'intervento. Gli strumenti urbanistici analizzati risultano essere:

- Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia;
- Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera;
- Variante parziale alla VPRG per la Terraferma "Quadrante di Tessera";
- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia;
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia;
- Piano di Classificazione Acustica dei Comuni di Venezia, Cavallino Treponti, Mira, Quarto D'Altino, Marcon, Roncade;
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Venezia;
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia.

#### A5.3.1 Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia

Per quanto riguarda la Variante al PRG per la Terraferma, analizzando l'ambito territoriale interessato dall'aeroporto Marco Polo si evidenziano le seguenti Zone Territoriali Omogenee (ZTO):

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

Vengono, inoltre, segnalate, nelle vicinanze le aree per lo sport, lo spettacolo (stadio) e il verde urbano dei forti (Vf).

Per quanto riguarda la viabilità si individua il sedime di fascia di rispetto in due nuove rotonde a confine con l'aeroporto.

Verso l'abitato di Tessera, l'ambito territoriale, oggetto del presente studio, confina con una zona residenziale di completamento B3, con la viabilità extraurbana principale e con il Canale Bazzera.



Nella seguente figura viene riportata la zonizzazione dell'area di interesse.

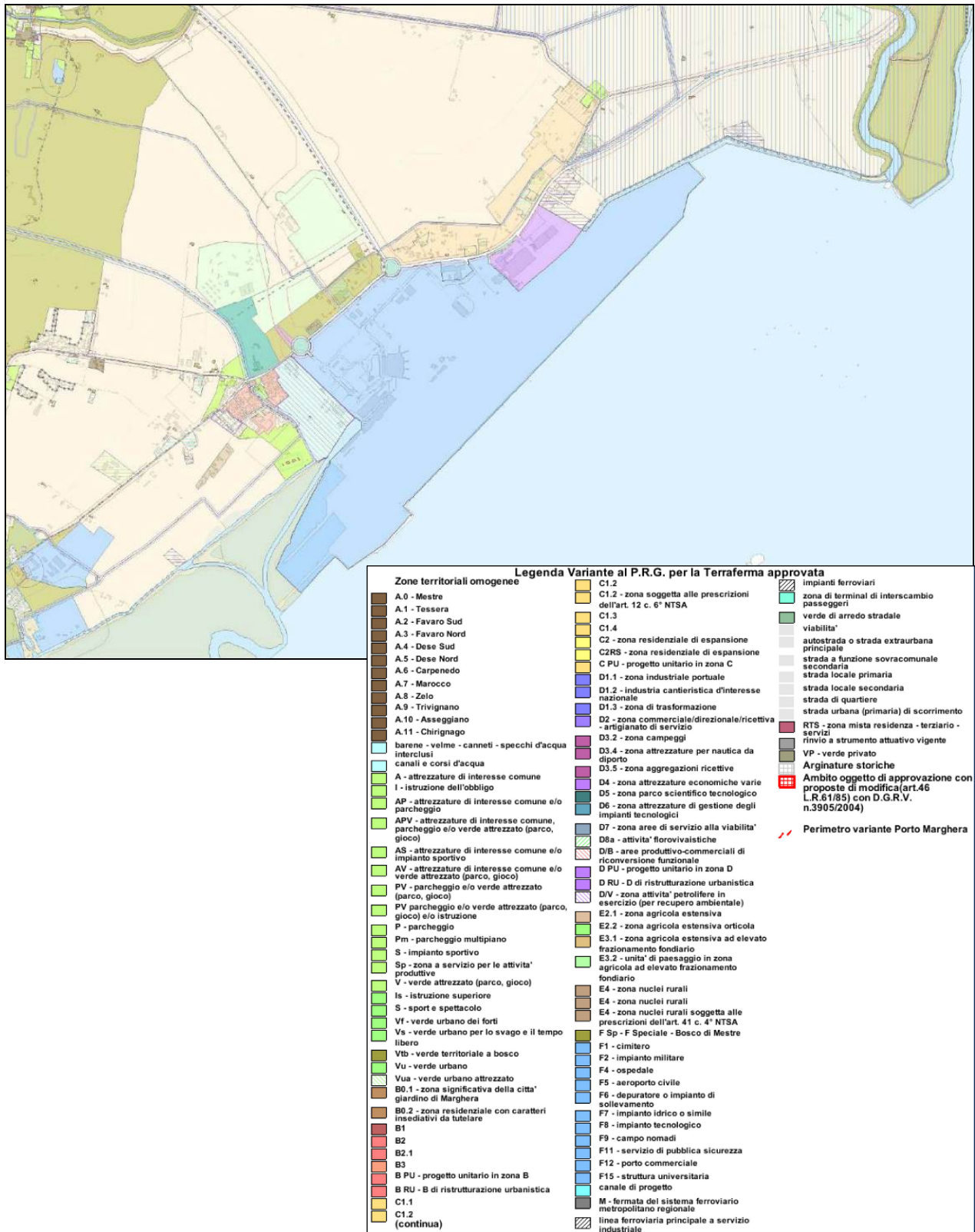


Figura A5-21 Estratto SIT Comune di Venezia – Zonizzazione VPRG della Terraferma.



La normativa tecnica di attuazione della Variante per quanto riguarda la zona di terminal stradale (art. 59) prevede, fra l'altro, che<sup>14</sup>:

"59.1 Nelle zone destinate a Terminal stradale, classificabili come ZTO di tipo F, dovranno essere realizzate attrezzature atte a facilitare lo scambio di persone e di cose tra i mezzi autoveicolari e acquei sia pubblici che privati quali: parcheggi a raso e multipiano, strutture per l'interscambio di passeggeri e merci e servizi connessi, magazzini e piazzali per l'interscambio merci, impianti per il rifornimento di carburante, locali per il culto, servizi pubblici di vigilanza e di sicurezza civile, banchine, approdi e spazi acquei per la movimentazione dei natanti, spazi attrezzati a verde. In tale zona saranno inoltre ammesse le destinazioni d'uso di cui alle lettere C, D, E1 ed E2 di cui all'art. 8 delle NTGA (Norme Tecniche di Attuazione Generale ndr.).

59.3 Al fine di garantire l' integrazione tra le varie attrezzature del Terminal stradale, gli interventi sulle aree interessate da tale destinazione d'uso saranno subordinati all'approvazione di uno strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica.

59.4 Nella redazione dello strumento attuativo, di cui al comma precedente dovranno essere osservati i seguenti indirizzi e indici:

- a) la viabilità di distribuzione interna all'area dovrà garantire la selezione dei vari tipi di traffico;
- b) l'altezza massima dei parcheggi multipiano non potrà superare i m 9.00; l'altezza massima degli edifici con altra destinazione non potrà superare i m 12.50; tali limiti potranno essere superati solo previo parere favorevole delle autorità preposte alla tutela dei beni ambientali;
- c) l'edificazione, comprensiva dei parcheggi multipiani, non potrà superare un indice di copertura territoriale (Ct) di  $0.5 \text{ m}^2 / \text{m}^2$ ;
- d) lo strumento attuativo dovrà definire le modalità di realizzazione degli impianti e i soggetti a ciò abilitati;
- e) i parcheggi a raso dovranno essere alberati con densità non inferiore ad una pianta ogni  $50 \text{ m}^2$  di superficie e dovranno essere delimitati da siepi.

59.5 Per gli edifici esistenti all'interno dell'area soggetta a strumento attuativo e fino alla sua approvazione, sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria".

Riguardo i fiumi e canali - Fasce di rispetto lungo i corsi d'acqua per il risanamento e il riequilibrio della laguna (art. 69) si afferma:

---

<sup>14</sup> Elementi geometrici ed indici urbanistici utilizzati:

It = Indice di fabbricabilità territoriale esprime (in  $\text{m}^3/\text{m}^2$ ) il rapporto V/St (Volume/ Superficie territoriale) massimo consentito, dove V (Volume) esprime la consistenza virtuale dell'organismo edilizio determinata dal prodotto della Sp (Superficie lorda di pavimento) per il coefficiente fisso 3 m

Ct = Indice di copertura territoriale: esprime (in percentuale) il rapporto Sc/St (Superficie coperta/ Superficie territoriale) massimo consentito

Ut = Indice di utilizzazione territoriale: esprime (in  $\text{m}^2/\text{m}^2$ ) il rapporto Sp/St (Superficie lorda di pavimento/ Superficie territoriale) massimo consentito

Dc = Distanza dal confine di proprietà nonché dal confine di zona destinata a spazi pubblici o di uso pubblico ovvero di zona F

“69.1 Per i corsi d'acqua quali fiumi, canali scolmatori, canali di bonifica, di derivazione e/o irrigazione, esistenti all'interno degli ambiti territoriali di cui all'art. 1 delle presenti norme, sono unicamente consentiti, previo parere favorevole degli Enti istituzionalmente competenti in materia di idoneità tecnica in relazione al regime idraulico e/o compatibilità ambientale, i seguenti interventi:

- a) opere di bonifica, difesa o riassetto del regime idraulico;
- b) punti di ormeggio attrezzati con paline, bricole, boe;
- c) passerelle, pontili galleggianti, banchine, scivoli, impianti di alaggio e varo, in caso di darsene o banchine legittimamente esistenti e/o previste dagli strumenti urbanistici ovvero solo se funzionali ad insediamenti previsti dal PRG.

69.2 Il presente PRG individua gli spazi ove realizzare cavane ed ormeggi nell'ambito della gronda lagunare veneziana che si estende da S. Giuliano al Montiron, suddividendo le acque in:

- a) acque ove e possibile costruire cavane fisse;
- b) acque ove e possibile costruire cavane galleggianti;
- c) acque ove e possibile ormeggiare barche;

69.3 Lungo i corsi d'acqua di cui al precedente comma 69.2 potranno inoltre essere previsti sulle terre emerse, previa approvazione da parte del Consiglio Comunale di "progetti unitari d'utilizzo", indipendentemente dalla zona in cui ricadono, gli interventi per la realizzazione di infrastrutture od attrezzature pubbliche o di uso pubblico al servizio delle aree quali scivoli per alaggio - varo, tettoie e/o capannoni in legno per manutenzione di piccole imbarcazioni, posteggi per autovetture - cicli, servizi a questi usi collegati. Le costruzioni non potranno superare un Ut di  $0.01 \text{ m}^2/\text{m}^2$  rispetto alla superficie dell'area soggetta a "progetto unitario di utilizzo" e i volumi realizzati verranno sottratti dall'eventuale capacità edificatoria dei lotti su cui insistono. Gli interventi potranno essere realizzati direttamente dai privati proprietari delle aree; previo costituzione di Consorzio di comparto.

69.4 Le percorrenze di testa d'argine saranno sempre esclusivamente pedonali, con la sola esclusione delle piazzole ove nei "progetti di utilizzo unitari" saranno previsti gli scivoli per alaggio-varo. I raccordi tra il piede dell'argine ed il suo colmo saranno strutturati mediante scaletta di collegamento in legno di larghezza massima di 1.00 m.

69.5 Gli attracchi, le cavane e gli scivoli dovranno essere realizzati in conformità ai tipi edilizi previsti nella scheda allegata al presente articolo.

69.6 Lungo le sponde di tutti i canali e i corsi d'acqua consortili all'interno del territorio comunale, si istituisce una fascia di rispetto di larghezza minima di m 50 (si veda art. 27 della LR 61/85) a partire dal piede dell'argine per i corsi d'acqua canalizzati e a partire dal ciglio della sponda per quelli non canalizzati.

69.7 In tali fasce, di competenza dei vari Consorzi di Bonifica:

- a) è vietata qualsiasi edificazione;
- b) è vietata la coltivazione;
- c) sono permessi interventi per la costituzione di percorsi ciclopeditoni, previo consulto dei diversi Consorzi di Bonifica e purché sia garantita l'efficienza delle sponde e lo spazio di manovra per tutte le opere di manutenzione;

- d) sono ammessi ed incentivati tutti gli interventi volti al risanamento ed al riequilibrio ambientale dei corsi d'acqua stessi e della laguna. A tale proposito negli elaborati di piano a scala 1:2000 sono individuati alcuni canali e corsi d'acqua in cui il tracciamento di tale fascia, distinta in due differenti casi a seconda del tipo di apporto laterale che interessa il corso d'acqua, indica possibili interventi sui profili che tengono conto del particolare ambiente - paesaggio che il corso d'acqua attraversa secondo le indicazioni del "Progetto Ambientale" allegato al presente PRG.

69.8 In fregio ai corsi d'acqua del Dese, del Marzenego e del Naviglio Brenta non è consentita l'installazione di insegne e cartelloni pubblicitari ad esclusione delle insegne e cartelli indicatori di pubblici servizi o attrezzature pubbliche e private di assistenza stradale, attrezzature ricettive ed esercizi pubblici esistenti nelle immediate adiacenze, nonché di quelli per la descrizione delle caratteristiche dei siti attraversati."

#### A5.3.2 Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tesserà

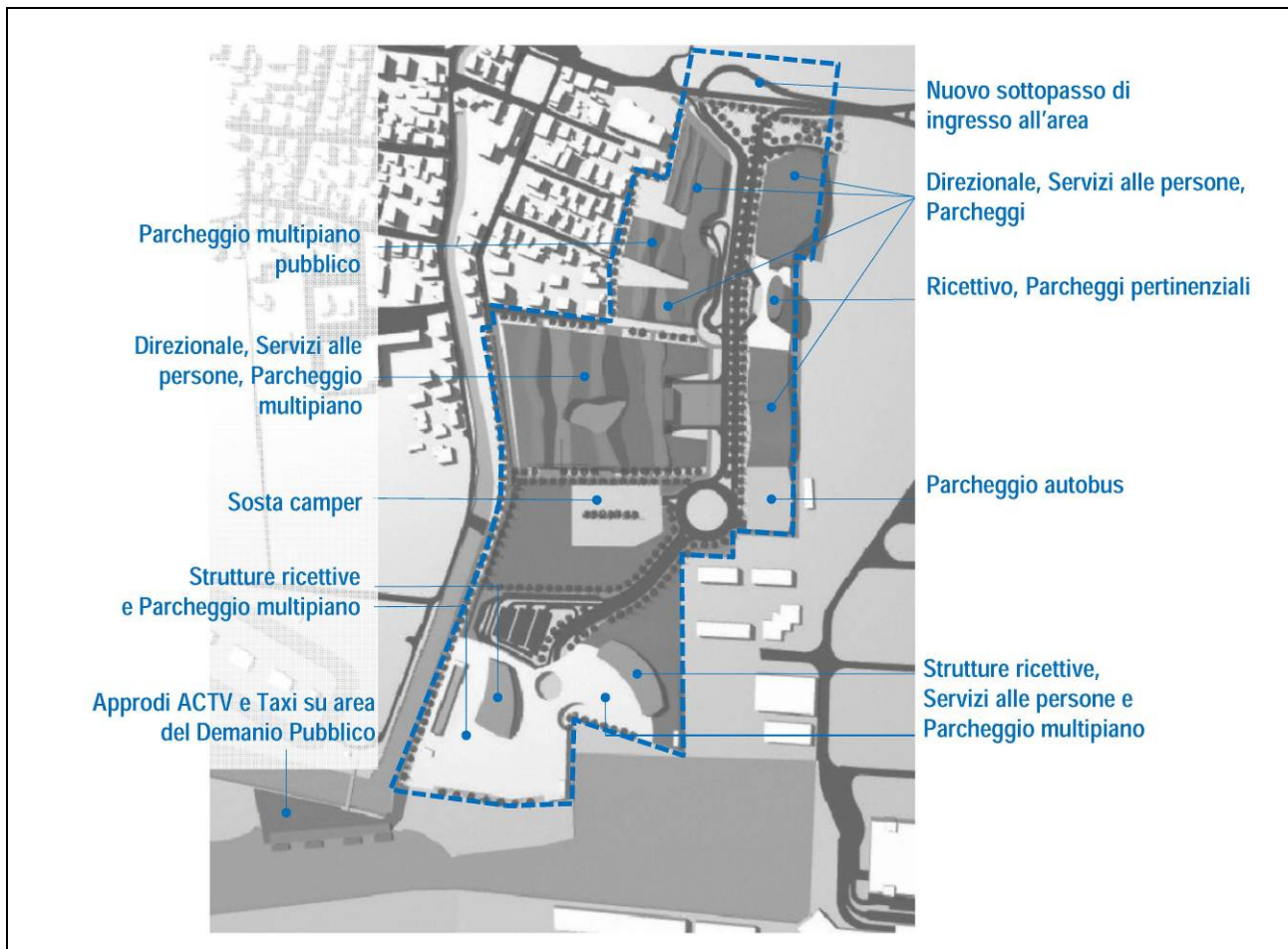
Il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tesserà è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 724 del 20 dicembre 2013. Come riportato all'art. 1 della normativa tecnica di attuazione del Piano, il presente strumento attua le previsioni della vigente e già analizzata Variante al PRG per la Teraferma, per l'ambito individuato come T-2 Terminal Tesserà e disciplinato dall'art. 59 – Zona di Terminal stradale e dalle relative Norme Tecniche Generali di Attuazione (N.T.G.A.) e Norme Tecniche Speciali di Attuazione (N.T.S.A.) di superficie complessiva di 263.337 mq. per la realizzazione di un nodo per i intermodali per i residenti del Comune di Venezia e flussi turistici diretti verso la città insulare di Venezia.

Si evidenzia che come riportato all'art. 10 della citata normativa, "al fine di garantire l'inserimento ecologicamente compatibile di tutti gli interventi, finalizzato alla conservazione ambientale ed ecologica del paesaggio, si prescrive la redazione di un Progetto Ambientale, da sottoporre all'approvazione della Direzione Ambiente del Comune di Venezia". Inoltre, il Piano individua 13 lotti di intervento (art. 8) individuando le funzioni principali di ciascun lotto e le funzioni accessorie a servizio di quelle principali fino ad un massimo del 30% della Sp (Superficie lorda di pavimento massima). Inoltre, definisce i caratteri morfologici dell'edificazione che dovranno essere coerenti con i criteri di progettazione unitaria riguardanti la connotazione architettonica dei manufatti (materiali, colori, rivestimenti, elementi di arredo urbano, trattamento degli spazi scoperti pertinenti, ...) nonché, negli articoli successivi, definisce pure gli standard urbanistici.

L'art 9 prevede fra gli indirizzi generali del Piano l'obiettivo di rispettare e anticipare gli obiettivi di cui alle Direttive europee in tema di energia, di rifiuti e di raggiungimento dei traguardi di riduzione delle fonti climalteranti del 20.20.20; il P.P. mira a creare un nuovo insediamento che possa contenere al massimo l'impatto ambientale delle strutture e delle attività connesse alla sua attuazione nel rispetto delle prescrizioni indicate che riguardano sostanzialmente il basso consumo di energia degli edifici realizzati e l'uso della bioarchitettura.

Si riporta di seguito la localizzazione delle funzioni principali previste dal Piano.





**Figura A5-22 Localizzazione delle funzioni principali previste dal Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tesserà.**

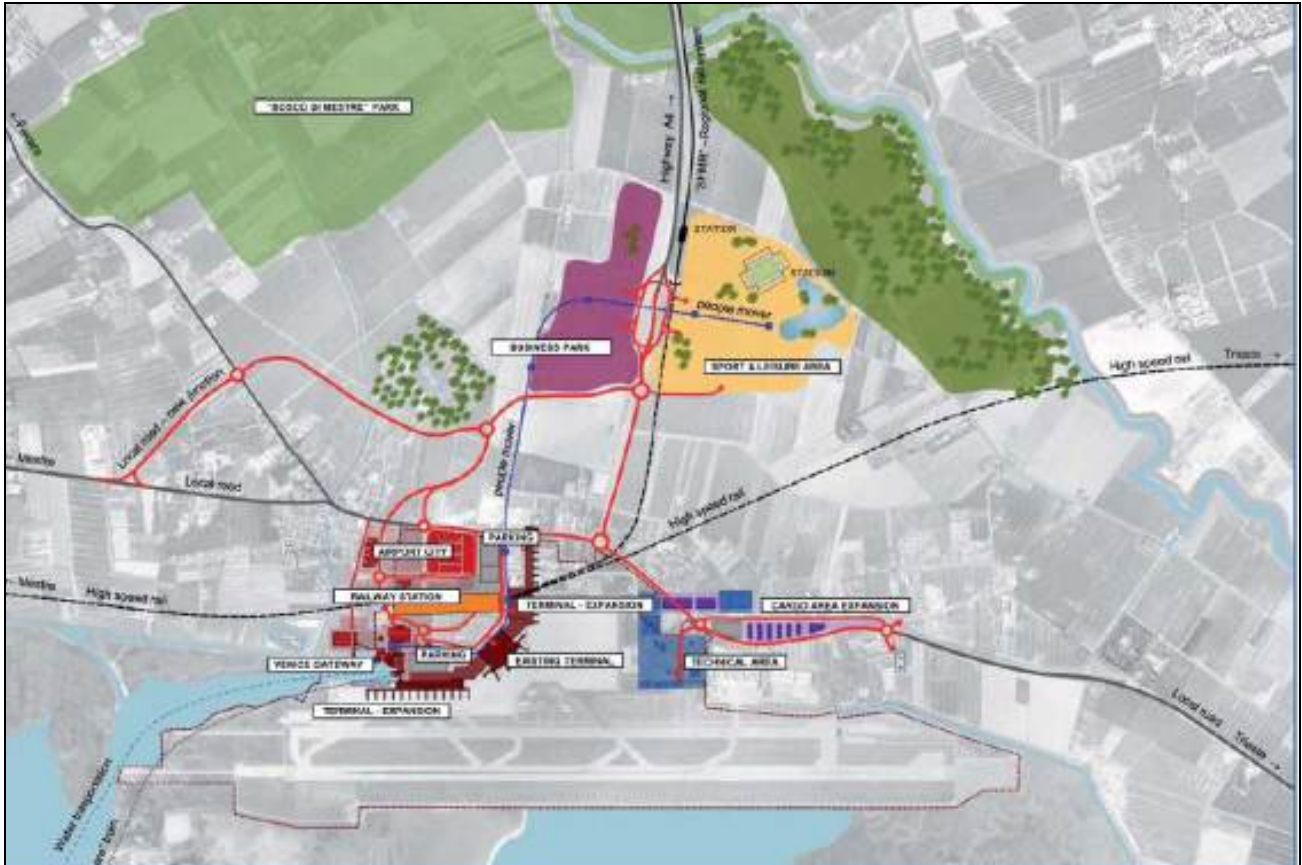
### A5.3.3 Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tesserà"

La Variante parziale alla VPRG per la Terraferma, denominata "Quadrante di Tesserà" è stata approvata nel 2004 con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 133/04. Il Consiglio Comunale ha adottato suddetta Variante per individuare le aree dove realizzare il Casinò e lo Stadio.

Tale variante parziale:

- propone la modifica della localizzazione del nuovo stadio per il gioco del calcio di Venezia e l'inserimento della nuova sede di terraferma del casinò municipale di Venezia e del centro polifunzionale ad essa connessa;
- prevede un progetto di sviluppo urbanistico incentrato sulla realizzazione delle strutture del Casinò e del nuovo stadio;
- adegua le previsioni relative alle fasce di rispetto del sistema viario, per la razionalizzazione della nuova viabilità a servizio dello stadio e del collegamento funzionale tra la tangenziale, l'aeroporto e la SS 14;

- recepisce la volontà espressa dal Consiglio Comunale, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 142/99 ,di individuare una soluzione viaria complessiva capace di relazionarsi con dette infrastrutture e che consenta di eliminare i traffici di attraversamento del centro di Tesserà;
- fa proprie le previsioni regionali (PRS, PTRC) in ordine alla nuova tratta della rete del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) che collega Mestre con l'aeroporto di Tesserà, con tracciato parallelo alla bretella autostradale e con la previsione di una fermata intermedia a servizio del nuovo stadio.

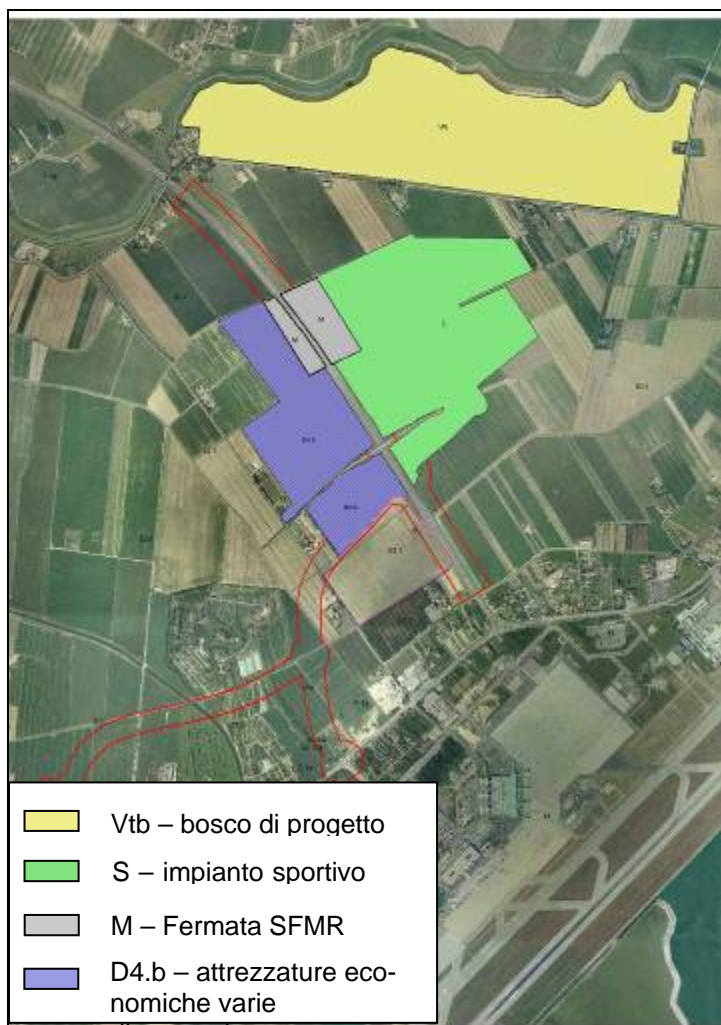


**Figura A5-23 Schema di configurazione del “Quadrante di Tesserà”.**

Con atto d'indirizzo n. 23 del 18.07.2008 la Giunta comunale ha definito, di concerto con la Regione Veneto, la procedura per modificare i contenuti della Variante adottata, adeguandola a nuovi scenari pianificatori.

Sulla scorta di tale atto d'indirizzo, il 25.07.2008 è stata presentata un'osservazione congiunta di SAVE, Società Marco Polo e Società Agricola Ca' Bolzan, che propone le necessarie modifiche per realizzare un programma complesso di opere che porterà alla costituzione di un forte polo di servizi e alla contestuale compensazione ambientale attraverso la piantumazione e la naturalizzazione di un'ampia area lungo il fiume Desè.

Con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 2893 del 29.09.2009, la Regione Veneto ha approvato la Variante in oggetto con proposte di modifica, esprimendosi favorevolmente all'accoglimento dell'osservazione, ma subordinando l'approvazione definitiva al parere favorevole del Consiglio Comunale. Il Consiglio Comunale si è espresso favorevolmente con Deliberazione n. 131 del 03.11.2009.



**Figura A5-24 Area del “Quadrante di Tessa” in base alla Delibera del Consiglio Comunale n. 131 del 03.11.2009.**

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 14-15.01.2010 sono state approvate le osservazioni pervenute. La documentazione è stata inviata nuovamente in Regione per l'approvazione definitiva non ancora avvenuta.



#### A5.3.4 Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia

Così come previsto dalla citata Legge Regionale 11/2004, il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia:

- definisce le linee strategiche dello sviluppo territoriale;
- individua le invarianti di carattere ambientale paesaggistico e storico testimoniale;
- determina per Ambiti Territoriale Omogenei (ATO) parametri dimensionali e i limiti.

Il Piano di Assetto Territoriale (PAT) è stato approvato dal Consiglio Comunale di Venezia con Deliberazione n. 5 del 30-31 gennaio 2012 e l'iter ha previsto il recepimento da parte del Comune delle osservazioni come da normativa regionale vigente e l'approvazione da parte del Consiglio Comunale il 22 dicembre 2012 con Deliberazione n. 104. Ora l'iter amministrativo si concluderà con l'approvazione definitiva tramite la Conferenza dei servizi fra Comune e Provincia di Venezia.

Nella Relazione di progetto del PAT riguardo i "Sistemi ambientali della Terraferma" e in merito al sistema che si sviluppa lungo il fiume Dese si afferma che "costituisce elemento strutturante per il bosco di Mestre e di connessione, con questo, per gli insediamenti urbani di Dese, Favaro e Tessera, tra la struttura ambientale e urbana di Marcon e la laguna in prossimità della complessa infrastruttura aeroportuale. All'interno di tale sistema il PAT inserisce una delle scelte urbanistiche strategiche per il consolidamento e lo sviluppo economico del Comune di Venezia, costituita dal Quadrante Tessera".

Riguardo il "Sistema idrogeologico della laguna" il PAT ha come obiettivi la necessità di mettere in atto forme di controllo e limitazione dell'inquinamento delle acque sotterranee, di salvaguardia dell'assetto idrogeologico, della permeabilità, della capacità depurativa del suolo e la formazione di sistemi di depurazione naturale, ai fini del contenimento dei fattori inquinanti, e del mantenimento costante degli apporti di acqua dolce nella falda. In merito all'impermeabilizzazione dei suoli, il PAT afferma che le trasformazioni del territorio sono strettamente correlate alla valutazione della loro compatibilità idraulica pertanto "ogni progetto di trasformazione dell'uso del suolo, che provochi una variazione di permeabilità superficiale, dovrà prevedere misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente idrometrico secondo il principio dell'invariabilità idraulica".

Riguardo il Bosco di Mestre, la Relazione di progetto scrive: "il processo innescato con la previsione di piantumare una vasta porzione di territorio di terraferma, quale definitivo utilizzo del suolo, costituisce il più rilevante intervento di riqualificazione paesistico-ambientale avviato dal Comune di Venezia, posto a sancire il passaggio dalla fase di sfruttamento funzionale del territorio a quella del suo recupero e della sua valorizzazione".





**Figura A5-25 Aree interessate dal “Bosco di Mestre” (Fonte: Comune di Venezia, Istituzione Boschi e Grandi Parchi).**

Riguardo il “Quadrante di Tessera” si afferma che “nelle more dell’approvazione regionale di tale Variante (Variante parziale al PRG della Terraferma denominata “Quadrante di Tessera” analizzata in precedenza, cfr. par. A5.3.3), il PAT prevede uno scenario che, alla luce del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l’aeroporto, permetta:

- la sua definizione localizzativa, più baricentrica tra il polo intermodale di Tessera e i sistemi ambientali costituiti dalla cintura verde di Favaro ed il fiume Dese;
- la previsione della realizzazione di una vasta area a bosco e verde urbano attrezzato a compensazione ambientale dell’incidenza dell’intervento;
- l’organizzazione di un sistema viario primario che preveda la realizzazione:
  - della viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l’aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tessera;
  - del “By Pass” di Tessera che consente la riqualificazione di tale centro abitato;
  - del conseguente spostamento, più a nord, della prevista fermata Stadio del SFMR che consente la fattibilità altimetrica del tracciato ferroviario.



In tale nuovo scenario urbanistico, che in termini di utilizzo del suolo non si configura come espansione bensì come traslazione di previsioni urbanizzative già previste dalla strumentazione vigente e non confermate dal PAT, la previsione dell'attrezzatura per lo sport-spettacolo, viene pertanto assorbita all'interno di un sistema di funzioni terziarie che, insieme alle citate compensazioni che rafforzano quello ambientale del fiume Dese, diventa una delle scelte urbanisticamente strategiche per individuazione di un nuovo polo di sviluppo produttivo, preminentemente orientato al terziario, integrativo delle potenzialità offerte dalla riconversione funzionale di Porto Marghera in funzione del consolidamento del ruolo di Venezia nel quadro territoriale del Nord Est".

Per quanto riguarda le attrezzature a scala territoriale per la logistica, il PAT evidenzia che Venezia per la sua collocazione geografica e l'ottima dotazione infrastrutturale (aeroporto, porto, rete ferroviaria, stradale e idrovia) rappresenta un nodo di eccellenza della rete logistica nazionale e internazionale anche nell'ottica di relazione con la piattaforma logistica che si sta strutturando come risultato atteso delle politiche comunitarie (Corridoio 5, Corridoio 8, Corridoio Adriatico...).

Fondamentale, secondo il PAT, per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo previsti è la "nuova aerostazione e la creazione di un adeguato sistema di viabilità e di accessibilità, su gomma e su ferro, che configurino l'attuale struttura aeroportuale quale grande polo intermodale del Nord Est italiano. Progettata per 6.5 milioni di passeggeri, la nuova aerostazione prevede una superficie di circa 60'000 m<sup>2</sup>. Con la nuova aerostazione, attraverso la previsione dell'attestamento della rete SFMR e AV/AC, verrà dato ulteriore sviluppo alle attività commerciali e verranno diversificati per soddisfare le diverse esigenze della clientela".

Nella Tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" del PAT viene operata una ricognizione dei vincoli presenti nel territorio comunale e derivanti dai vari dispositivi legislativi o dalla pianificazione di livello superiore in particolare dal PTRC e dal PALAV.

Si riporta in seguito l'estratto della Tavola 1.2 con l'area di nostro interesse.



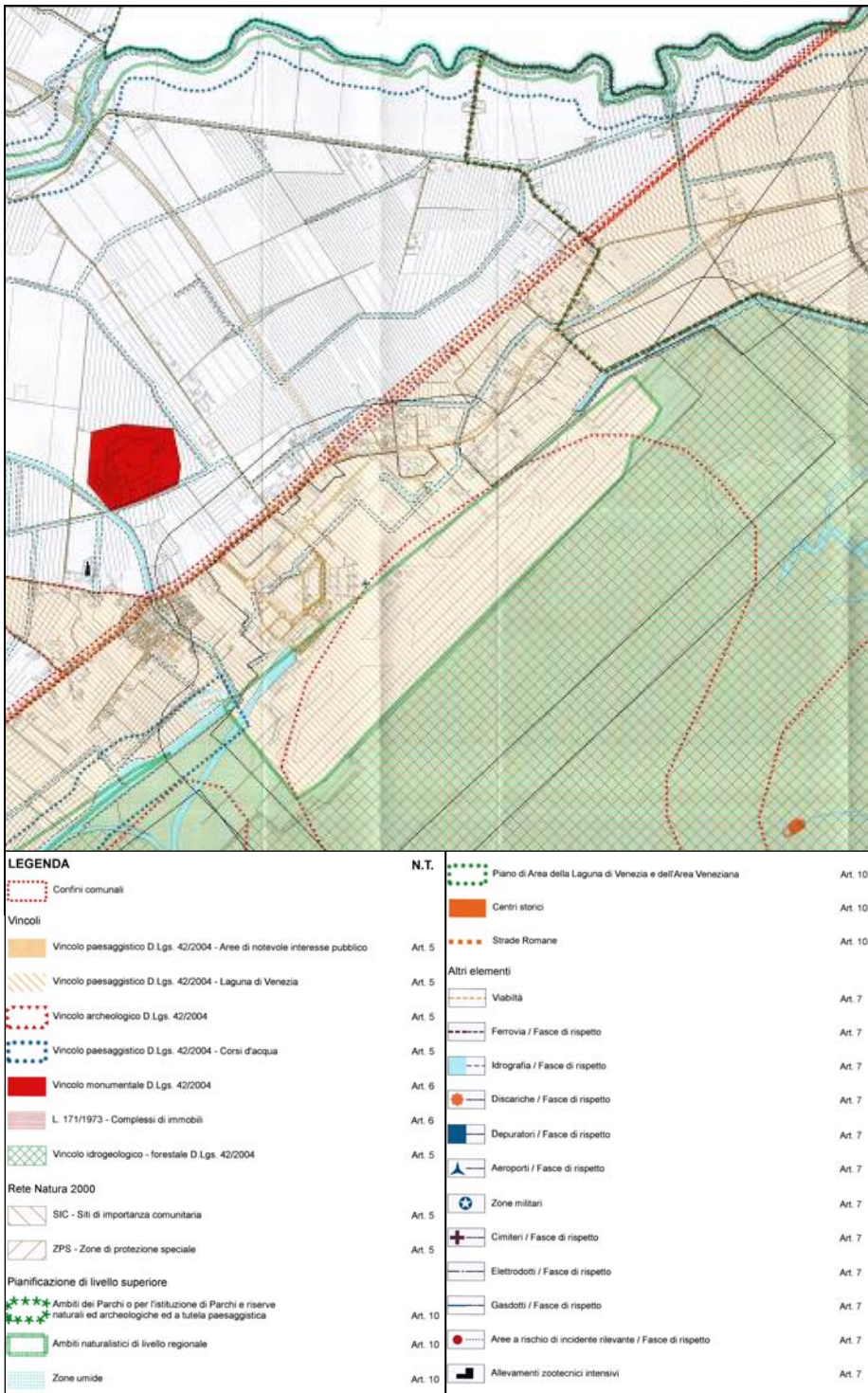


Figura A5-26 Estratto Tav. 1.2 Carta dei vincoli e Pianificazione Territoriale del PAT (Tavola A5-4 in Allegato).



In particolare, l'area aeroportuale risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico e archeologico (D.Lvo 42/04) e rientra nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna". Tutto il Comune di Venezia è incluso nella zona sismica di livello 4. Dal punto di vista della Rete Natura 2000, il territorio è interessato dalla presenza di Siti di importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) quali, di nostro interesse, SIC IT3250031 "laguna superiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "laguna di Venezia". Inoltre, rispetto alla pianificazione sovraordinata, vengono evidenziati gli ambiti di istituzione di riserve archeologiche (Altino Le Mura) e l'ambito di istituzione del parco della laguna nord di Venezia.

Inoltre sono riportati pure gli elementi che, ai sensi della vigente legislazione in materia, generano fasce di rispetto o servitù, in particolare: corsi d'acqua - rispetto idraulico, depuratori - fascia di rispetto, aeroporti - rispetto aeroporto, viabilità - rispetto stradale.

La Tavola 2 "Carta delle invariati" individua i valori del territorio che ritiene prioritario tutelare e valorizzare al fine di assicurare uno sviluppo compatibile con la peculiarità ed identità dei luoghi dal punto di vista ambientale, paesaggistico, storico-monumentale, architettonico e agricolo-produttivo.

Si riporta in Figura A5-27 l'estratto della Tavola 2.2 con l'area di nostro interesse.

In particolare, si evidenziano la rete dei percorsi e degli itinerari lungo la fascia del Dese, la laguna di Venezia con le sue componenti morfologiche della laguna viva (barene, velme, valli da pesca...), le aree agricole a nord del territorio comunale caratterizzate da una maggiore integrità di tessuto culturale e di aree di interesse ambientale (fascia di territorio che corre lungo il Dese fino alla laguna a nord dell'aeroporto e che sempre dal Dese corre lungo gli abitati di Favaro - via Gobbi - Campalto fino alla laguna nel tratto tra Villaggio Laguna e aeroporto).

La Tavola 3 "Carta delle fragilità" individua le fragilità del territorio e quindi tutti quegli elementi che possono rappresentare un limite all'utilizzazione del territorio oppure che manifestano una criticità che non ne impediscono l'uso. Il territorio comunale, ai sensi della LR n. 11/2004, è stato suddiviso in tre tipologie diverse:

- aree idonee (ovvero idonee all'utilizzazione urbanistica, aree di terraferma costituite in prevalenza da depositi naturali limoso-argillosi e sabbiosi aventi medio-buone risposte geotecniche seppur variabili nello spazio, caratterizzate da buone condizioni di drenaggio naturale e con corpi idrici recettori non a rischio idraulico);
- aree idonee a condizione (aree emerse, imbonite con depositi eterogenei e di provenienza frequentemente antropica facenti parte per lo più del Sito di interesse Nazionale "Venezia - Porto Marghera (ex art. 1 L. 426/98 ed ex D.M. 23 febbraio 2000) e delle piste dell'aeroporto Marco Polo). Tali aree sono a sua volta suddivise in varie aree A, B, C D, E, G, H a seconda della criticità degli elementi contenuti.
- aree non idonee (Aree di discariche attive individuate in accordo con l'Amministrazione Comunale e segnalate dalla Regione Veneto in DVD distribuito per la redazione del Quadro Conoscitivo del PAT);

Si riporta in Figura A5-28 l'estratto della Tavola 3.2 con l'area di nostro interesse.

Infine la Tavola 4 "Carta delle Trasformabilità" rappresenta le azioni che orientano le trasformazioni e le tutele del territorio ritenute strategiche per raggiungere gli obiettivi di miglioramento del suo assetto e di sostenibilità ambientale e socio-economica. Inoltre, la Carta delle Trasformabilità individua gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) in cui il territorio comunale viene suddiviso fra i quali l'Ambito di nostro interesse: Dese - Aeroporto.

Si riporta in Figura A5-29 l'estratto della Tavola 4a.2 con l'area di nostro interesse.





























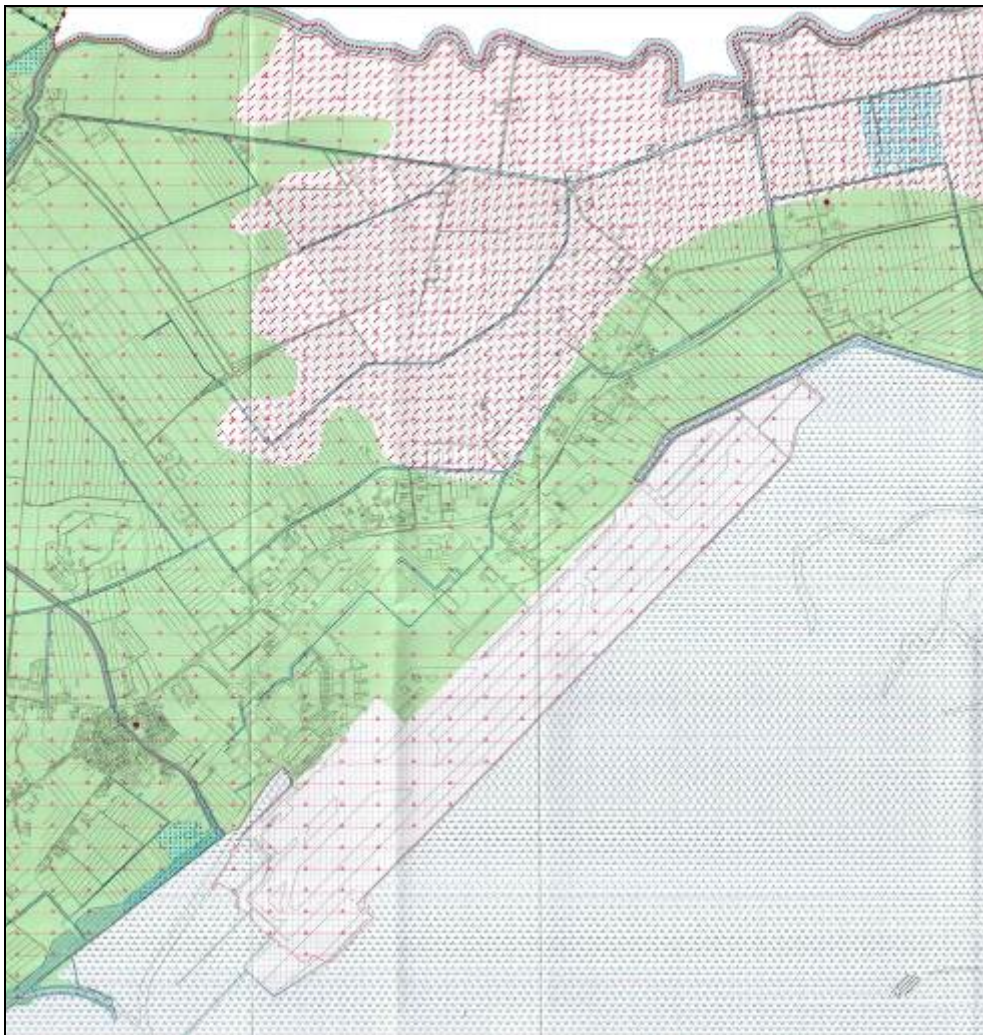
LEGENDA		N.T.
	Confini comunali	
<b>Invarianti di natura geologica</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Cèntrega)	Art. 14
<b>Invarianti di natura paesaggistica</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Ambiti di importanza paesaggistica	Artt. 11, 13
	Contesti figurativi	Artt. 11, 13
<i>Elementi lineari</i>		
	Itinerari e percorsi	Artt. 11, 13
<i>Elementi puntuali</i>		
	Coni visuali	Artt. 11, 13
<b>Invarianti di natura ambientale</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Laguna viva	Artt. 11, 12, 13
	Casse di colmata	Artt. 11, 12, 13
	Velme e barene	Artt. 11, 12, 13
	Valli da pesca e peschiere di terra	Artt. 11, 12, 13
	Pinete litoranee, dune consolidate, boscate e fossili	Artt. 11, 12, 13
	Aree di interesse ambientale	Artt. 11, 12, 13
	Aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale, aree verdi dei forti	Artt. 11, 12, 13
<i>Elementi lineari</i>		
	Corridoi ecologici primari	Artt. 12, 13
	Corridoi ecologici secondari	Artt. 12, 13
	Corridoi ecologici terziari	Artt. 12, 13
<i>Elementi puntuali</i>		
	Motte	Artt. 12, 13
<b>Invarianti di natura storico - monumentale</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Nuclei storici	Art. 18
	Impianti urbanistici significativi	Art. 19
	Pertinenze tutelate, fortificazioni, edifici tutelati, isole minori della laguna, manufatti di archeologia industriale, ville venete	Artt. 20, 21, 22
<i>Elementi lineari</i>		
	Percorsi storico-monumentali	Art. 21
<i>Elementi puntuali</i>		
	Manufatti idraulici di interesse storico, conche di navigazione, mulini, casoni lagunari	Art. 21
<b>Invarianti di natura agricolo - produttiva</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Valli da pesca, peschiere di terra	Art. 12
	Zona a coltura speciale	Artt. 11, 13

Figura A5-27 Estratto Tav. 2.2 Carta delle invarianti del PAT (Tavola A5-5 in Allegato).

























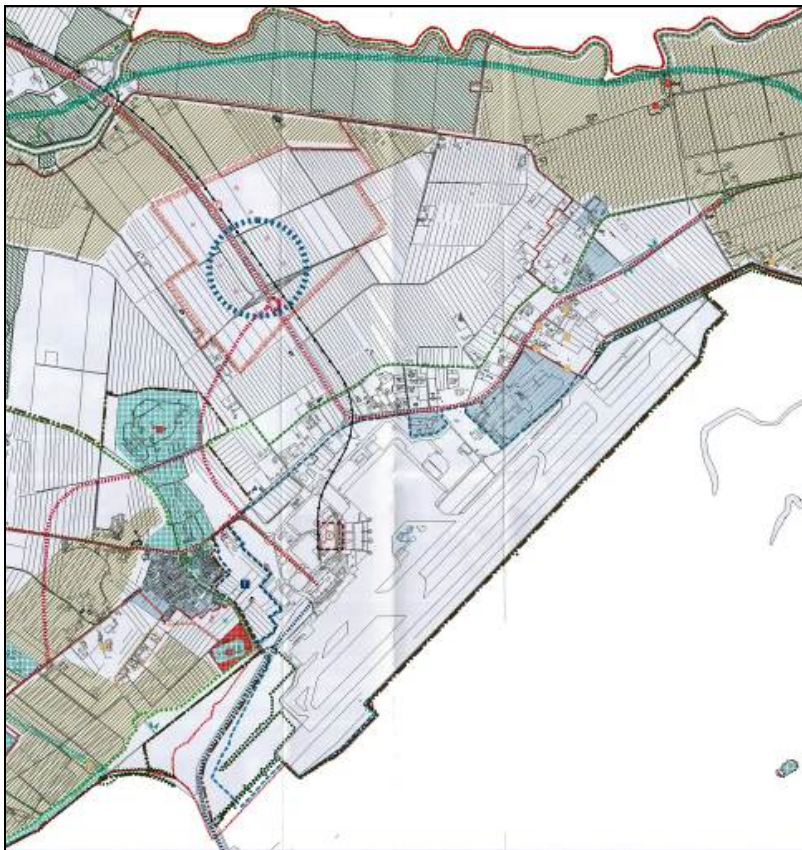
<b>Aree a dissesto idrogeologico</b>			
	Aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica)	Art. 16	
	Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di mareggiata)	Art. 16	
	Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di alta marea)	Art. 16	
<b>Altre componenti</b>			
	Corsi d'acqua	Art. 17	
	Arenili	Art. 17	
	Aree umide minori	Art. 17	
	Laguna	Art. 17	
	Stabilimenti a rischio rilevante	Artt. 8, 17	
	Siti inquinati (Fonte: Direzione Ambiente e Sicurezza del Territorio Servizio Suolo e Verde Pubblico - Ufficio Suolo e Rifiuti, I° semestre 2008)	Art. 17	
	Siti inquinati di Interesse Nazionale	Art. 17	
	Aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna	Art. 17	
	Confine comunale		
<b>LEGENDA</b>			<b>N.T.</b>
<b>Compatibilità geologica</b>			
	Aree idonee	Art. 15	
	Aree idonee a condizione A (Sito di interesse nazionale e Aeroporto)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione B (Centro storico e terrapieni)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione C (Area lagunare sommersa comprese barene, velme, canali lagunari)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione D (Aree litorali e isole emerse)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione E (Aree con caratteristiche geotecniche scadenti)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione F (Aree con corpi idrici ricettori a rischio idraulico)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione G (Aree con corpi idrici ricettori in trasformazione - Progetto Vallone Moranzani)	Art. 15	
	Aree idonee a condizione H (Aree di discarica non attiva)	Art. 15	
	Aree non idonee	Art. 15	

Figura A5-28 Estratto Tav. 3.2 Carta delle fragilità (Tavola A5-6 in Allegato).





Valori e tutele		Azioni strategiche	
	Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione	<b>Sistema insediativo</b>	
	Ambiti per la formazione dei Parchi e delle Riserve Naturali di Interesse Comunale:		Aree di urbanizzazione consolidata
	Parco della Laguna Nord		Edificazione diffusa
	Bosco di Mestre		Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale
	Aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario		Aree di riqualificazione e/o riconversione
	Ambito agrario		Opere incongrue
	Aree agricole in ambito lagunare		Elementi di degrado
	Valli da pesca		Limiti fisici all'espansione
	Centri storici		Linee preferenziali di sviluppo insediativo Destinazioni d'uso: R - residenza, S - Servizi alla residenza
	Isole minori della laguna		Specifiche destinazioni d'uso Destinazioni d'uso: C - Commerciale, D - Direzionale, P - Produttivo, S - Servizi delle imprese e/o turistici
	Impianti urbanistici significativi		Servizi verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi
	Ville venete		Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi
	Edifici e complessi di valore monumentale		Attrezzature e servizi di maggior rilevanza
	Edifici di interesse storico-testimoniale		Attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera
	Pertinenze scoperte da tutelare		<b>Infrastrutture e mobilità</b>
	Contesti figurativi		Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto
	Coni visuali		Stazione Ferroviaria
	Corridoi ecologici principali		Terminal
	Corridoi ecologici secondari		Viabilità di connessione urbana e territoriale
			Linee tramviarie
			Linee di forza del trasporto lagunare
			Percorsi ciclabili
			Percorsi naturalistici, ambientali e paesaggistici
			Linee ferroviarie
			Linee ferroviarie e S.F.M.R.
			Ipotesi localizzativa stazione AV/AC
			Darsene
			Porte di scambio terra-acqua a Venezia

Figura A5-29 Estratto Tav. 4a.2 Carta delle Trasformabilità (Tavola A5-7 in Allegato).



In generale, si evidenzia fra le linee di sviluppo insediativo, l'ambito del "Quadrante di Tessera" che si pone lungo la bretella di raccordo autostradale con l'aeroporto Marco Polo. Il Quadrante di Tessera rientra anche fra i Programmi complessi del PAT ove si prevede, come ricordato in precedenza, di realizzare, lungo la bretella autostrada – aeroporto, un polo di servizi di livello sovracomunale per lo sport, lo spettacolo il tempo libero e altre attività di servizio di carattere direzionale, commerciale e recettivo e, contestualmente, si prevede la realizzazione di una consistente quota del "bosco di Mestre" lungo il fiume Dese. Nell'ambito lagunare si prevede l'istituzione del parco della laguna nord mentre l'ambito del fiume Dese che comprende i territori agricoli circostanti, costituisce uno dei corridoi ecologici principali. Fra i valori e le tutele viene individuato il già citato Bosco di Mestre e in particolare le aree che si intende destinare a bosco come quelle localizzate a nord del quadrante di Tessera, lungo il fiume Dese.

Riguardo la mobilità e le infrastrutture, il PAT individua un sistema di mobilità e delle principali infrastrutture in riferimento anche allo scenario internazionale rappresentato dal "Corridoio plurimodale n. 5" Lisbona – Kiev. In questo scenario si collocano i diversi interventi di scala regionale o sovragiografica come la creazione della linea ferroviaria AV/AC per il trasporto rapido di persone e cose da Torino a Venezia. In merito all'attraversamento del nodo mestrino per la prosecuzione verso est, dopo un lungo dibattito e una serie di emendamenti (DCC n. 104/2012) al Piano, in difformità con il PTRC, il PAT attualmente non prevede più un tracciato in gronda lagunare con una stazione ipogea all'aeroporto Marco Polo ma lo rinvia al parere di Valutazione di Impatto Ambientale<sup>15</sup> prevedendo ipotesi alternative, da valutare, a partire dalla valorizzazione e potenziamento tecnologico dei tracciati ferroviari già utilizzati o utilizzabili presenti nell'ambito della dimensione comunale (Atto di Indirizzo approvato dalla Giunta Comunale il 12 giugno 2012, Ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale il 27 giugno 2012 avente per oggetto "Linea AV/AC Venezia-Trieste e adeguamento della linea ferroviaria esistente").

Nell'ambito del trasporto pubblico e del sistema di accessibilità a Mestre e Venezia, il PAT individua due sistemi centrali e strutturali per migliorare le prestazioni del trasporto pubblico: Il citato Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) e Il Sistema Tranviario su Gomma (STG) a guida vincolata.

Il PAT intende attuare la previsione di strutturazione e avvio dei terminal a bordo della laguna di Tessera e Fusina. Riguardo il terminal di Tessera, è stato più volte presentato un sistema di collegamento sublagunare con la città storica (Programma PRUSST di Venezia, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 2003). Il PAT, pur individuando la direttrice della sublagunare come linea di fascia del sistema, non assume la scelta tecnologica della sublagunare come strategica.

Riguardo specificatamente gli Ambiti Territoriali Omogenei individuati dal PAT e dalla relativa cartografia (la citata Tavola 4) di nostro particolare interesse risulta l'ATO 5 Dese – Aeroporto e l'ATO 7 Laguna di Venezia.

Per quanto riguarda l'ATO 5, le principali scelte del Piano riguardano il completamento della cintura verde a nord di Mestre che comprende il Bosco di Mestre. Si individua inoltre il sistema ambientale del fiume Dese come ambito oggetto di particolare tutela, riqualificazione e valorizzazione. In questo ATO assume più rilevanza il sistema produttivo, delle attrezzature e dei servizi di livello sovracomunale strutturati lungo l'asse infrastrutturale che da nord di Dese va fino all'aeroporto Marco Polo. Si confermano le attività economiche previste tra l'autostrada e la ferrovia per Trieste, si rafforza il ruolo del "Quadrante di Tessera" come sistema di attività di servizio per lo sport e l'intrattenimento e per attività terziarie e direzionali, assume particolare ri-

---

<sup>15</sup> Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in "Legge Obiettivo" del progetto "Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste" avviata il 22.12.2010, attualmente è in corso l'istruttoria tecnica (cfr. <http://www.va.minambiente.it/>; ultimo accesso: 02.12.2013).





lievo lo stesso scalo aeroportuale con una maggiore accessibilità dovuta alla connessione ferroviaria e il terminal di Tessera.

Per quanto concerne l'ATO 7, il PAT intende tutelare e valorizzare l'ambiente lagunare riconoscendo le principali strutture morfologiche in essa presenti adeguandosi al PALAV. Viene inoltre individuata l'area del Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia.

La Normativa Tecnica di Attuazione del Piano riguardo le invariati di natura ambientale, art. 12, comma a) Laguna viva, fra le prescrizioni vieta "interventi di bonifica, fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale di discariche esistenti, e per le necessità di espansione della città storica. Sono vietati interventi di riduzione e/o chiusura di specchi d'acqua, delle velme e delle barene, delle aree a canneto e delle zone umide generalmente intese salvo per la necessità di espansione della città storica". Riguardo i corridoi ecologici, art. 12 comma i), le prescrizioni del Piano affermano che in assenza di PI "...nel caso di corridoi ecologici costituiti da corsi d'acqua (fiumi, scoli consortili, canali, fossi o capofossi) all'esterno di aree urbanizzate non sono consentite nuove edificazioni per una profondità, misurata dall'unghia esterna dall'argine principale, o, in assenza di arginatura, dal limite dell'area demaniale o della riva, di m 10".

Per quanto riguarda il sistema insediativo e infrastrutturale, l'art. 32 "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi" riguardo il "Quadrante di Tessera/Città dello Sport e dell'intrattenimento" in particolare afferma che "l'attuazione degli interventi dovrà prevedere funzioni relative allo sviluppo di attività sportive, di intrattenimento a scala urbana e metropolitana nonché dei relativi servizi accessori in modo tale che le nuove urbanizzazioni interessino prioritariamente aree di proprietà comunale e che le stesse si sviluppino su di un ambito non superiore al 25% della complessiva superficie territoriale del programma, da computarsi al netto degli standard di legge relativi alle funzioni insediabili, e dedicando il restante 75% a destinazioni di riqualificazione ambientale, fatte salve le necessarie verifiche relative alla sostenibilità sociale, ambientale e economico-finanziaria degli interventi".

L'art. 35 "Infrastrutture e mobilità" afferma, dopo una riformulazione sulla base della Deliberazione del Consiglio Comunale di Venezia n. 104 del 21 dicembre 2012, che "...per quanto concerne il servizio ferroviario il PAT individua come assoluta priorità la realizzazione e la piena operatività del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Il servizio Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) ferroviaria deve essere concepito come complesso sistema di gestione e non semplice infrastruttura fisica, la cui eventuale realizzazione andrebbe sottoposta a rigorosa valutazione di sostenibilità ambientale, trasportistica e socio-economica. Per il tracciato dell'AC/AV il PAT prevede la valorizzazione e il potenziamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, già utilizzate o utilizzabili nell'ambito del territorio comunale. Il PAT promuove inoltre la connessione e integrazione con il SFMR, il sistema della mobilità urbana, i luoghi primari d'interscambio modale e la realizzazione di collegamenti con attestamenti intermodali al Porto commerciale e industriale. In quest'ottica, il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre-Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera".

Riguardo agli ambiti da tutelare e valorizzare, l'art. 36 individua l'ambito lagunare, l'ambito del fiume Dese e l'ambito della gronda lagunare. In merito all'ambito agrario (art. 40) le prescrizioni, finché il PI non precisi gli interventi ammissibili, non consentono alcuna nuova edificazione, oltre a quanto previsto dalla specifica disciplina transitoria per l'edificabilità delle zone agricole, di cui all'art. 48 della LR 11/2004".



Nell'allegato A della Normativa di Attuazione del Piano, sono indicate le norme che interessano specificatamente gli Ambiti Territoriali Omogenei. Riguardo l'ATO 5 Dese –Aeroporto vengono ribaditi i seguenti obiettivi specifici di nostro interesse:

- Ambiente e paesaggio:
  - consolidamento/ampliamento del Bosco di Mestre favorendo interventi di ricomposizione del paesaggio agrario diffusi sul territorio deputato alla riqualificazione ambientale;
  - incentivazione del riordino e della manutenzione delle aree aperte residue con particolare riguardo a quelle prospicienti i corsi d'acqua confluenti in laguna;
  - attivazione di interventi volti alla riqualificazione ambientale e alla formazione di corridoi ecologici con particolare riferimento agli elementi di continuità lungo lo sviluppo del fiume Dese.
- Mobilità:
  - realizzazione di un sistema di mobilità territoriale pubblica fortemente ancorato alla rete SFMR con estensione fino all'aeroporto Marco Polo lungo la direttrice della bretella autostradale Bazzera – aeroporto;
  - collegamento degli ambiti di valenza ambientale del fiume Dese e della gronda lagunare, attraverso una rete di infrastrutture ciclo-pedonali e di percorsi naturalistici, ambientali e paesaggistici;
  - attivazione del processo di superamento della censura tra i due fronti urbani di Campalto e Tessera, prodotta dalla barriera stradale costituita dall'attuale assetto della SS 14, Via Orlanda, attraverso la realizzazione dei relativi by-pass;
  - superamento della possibile dicotomia tra i due fronti territoriali aperti dalla bretella autostradale aeroporto-Bazzera, in relazione al previsto completamento infrastrutturale costituito dalla linea SFMR, che, attraverso i possibili interventi conseguenti l'attivazione del "Quadrante Tessera", potrà essere fortemente mitigata.
- Attrezzature:
  - ottimizzazione delle potenzialità previste per l'asse infrastrutturale del Quadrante di Tessera, con la realizzazione di attrezzature a scala vasta di interesse regionale legate allo sport, allo spettacolo e ai servizi;
  - valorizzazione delle opportunità offerte dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale;
  - valorizzazione del sistema Dese.

Come funzione prevalente, questa specifica normativa tecnica di attuazione, alla storica peculiarità paesaggistico-ambientale del sistema Dese somma oggi "quella di contenitore strategico per funzioni terziarie (AEV - Attività Economiche Varie, Dese) e di servizi (aeroporto, terminal e previsione di sviluppo del Casinò, lo stadio, il palazzetto dello sport, la piscina per competizioni internazionali, attrezzature per spettacolo e delle attività terziarie del "Quadrante Tessera") che costituiscono elementi di eccellenza territoriale".



#### A5.3.5 Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia

Il citato Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (cfr. par. A5.2.5) pone in capo ai comuni l'obbligo di redigere di Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento dell'atmosfera e il Comune di Venezia si è adeguato in merito dotandosi di un Piano di Azione, di Risanamento e di Mantenimento che, sintetizzati in un unico documento programmatico, hanno costituito il presente Piano di Azione Comunale (PAC) per il risanamento dell'atmosfera.

Tale Piano è stato adottato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 479 del 30 settembre 2005.

Il Piano di Azione Comunale per il risanamento dell'atmosfera (PAC) si sostanzia con la stesura di una serie di schede sintetiche relative alle misure per conseguire il miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano. Esse rappresentano un primo livello operativo del Piano al quale dovranno seguire una serie di atti e provvedimenti che operativamente consentiranno di sostanziarle (ordinanze, protocolli di intesa, ecc.). Le schede elaborate sono coerenti rispetto agli obiettivi del PAC di contenere e laddove possibile ridurre i livelli di inquinamento atmosferico a livello urbano, tenendo conto della portata, spesso regionale, delle problematiche e delle competenze proprie dell'Amministrazione Comunale.

In linea generale le Misure identificate nel Piano ricadono nelle seguenti tipologie:

- contenimento delle emissioni in atmosfera;
- mobilità sostenibile;
- risparmio energetico;
- educazione, informazione e promozione dei temi inquinamento atmosferico e della mobilità sostenibile.

In particolare, per quanto riguarda le emissioni nel Comune di Venezia legate al traffico aereo, il Piano evidenzia che i dati sui consumi di combustibile, dichiarati dalle aziende distributrici del carburante "JET A1 petrolio lampante" per l'anno 2004, fanno registrare un consumo di 143 milioni di litri erogati quasi totalmente da ENI e Q8 (solo in piccolissima misura da Shell).

Il calcolo delle emissioni è stato effettuato da APAT considerando come variabile emissiva i cicli di decollo – atterraggio all'anno (cicli LTO). La stima è condotta su quattro tipologie di attività che sono funzione della quota (minore di 1000 metri o maggiore di 1000 metri) e della tipologia di volo (nazionale o internazionale). La spalmatura delle emissioni è condotta attraverso il numero di atterraggi per aeroporto. Non sono distribuite a livello provinciale le emissioni derivanti dai voli internazionali di crociera (a quota maggiore di 1000 metri).

Nella seguente figura sono riportate le emissioni provinciali da attività aeroportuali censite da APAT.

	Emissioni provinciali aeroporto
NO <sub>x</sub>	660,8
SO <sub>x</sub>	49,2
COV	97,1
PM <sub>10</sub>	20,1
Benzene	2,1
Ammoniaca	0,0
Arsenico	0,0
Cadmio	0,025
Cromo	0,023
Mercurio	0
Nichel	0,074
Piombo	73,6
Rame	0,309
Selenio	0,742
Zinco	1,5

**Figura A5-30 Estratto Tabella 15 - Emissioni provinciali aeroportuali, ton/anno per NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, COV, PM<sub>10</sub> e benzene, kg/anno per gli altri inquinanti (PAC 2005, Comune di Venezia).**

Si segnala che per quanto riguarda la riduzione delle fonti emissive, le misure emergenziali individuate dal PAC non intervengono sull'aeroporto come precisato dal Piano stesso.

#### A5.3.6 Piani di Classificazione Acustica

I vari Piani di Classificazione Acustica emanati dai Comuni che possono essere interessati dalle ricadute relative all'inquinamento acustico, prevedono una classificazione, operata nel rispetto di quanto previsto dal DPCM 14.11.97, basata sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti alle sei classi acustiche individuate dallo stesso decreto. Per quanto riguarda i limiti acustici, in applicazione del citato DPCM 14.11.97, per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 06:00-22:00) e notturno (ore 22:00-06:00). Le definizioni di tali valori sono stabilite dall'art. 2 della Legge 447/95:

- **valori limite di emissione:** il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;
- **valori limite di immissione:** il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori; i valori limite di immissione sono distinti in:
  - a) valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale;
  - b) valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo;
- **valori di attenzione:** il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;





- **valori di qualità:** i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e nel lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.

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

Si evidenzia inoltre che nelle Norme di Attuazione del Piano si afferma al punto 3.4 che:

"La regolamentazione del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, è definita dal DM 31.10.97 cui si rinvia. La caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (art. 6) individua tre aree di rispetto nelle quali valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

- zona A: LVA non deve superare i 65 dB(A);
- zona B: LVA non deve superare i 70 dB(A);
- zona C: LVA può superare i 75 dB(A).

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

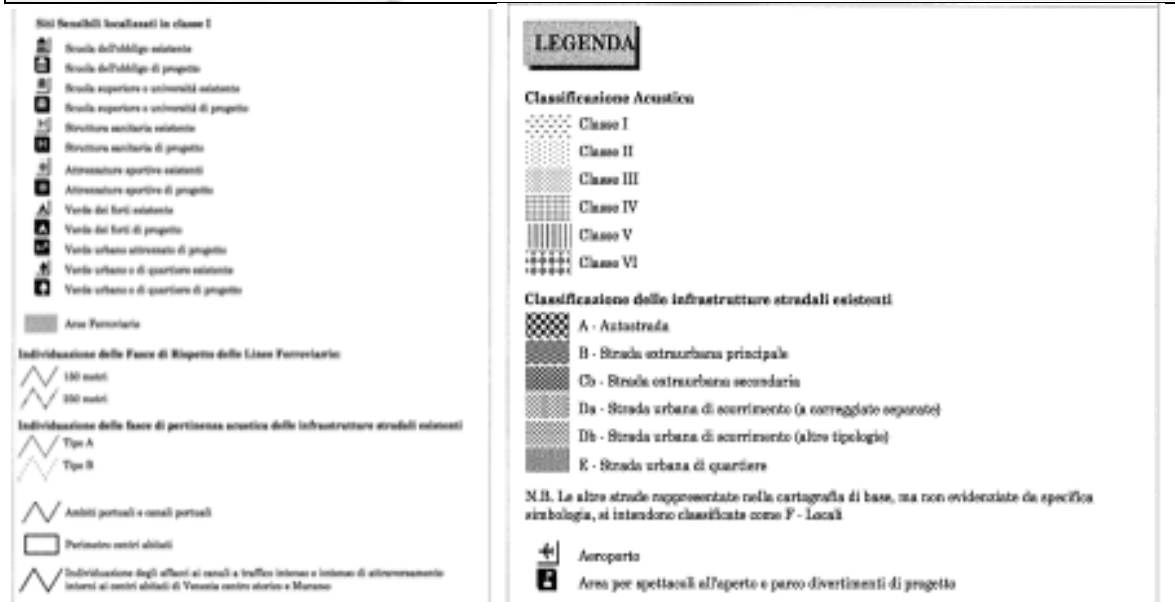


Figura A5-31 Estratto Tav. 2 Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia.

Il Piano di Classificazione acustica del Comune di Quarto D'Altino redatto nel febbraio 2002, afferma che le aree interessate dal presente Studio ricadono nella Classe III "aree di tipo misto" già descritte in precedenza.

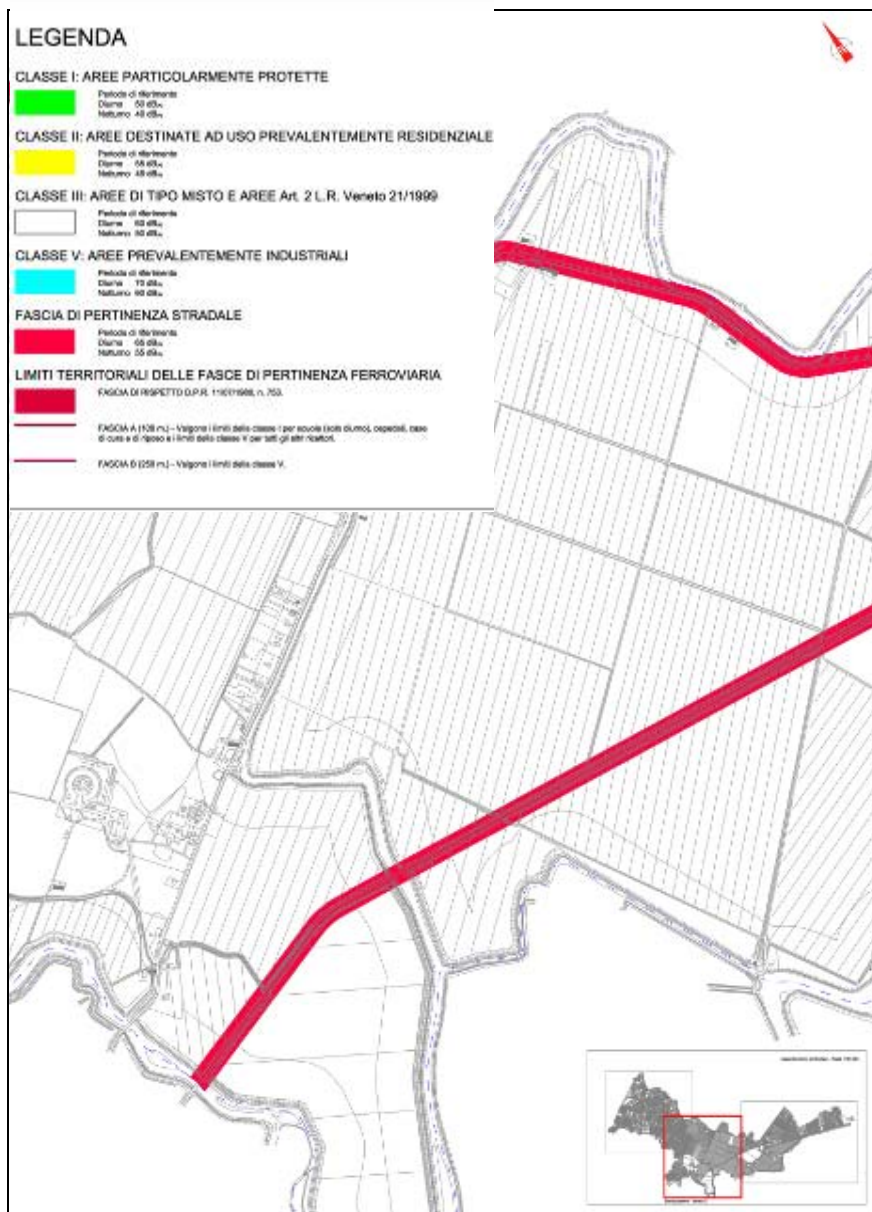


Figura A5-32 Estratto Tav. 2 Trapalade-Altino-Portegrandi, Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quarto D'Altino.

Il Piano di Classificazione acustica del Comune di Marcon aggiornato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 19 febbraio 2013, afferma che le aree interessate dal presente Studio ricadono nella Classe I “area particolarmente protetta” (aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, aree scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali e di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.) e Classe III “area di tipo misto”.

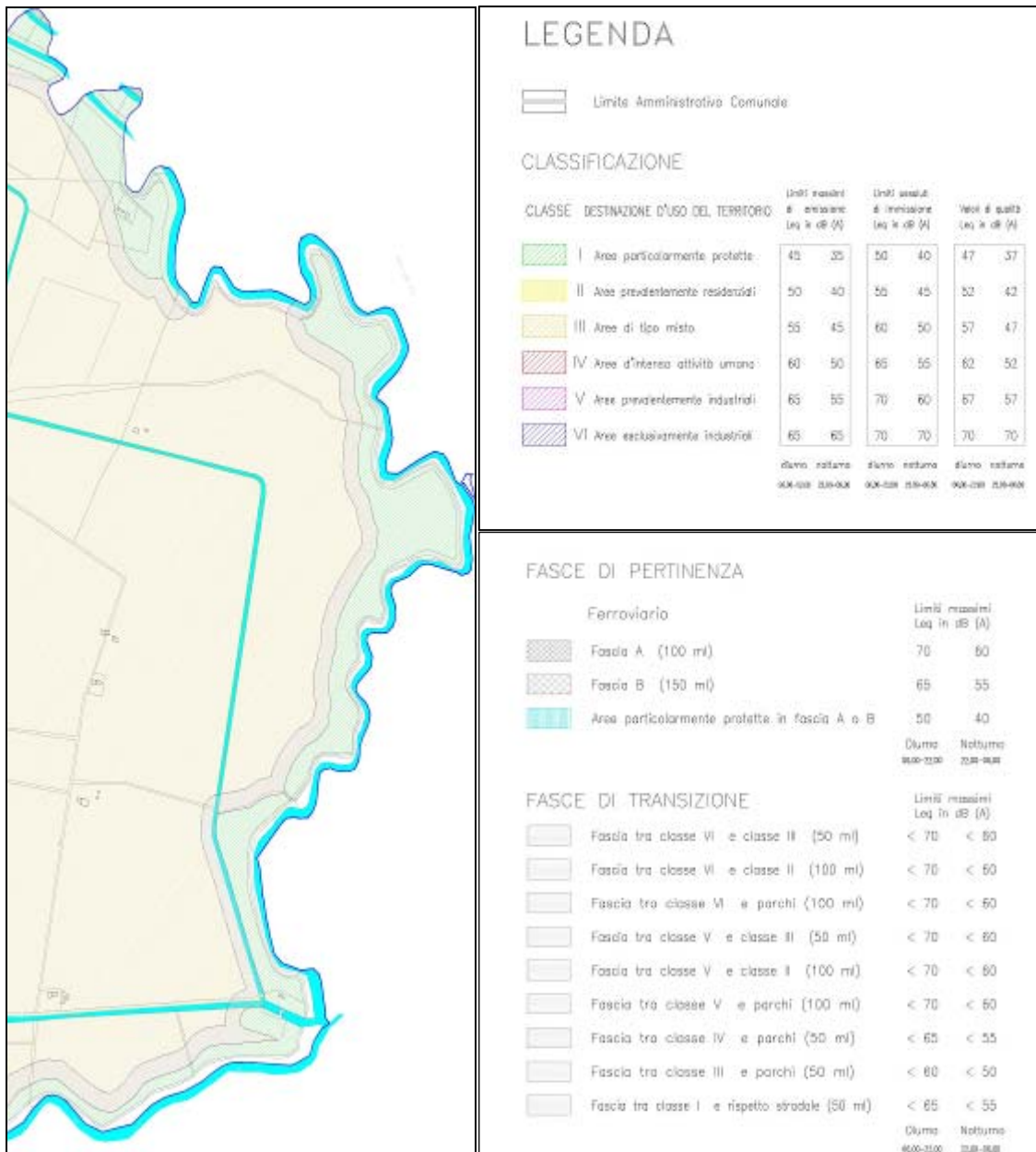
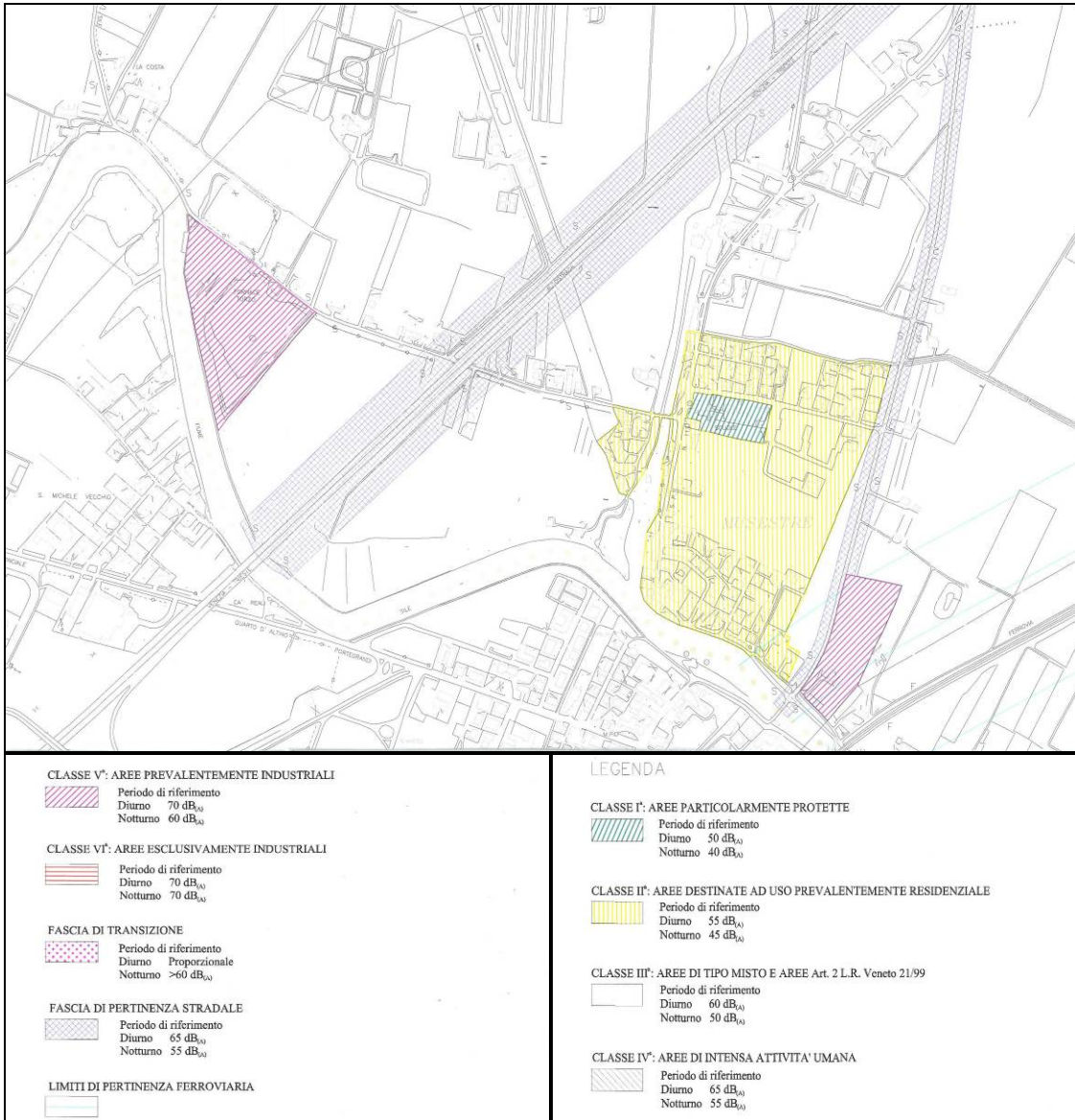


Figura A5.3-33 Estratto Tav. 1B Piano di Classificazione Acustica del Comune di Marcon.



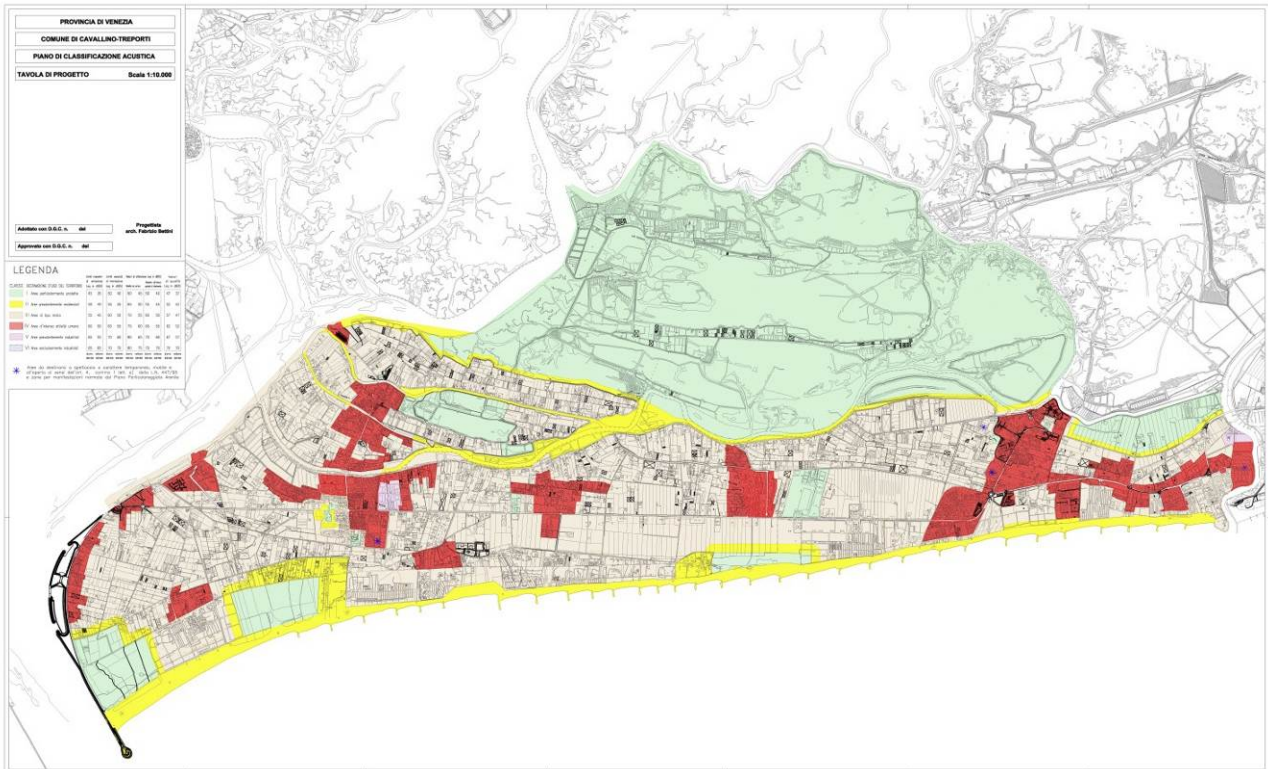
Il Piano di Classificazione acustica del Comune di Roncade approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 44 del 29 giugno 2001, afferma che le aree interessate ricadono prevalentemente nella Classe III "area di tipo misto". Sussistono poi nel territorio due aree identificate con la Classe V "aree prevalentemente industriali" e un'area indicata come Classe II "aree destinate ad uso prevalentemente residenziale".



**Figura A5-34 Piano di Classificazione Acustica del Comune di Roncade.**

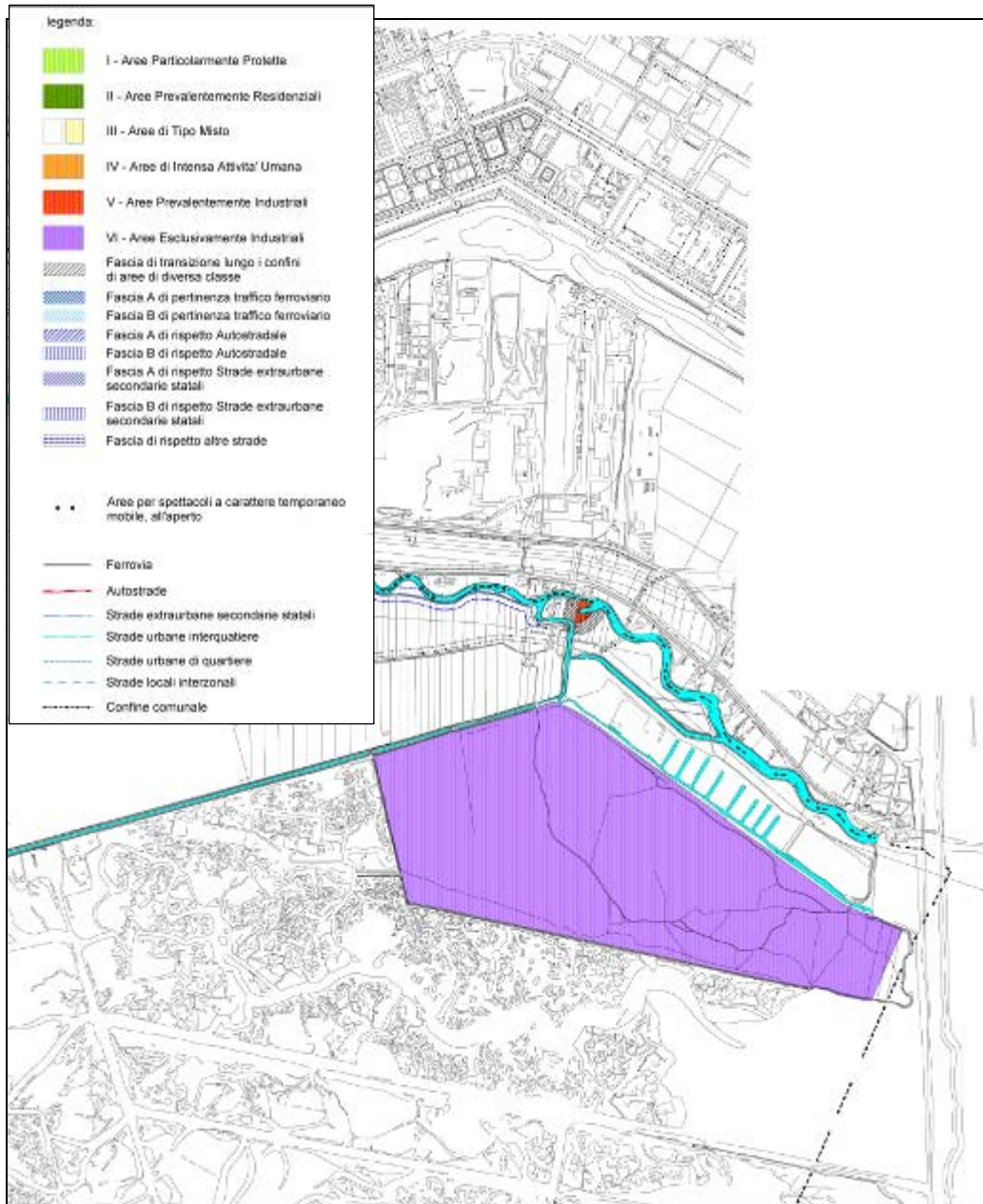
Il Comune di Cavallino-Treporti ha adottato il Piano di Classificazione acustica con Delibera di Giunta n. 236 del 25.10.2011.

Il Piano, la cui mappatura è riportata nella successiva figura e in Tavola C4-2 in Allegato, prevede una prevalenza di zone in Classe III e IV. Tuttavia nelle parti lagunari e nei canali interni ci sono ampie aree in Classe I e II.



**Figura A5-35 Piano di zonizzazione acustica del Comune di Cavallino-Treporti.**

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Mira approvato nel febbraio 2004 afferma che le aree interessate ricadono prevalentemente in area VI “aree esclusivamente industriali” (aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi) e in Classe III “area di tipo misto” già descritta in precedenza.



**Figura A5-36 Estratto Tav. 5\_3 Parte Est, Piano di Classificazione Acustica del Comune di Mira.**

Si ritiene opportuno precisare che escluso il Piano Acustico del Comune di Venezia, tutti gli altri Piani sono presi in considerazione non per motivi urbanistici ma esclusivamente per il fatto che risultano interessati dal passaggio degli aeroplani in fase di decollo o di atterraggio.





### A5.3.7 Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 92 del 22 maggio 2002 il Comune di Venezia ha adottato in maniera definitiva il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), redatto ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto legislativo n. 285/1992) e delle successive Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico del 24.06.1995. Il Piano in parte è stato modificato con delibera di Giunta Comunale n. 388/2007.

La fase attuativa del PGTU è generalmente costituita da interventi di modesto onere economico volti a mitigare le criticità della circolazione, ottimizzando l'esistente. Per far questo la gamma di provvedimenti che un PGTU può incorporare va dal ridisegno puntuale di nodi, alla classificazione e regolazione della viabilità, dalla definizione di aree pedonali, zone a traffico limitato e rete ciclabile a sistemi del trasporto pubblico, da modalità di riorganizzazione fisica del sistema della sosta a politiche tariffarie. Le direttive del Ministero dei LLPP sottolineano inoltre come le criticità potranno generalmente essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti dell'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che si dovrebbero inquadrare nel Piano dei Trasporti o della Mobilità (come più recentemente raccomandato), quest'ultimo realizzabile in un arco di tempo più lungo (dieci anni). Questi potenziamenti sostanziali e onerosi delle infrastrutture e dei servizi non sono quindi di competenza del Piano del Traffico. Il PGTU affronta le questioni del traffico relative al solo territorio di terraferma, lasciando a un livello superiore di pianificazione l'approccio complessivo e integrato alle problematiche della mobilità e del trasporto a scala comunale. A tale successivo livello sono in particolare demandate le specifiche questioni legate alla futura rete autostradale, alla mobilità di interscambio Terraferma - Centro Storico e al governo del traffico merci.

In linea generale, il Piano del Traffico Urbano di Mestre e Marghera assume gli obiettivi posti dalla vigente normativa in materia di PGTU:

- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;
- il rispetto dei valori ambientali.
- il risparmio energetico;
- l'accordo con gli strumenti urbanistici e i Piani dei trasporti vigenti.

Tra i principali interventi possiamo elencare:

- la progettazione e la realizzazione di interventi di "messa in sicurezza" di una serie di incroci e tratte stradali individuati come maggiormente pericolosi. Sono previsti sia elementi di controllo delle velocità e delle manovre, che elementi fisici di "moderazione" dei flussi, un esempio di elemento progettuale è il ridisegno del profilo dei marciapiedi in prossimità di un incrocio o il trattamento cromatico della pavimentazione;
- la creazione di un sistema di parcheggi scambiatori semicentrali e periferici, le cui forme di gestione potranno incentivare la sosta di lunga durata. In area centrale la regolamentazione della sosta si intende più selettiva, con estensione della sosta a pagamento, differenziata per residenti, operatori ed utenti occasionali;
- lo sviluppo della rete ciclabile ed in particolare la risoluzione dei punti più difficoltosi e pericolosi per il transito in bicicletta;





- la realizzazione di una serie combinata di interventi per la protezione delle aree residenziali, in modo da favorirne la vivibilità, diminuire le esternalità negative del traffico meccanizzato e penalizzare i flussi impropri di attraversamento;
- l'avanzamento del programma di realizzazione del sistema di supervisione e regolazione del traffico, basato su tecnologie di rilevazione automatica dei flussi e dei transiti, sul controllo e coordinamento dei semafori, e sugli strumenti di informazione all'utenza (segnali a messaggio variabile). Questo sistema consentirà una migliore regolazione e fluidificazione dei flussi veicolari, nonché una efficiente gestione delle emergenze ambientali e del traffico.

#### A5.3.8 Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia

Il Comune di Venezia, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 40 del 04.02.2010, ha approvato il Piano della Mobilità di Area Vasta (PUM-AV).

A distanza di tre anni dall'approvazione del PUM, e a seguito dei confronti, sia istituzionali che pubblici, l'amministrazione comunale ha deciso di prendere in considerazione anche tutte quelle iniziative di soggetti pubblici che sono maturate in questo periodo per la risoluzione di problemi specifici, anche al di fuori dell'ambito comunale. Molte di queste iniziative sono rappresentate da proposte infrastrutturali emerse in questi anni riguardanti viabilità e trasporto pubblico, proposte che sono emerse anche nella fase di presentazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Per questi motivi, l'amministrazione comunale ha presentato nel maggio 2013 un nuovo elaborato di aggiornamento del precedente piano per valutare la sostenibilità delle proposte emerse in diverse sedi durante questi tre anni, in termini di contributo al raggiungimento di quegli obiettivi fissati con l'approvazione del PUM nel 2010, obiettivi che rimangono invariati e che si confermano.

Lo schema degli obiettivi del PUM riguarda i temi dell'aumento complessivo della domanda di mobilità, della riduzione dell'inquinamento da traffico e del consumo energetico, del traffico, dell'incidentalità, della promozione del trasporto pubblico e della mobilità pedonale e ciclabile.

Gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale si prefigge nel settore della mobilità, con riferimento alla terraferma, riguardano:

- l'affermazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) e del Tram con la realizzazione di adeguati parcheggi di interscambio;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- l'eliminazione del traffico di attraversamento del centro di Mestre;
- l'ampliamento delle aree pedonali esistenti e la realizzazione di nuove aree pedonali;
- la realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola;
- l'incentivazione dell'uso della bicicletta;
- l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico;
- la razionalizzazione del trasporto delle merci.

INDICATORE		TREND	OBIETTIVI	ANNO 2017
INQUINAMENTO ATMOSFERICO	PM 10	stabile	eliminazione superamenti limiti di legge	
	NOx	stabile	eliminazione superamenti limiti di legge	
	Benzene	in riduzione	eliminazione superamenti limiti di legge	
	CO <sub>2</sub>	in aumento emissioni da traffico	riduzione	- 20-30% <sup>^</sup>
CONSUMO ENERGETICO		in aumento	riduzione	- 20-30% <sup>^</sup>
INQUINAMENTO ACUSTICO		in aumento	riduzione	- 5 dB(A)
TRAFFICO	Complessivo (veicoli/Km)	in aumento	riduzione	0-10%
	Congestione (velocità commerciale rete esistente)	congestione in aumento (velocità in riduzione)	riduzione congestione (aumento velocità)	+ 10% (velocità)
	Tangenziale (traffico leggero)	in aumento	eliminazione traffico di attraversamento e riduzione traffico specifico	- 30%
	Tangenziale (traffico pesante)	in aumento	eliminazione traffico di attraversamento	-40%
	Centro di Mestre	stabile	eliminazione traffico di attraversamento e riduzione traffico specifico	- 40%
SICUREZZA STRADALE	Feriti da traffico	in diminuzione	diminuzione	- 40%
	Sicurezza pedonale		messa a norma di tutti i marciapiedi con priorità poli sensibili	
TRASPORTO PUBBLICO	Complessivo	in perdita fetta di mercato	aumento	+ 15%
	TRAM + SMFR (h punta matt.)			18.800 <sup>*</sup> pass/h
MOBILITA' CICLABILE			aumento utenti	+ 30%

<sup>^</sup> = Si ipotizza che il miglioramento tecnologico dei mezzi possa contribuire con una riduzione del 15%

<sup>o</sup> = Escluso il traffico d'attraversamento trasferito sul passante e traffico pesante (commerciale)

<sup>\*</sup> = Trasferito dal trasporto privato

**Figura A5-37 Obiettivi PUM per la Terraferma 2010 (PUM-2013, Comune di Venezia).**

Nella figura di seguito si riportano tutti gli interventi infrastrutturali per il trasporto pubblico locale dello scenario definito dal PUM 2010.

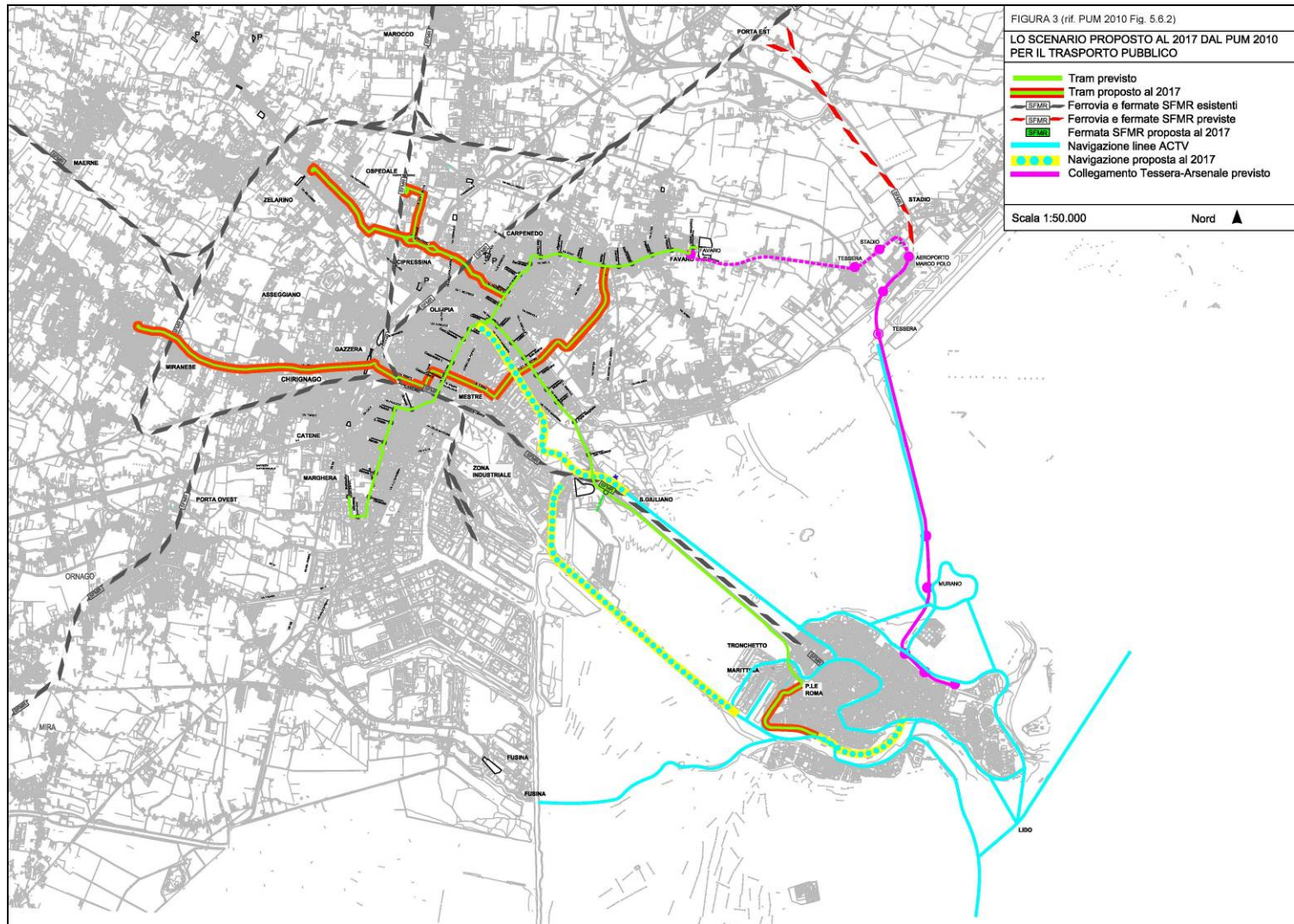


Figura A5-38 Scenario proposto al 2017 dal PUM 2010 per il trasporto pubblico (Fonte: figura 3, PUM-2013, Comune di Venezia).



Il documento del 2013 riporta tutte le modifiche e gli aggiornamenti intervenuti successivamente all'approvazione dello stesso PUM 2010.

Rispetto agli scenari sopra illustrati, per quanto di nostro interesse va evidenziato che, riguardo l'ipotesi sublagunare, "sono in corso, con la collaborazione tra Comune e Camera di Commercio, necessari approfondimenti in merito all'impatto socio-economico e agli aspetti tecnologici della sublagunare. Inoltre si sta procedendo all'aggiornamento dello studio sul sistema della mobilità complessiva". Oltre a ciò è stato proposto il prolungamento del sistema di superficie Favaro – Aeroporto, trattasi di un progetto preliminare inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di ottenere i finanziamenti previsti dalla L. 211/1992: il progetto considera tale tratta come indipendente dal raggiungimento di Venezia ed evidenzia le necessità di collegamento della terraferma con l'aeroporto Marco Polo di Tessera.

Riguardo il comparto ferroviario, oltre a ricordare quanto riportato nell'analisi del PAT riguardo le scelte del Comune di Venezia in merito al tracciato dell'Alta Velocità (cfr. nota n. 15 a pag. 89), il PUM aggiornato afferma che "a luglio 2011, il governo ha nominato un commissario straordinario per la AV/AC nel tratto Venezia –Trieste, richiedendo l'analisi di soluzioni alternative di tracciato al fine di accelerare l'iter progettuale e realizzativo dell'opera che riveste un'importanza strategica per l'Italia. Nel frattempo, anche il Consiglio Comunale, con specifico o.d.g., ha dato indicazione di valutare ipotesi alternative a partire dalla valorizzazione e potenziamento dei tracciati ferroviari già utilizzati. La nuova proposta progettuale presentata dal commissario nell'aprile 2012 prevede che sia possibile adeguare la rete esistente utilizzando sistemi evoluti di distanziamento dei treni e creando un quadruplicamento in affiancamento alla linea storica sulla tratta Mestre – Portogruaro, anziché creare una nuova linea ferroviaria per l'AV come previsto invece nel Progetto preliminare del 2010. Questa soluzione, di gran lunga meno impattante e meno costosa, prevede l'utilizzo della linea ferroviaria già esistente che si affianca alla tangenziale, adattandola ove necessario per ottenere una maggior capacità e velocità della linea, e realizzando prioritariamente la bretella di collegamento in superficie tra la linea Mestre-Trieste e l'aeroporto Marco Polo, opera quest'ultima necessaria altresì al completamento del SFMR e già approvata dal CIPE nel 2005..

Nell'ottica dell'aggiornamento del Piano, il documento 2013 inserisce nuovi interventi fra i quali riportiamo quelli che riguardano riguardo gli accessi alla città antica "l'opportunità di una linea di forza del trasporto lagunare tra il terminal di Tessera e Venezia insulare, in linea anche con le strategie di sviluppo delineate dal Piano di Assetto del Territorio. Pur riconoscendo che il contributo di tale collegamento non è in grado di incidere significativamente sulla mobilità sistemica, è innegabile la sua funzione di riequilibrio della distribuzione dei flussi turistici e di decongestionamento delle attuali vie di accesso a Venezia, se supportata da una corretta politica di gestione dei terminal di Tessera, Fusina, e Punta Sabbioni. A queste condizioni, il collegamento è destinato a servire una quota importante di passeggeri, specialmente se prolungato all'isola del Lido, ipotesi che comporterebbe nuove economie legate alla riorganizzazione di parte della rete di navigazione pubblica. Rispetto a quanto previsto dal progetto preliminare presentato dal promotore nel 2002, ancora in visione presso il CIPE per la sua approvazione, è necessario venga valutata con adeguati livelli di comparazione ogni altra tecnologia che consenta l'introduzione di una linea di forza del trasporto pubblico che colleghi l'aeroporto con Venezia". Per queste ragioni, quindi, il documento ritiene di rafforzare l'importanza di un collegamento di trasporto pubblico veloce in grado di collegare il terminal Tessera e l'aeroporto a Venezia centro storico. Inoltre, viene confermata dal Comune di Venezia la tratta tranviaria Aeroporto-Favaro, già inclusa nel quadro delle previsioni composto dal PUM 2010, considerata indipendente dal vettore Aeroporto - Venezia, quest'ultimo finalizzato per lo più a servire l'utenza turistica".

Attenzione viene posta alla mobilità ciclabile: attualmente tra piste ciclabili e corsie ciclopedonali già realizzate il Comune è dotato di una rete di circa 100 km. Inoltre, la rete ciclabile del Comune di Venezia è in conti-





nua espansione e gli atti pianificatori sono stati completati con l'approvazione a fine 2012 della terza fase del Biciplan, ultimo passo di un percorso iniziato nel 2005 per garantire concretamente una mobilità sostenibile e percorsi sicuri e veloci a chi sceglie la bicicletta come mezzo di trasporto.

I 16 itinerari ciclabili urbani, previsti dalla prima fase del Biciplan per collegare, a raggiera, le principali zone periferiche di Mestre al centro città, sono già stati realizzati per il 62%, a cui si aggiunge un ulteriore 15%, già finanziato, in fase di realizzazione. La qualità degli spostamenti locali è stata poi migliorata, nella seconda fase, con brevi percorsi ciclabili secondari, completati o in fase di realizzazione per il 50% complessivo, che hanno reso più sicuri gli spostamenti e i percorsi casa-scuola e casa-lavoro. Con la terza fase del progetto si è giunti infine alla pianificazione sia degli itinerari extra urbani di collegamento con i comuni di prima cintura, sia di quelli del tempo libero, e dedicati al cicloturismo alla riscoperta di aree di grande interesse naturalistico o storico del territorio. Si tratta di percorsi piuttosto lunghi, tutti oltre i 10 chilometri, la cui realizzazione richiederà un impegno maggiore e tempi di realizzazione adeguati. La caratteristica principale di questi percorsi è quella di utilizzare piste ciclabili esistenti, strade locali interessate da traffico veicolare di ridotta entità, argini dei canali, e percorsi già esistenti interni alle aree di valenza paesaggistica e/o ambientale tipiche dell'ambiente della gronda lagunare.

La completa realizzazione dei BiciPlan porterà, a regime, a quasi 200 chilometri di piste ciclabili nel territorio comunale. E' in corso di progettazione la pista lungo l'ippovia, inserita all'interno del Biciplan terza fase, che segue l'itinerario da Passo Campalto a San Giuliano, già realizzato nella prima fase, estendendosi su un percorso naturalistico che costeggia le barene. In via di progettazione si segnala anche il percorso ciclabile lungo l'argine sud del Canale dell'Osellino, di fianco a via Vespucci, che rientra nell'ambito dei lavori di sistemazione degli argini da parte del Consorzio Acque Risorgive.

Nella Tavola A5-8 in Allegato si riporta la Tavola 1–Quadro di rete generale del Biciplan3 dove sono evidenziate le piste ciclabili esistenti e di previsione dei comuni di prima cintura e gli itinerari intercomunali principali.

Lo scenario di Piano al 2020 introduce per quanto riguarda il trasporto pubblico alcuni nuovi interventi oltre a quelli già previsti dai precedenti scenari. In particolare di nostro interesse:

- fra gli interventi promossi dal Piano:
  - l'estensione della linea tranviaria di Favaro sino all'aeroporto Marco Polo;
- fra gli interventi del quadro previsionale nell'area di studio inclusi nello scenario:
  - collegamento di trasporto lagunare Terminal Tessera - Venezia insulare;
  - sistema ferroviario metropolitano regionale, compresa la bretella che porta all'aeroporto;
- fra gli interventi del quadro previsionale dell'area inclusi nello scenario per quanto riguarda le infrastrutture stradali:
  - bypass di Campalto e Tessera varianti alla SS 14 con nuova viabilità di raccordo con la bretella autostradale per l'Aeroporto.

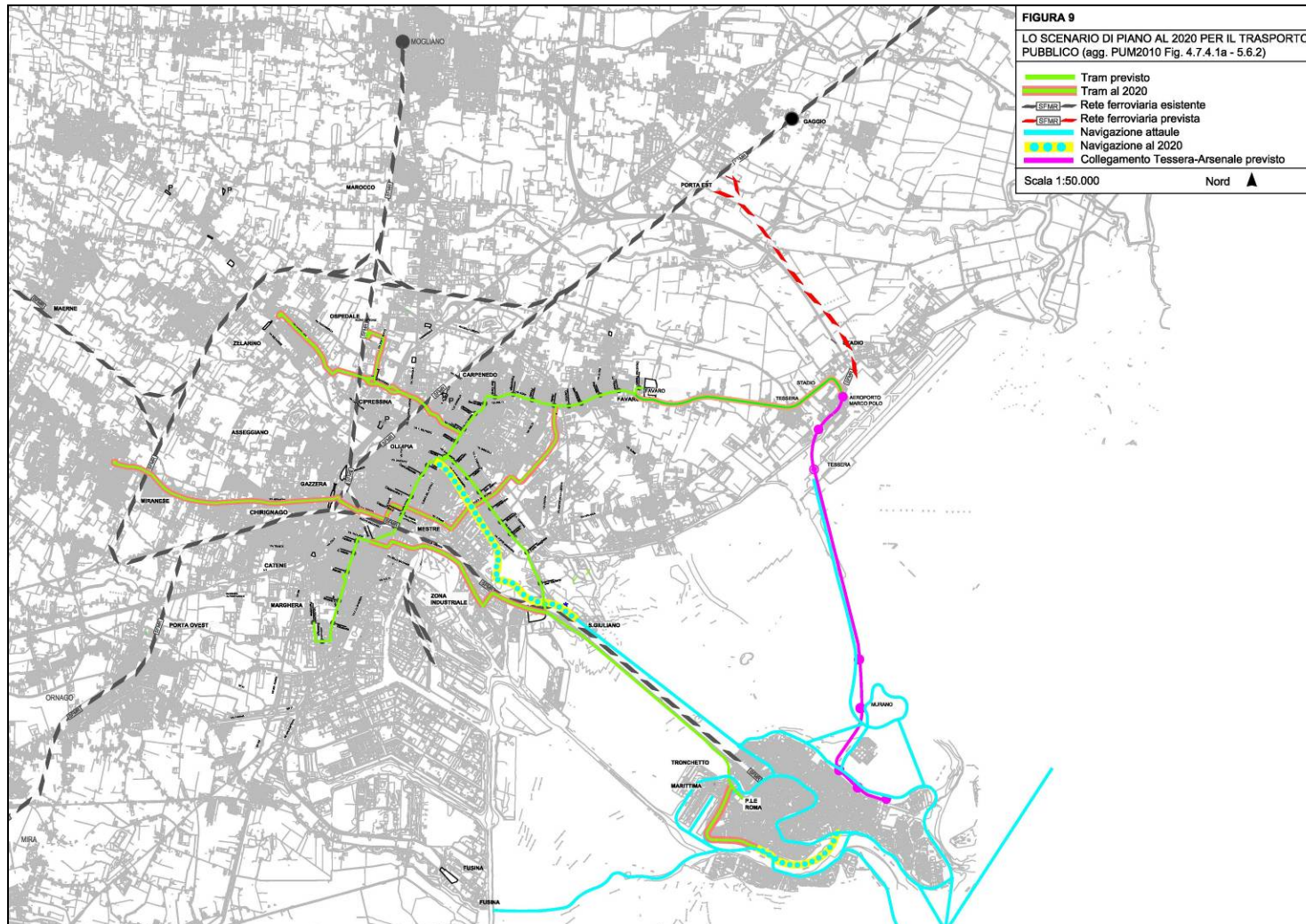


Figura A5-39 Scenario proposto al 2020 dal PUM per il trasporto pubblico (Fonte: figura 9, PUM-2013, Comune di Venezia).



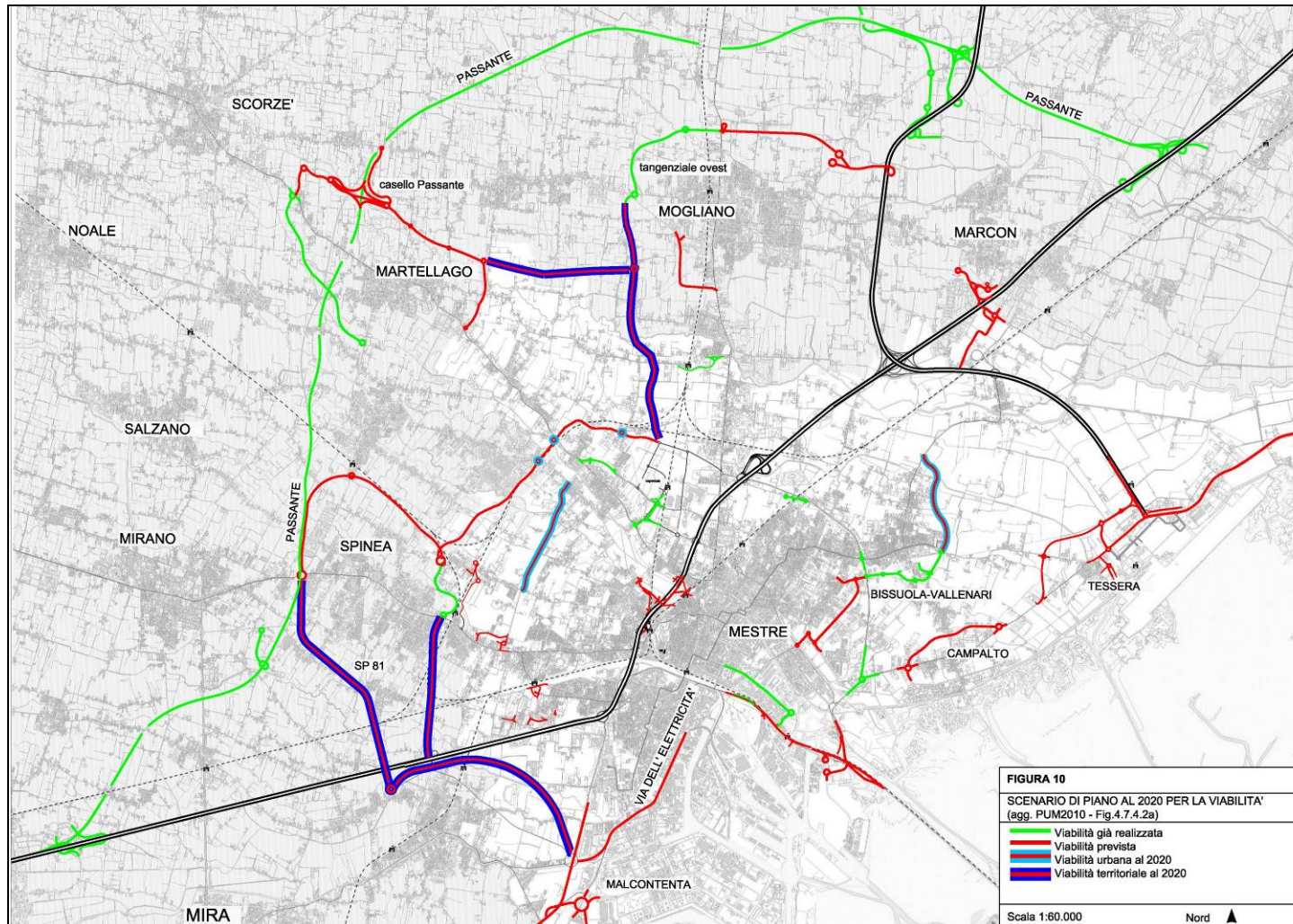


Figura A5-40 Scenario proposto al 2020 dal PUM per la viabilità (Fonte: figura 10, PUM-2013, Comune di Venezia).



### A5.3.9 La pianificazione aeroportuale

All'interno del sedime aeroportuale la distribuzione/realizzazione delle infrastrutture in conseguenza di scenari di sviluppo e crescita sono regolati dallo specifico strumento, oggetto di esame, denominato appunto Piano di Sviluppo Aeroportuale o più comunemente Masterplan.

In tal senso le trasformazioni che attengono all'area circoscritta all'interno del sedime aeroportuale non sono soggette a vincoli urbanistici di livello locale, fatte salve le indicazioni e i vincoli di livello superiore (es. vincolo paesaggistico, archeologico, ecc.), come più avanti (cfr. cap. A6) verrà evidenziato.

Il Codice della Navigazione ha introdotto una disciplina del rapporto tra l'attività aeronautica ed il territorio circostante.

In tal senso ai fini del mantenimento delle condizioni di sicurezza delle operazioni aeree sull'aeroporto vengono redatte mappe di vincolo ostacoli e Pericolo da parte di ENAC, le quali si completano con la redazione dei piani di rischio da parte dei Comuni interessati in ottemperanza alle prescrizioni.

Il Comune di Venezia ha adottato il Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Tessera-Venezia con Deliberazione n. 18 del 24 marzo 2014.

Il Piano, in conformità alle Direttive ENAC con particolare riferimento alle disposizioni di cui alla Circolare APT-33 del 30.08.2010, articola le zone di tutela in quattro fasce:

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali;
- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc..

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.



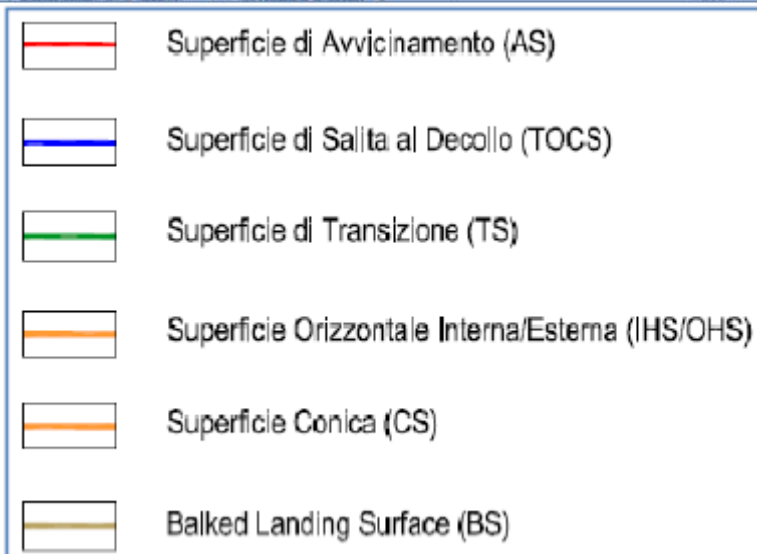
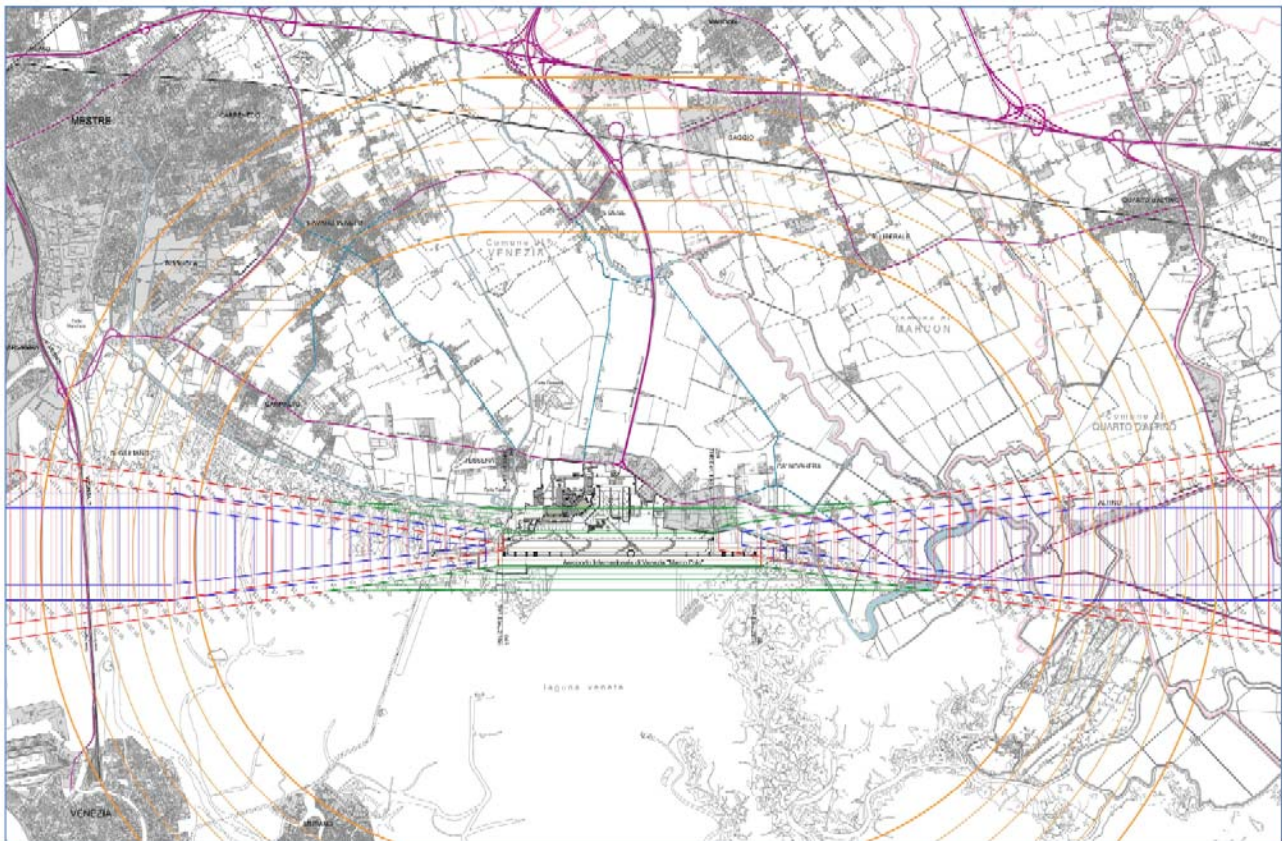


Figura A5-41 Mappa di vincolo ostacoli e pericolo (ex art. 707 Codice della Navigazione).

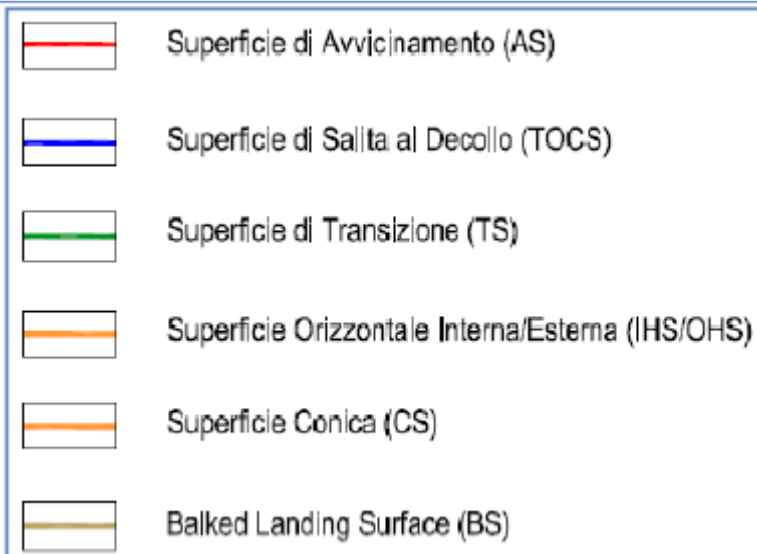
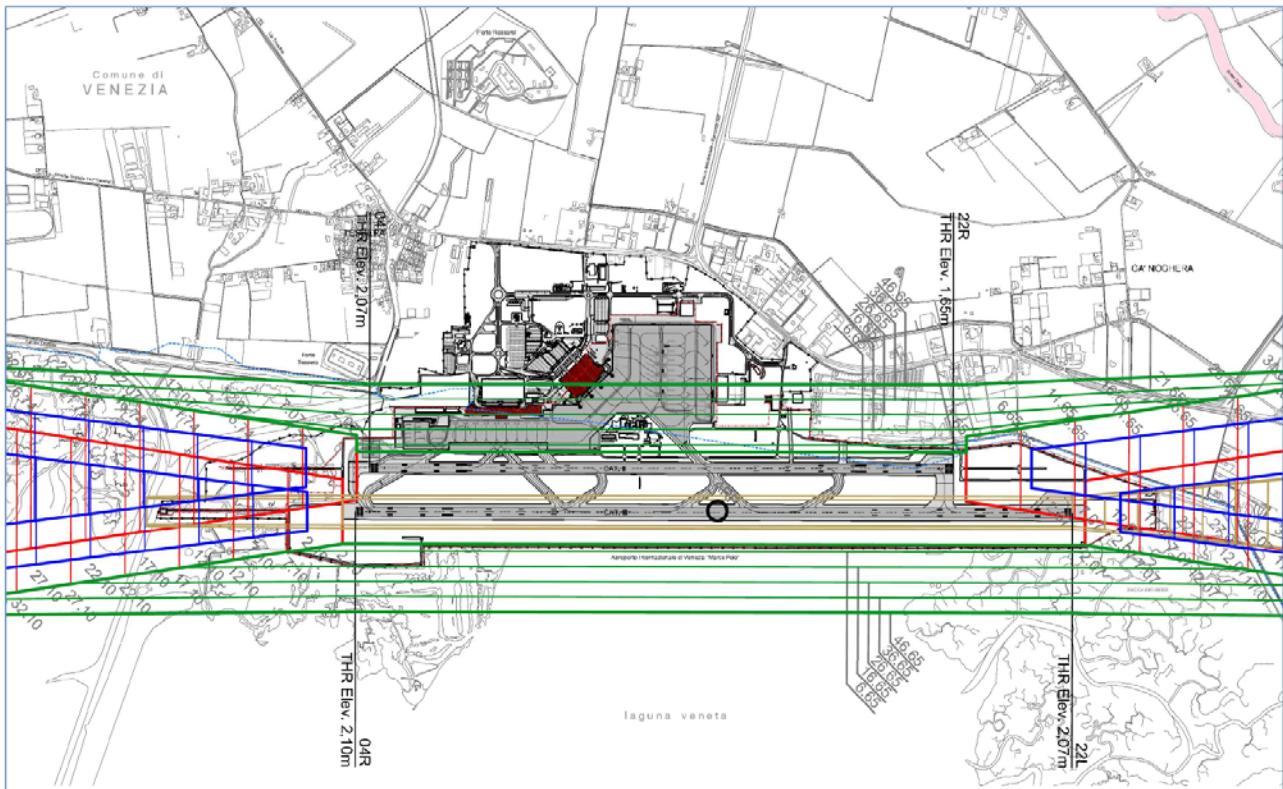


Figura A5-42 Mappa di vincolo ostacoli e pericolo - particolare (ex art. 707 Codice della Navigazione).





**Figura A5-43 Piano di rischio del Comune di Venezia sovrapposto alla situazione urbanistica vigente (Fonte: Tavola P01 del Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Tessera-Venezia).**

## A5.4 Analisi dei vincoli

Attualmente, in assenza di Piano Paesaggistico Regionale, ai fini dell'individuazione dei vincoli insistenti sulle aree di intervento, si fa riferimento agli elenchi definiti dalla Legge n. 431/1985 e dalla Legge n. 1497/1939 (art. 136 "Immobili ed aree dichiarati di notevole interesse pubblico" – e art. 142 "Aree tutelate per legge" del D.Lvo 42/2004).

In particolare, 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, quest'ultima descritta dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia con nota n. 382 del 23 gennaio 1985 quale "un esempio unico di sistema ambientale in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolari aspetti geologici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche urbanistiche".

L'area aeroportuale si trova in parte esterna alla conterminazione lagunare (ex Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 febbraio 1990).

Per quanto concerne il **vincolo archeologico** la laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali. e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso), pubblicate nel volume "Le zone archeologiche del Veneto" (1987)<sup>16</sup> e recepite nel PTRC della Regione del Veneto.

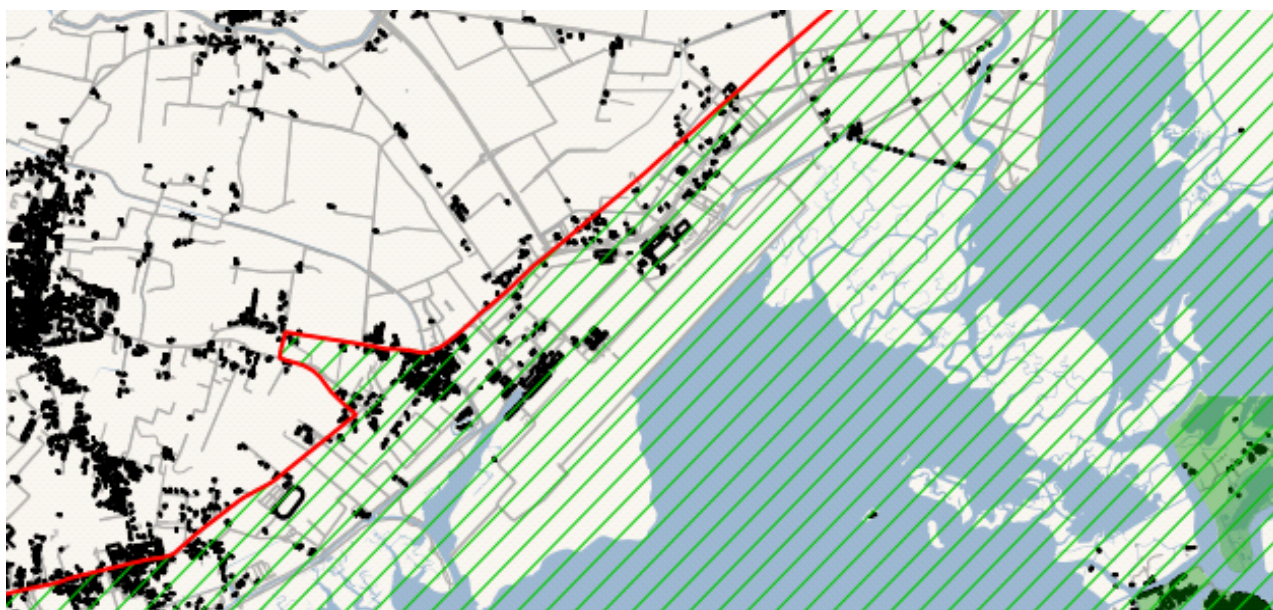
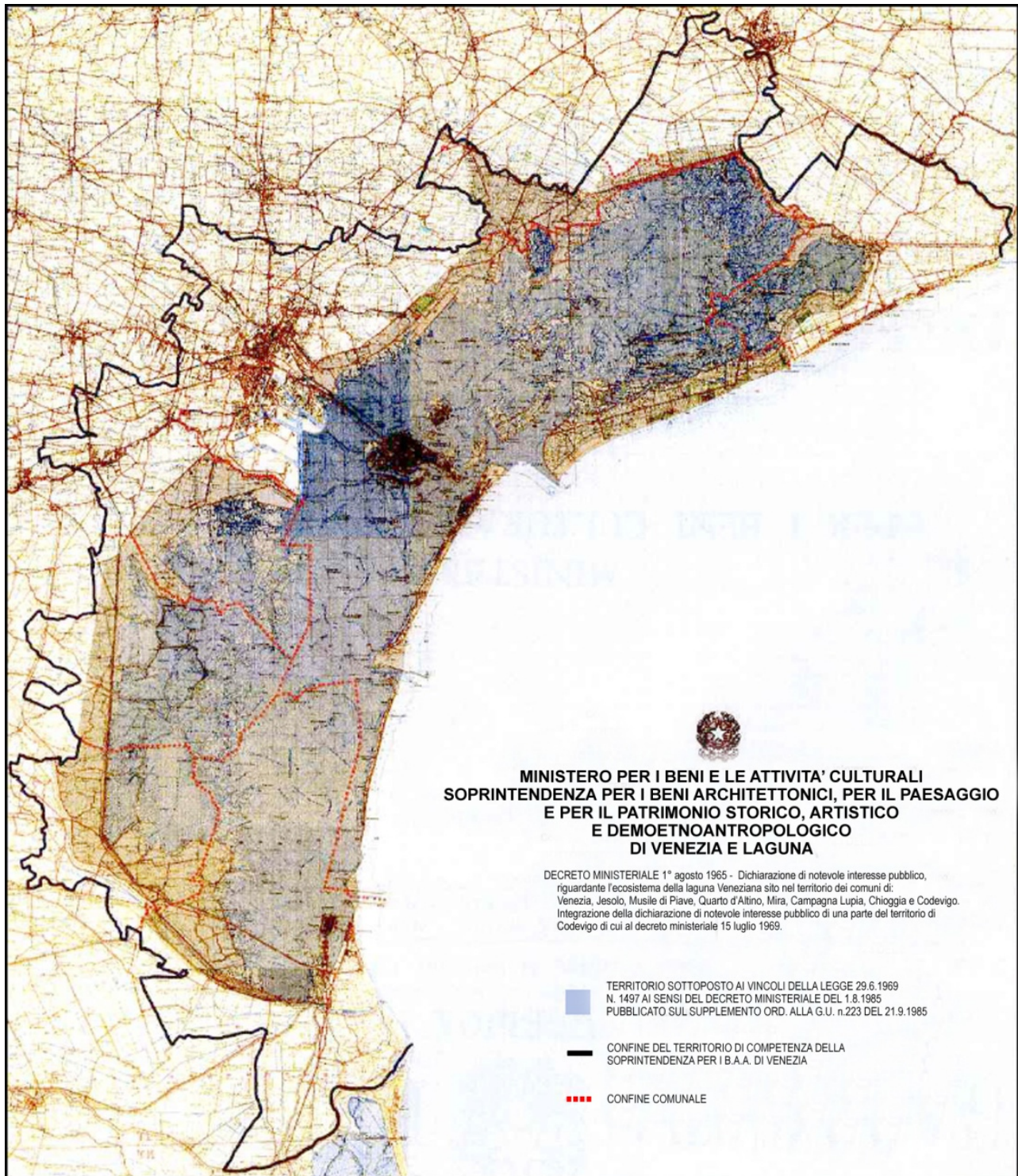


Figura 5-44 Particolare del vincolo paesaggistico vigente (tratteggio verde) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).

<sup>16</sup> AA.VV., Le zone archeologiche del Veneto. Elenco e delimitazione ai sensi delle leggi 1° giugno 1939, n. 1089 e 8 agosto 1985, n. 431, Venezia 1987.





**Figura 5-45 Territorio sottoposto ai vincoli della Legge n. 1497 del 29.06.1939 ai sensi del DM del 1 agosto 1985.**

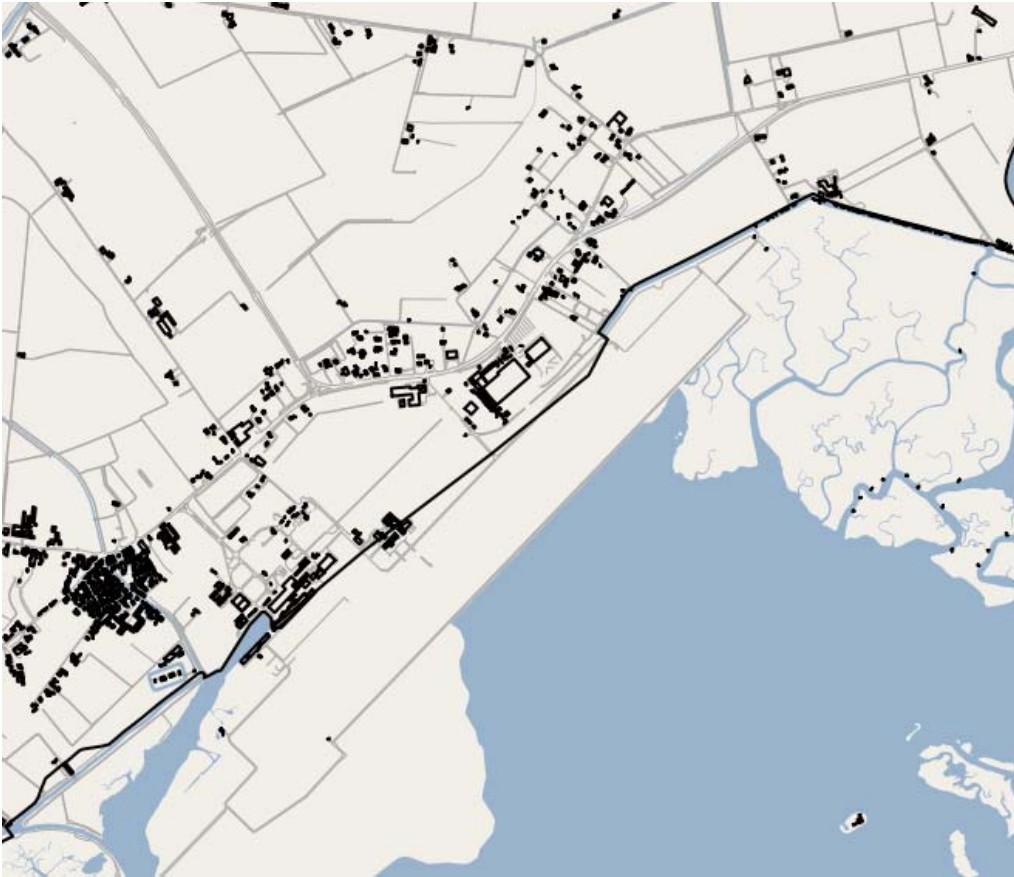
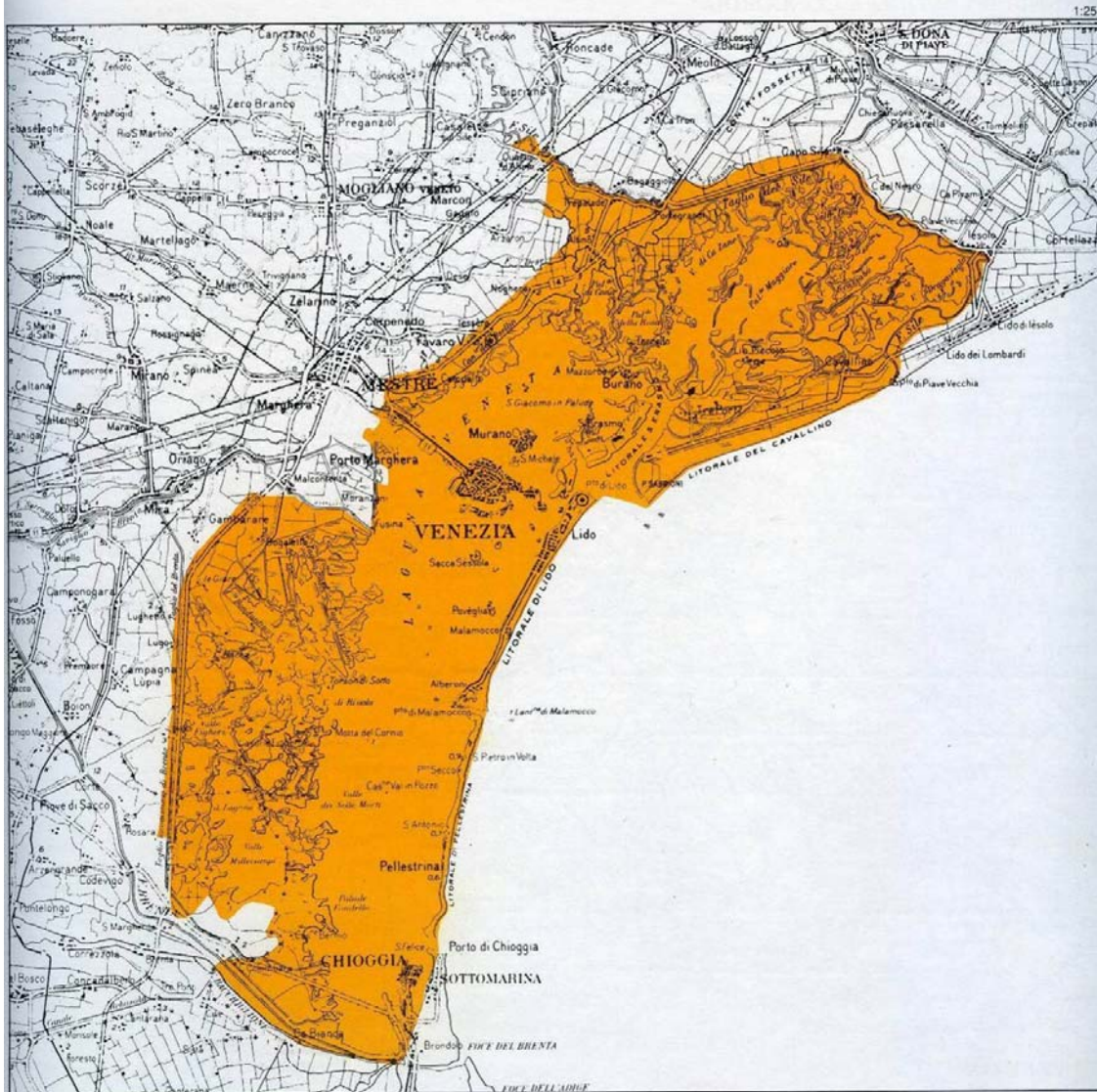


Figura 5-46 Particolare della conterminazione lagunare vigente (linea nera) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).



PROVINCIA: VENEZIA, (PADOVA)  
 COMUNE: CAMPAGNA LUPIA, CHIOGGIA, JESOLO, MIRA, MUSILE DI PIAVE, QUARTO D'ALTINO, VENEZIA  
 (CODEVIGO)  
 Laguna di Venezia  
 (cfr. anche pp. 104-113)



**Figura 5-47 Zona di interesse paesaggistico-archeologico della laguna di Venezia (Estratto del volume "Le zone archeologiche del Veneto", Venezia, 1987).**

L'area aeroportuale rientra nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna".

Il Sito "Venezia e la sua laguna" è stato iscritto nel 1987 nella World Heritage List (WHL) dell'UNESCO per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario.



Con la legge 20 febbraio 2006, n. 77 l'Italia ha previsto che l'elaborazione del Piano di Gestione del Sito costituisca una dotazione obbligatoria anche di quelli già iscritti nella WHL, nell'ottica di garantire una protezione e tutela continua di tali beni fino a raggiungere gli standard e le indicazioni contenuti nella dichiarazione di Budapest<sup>17</sup>.

Il Piano di Gestione costituisce uno strumento di indirizzo generale per valutare, prevedere e gestire i fattori e i processi naturali e di trasformazione antropica che possono incidere sulla qualità dei beni culturali riconosciuti patrimonio universale dell'umanità. Il Piano deve garantire un elevato livello di protezione del bene eccellente e contribuire alla sua integrazione nei processi di adozione dei piani e programmi finalizzati allo sviluppo locale sostenibile.

Il Piano di Gestione definisce il quadro ricognitivo dei beni patrimoniali ambientali e culturali del Sito; individua gli obiettivi; definisce il quadro programmatico di riferimento per la tutela, conservazione e valorizzazione dei beni patrimoniali, determina, in coerenza con gli obiettivi, le politiche di intervento e i criteri di gestione e di monitoraggio delle stesse. Il Piano di Gestione di un Sito UNESCO si propone di promuovere progetti di tutela e valorizzazione, coordinati e condivisi tra i soggetti responsabili del Sito e provvede alla definizione delle azioni da adottare per il loro conseguimento.

Ai fini della protezione dei valori naturali, culturali e paesaggistici, l'ambito lagunare (Core Area del Sito) viene delimitato con il DM 1 agosto 1985, che definisce la laguna di Venezia di "notevole interesse pubblico" per "l'eccezionale complesso paesistico ambientale" e perché rappresenta "un esempio unico di sistema ambientale quale fonte inesauribile di accumulazioni visive ad alta valenza estetica, in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche ed urbanistiche". La Buffer Zone, ovvero una sorta di area "cuscinetto" attorno al Sito, deve contribuire al mantenimento del paesaggio, conservando le visuali significative e costituire un'area di supporto logistico per le attività connesse alla fruizione dei beni patrimoniali del Sito. Deve perciò svolgere una funzione di tutela naturale e paesaggistica e contenere una serie di funzioni e servizi che facciano da filtro alle pressioni di diverso tipo che possono gravare sulla Core Area.

---

<sup>17</sup> Per sottolineare l'importanza di un'adeguata gestione del patrimonio, nel 2002, nel corso della sua 26° sessione, il Comitato del Patrimonio Mondiale ha adottato il 28 giugno 2002 la "Dichiarazione di Budapest" invitando tutti i partner a sostenere la salvaguardia del Patrimonio Mondiale attraverso degli obiettivi strategici fondamentali, cercando di assicurare un giusto equilibrio tra conservazione, sostenibilità e sviluppo, in modo che i beni del Patrimonio mondiale possano essere tutelati attraverso attività adeguate che contribuiscono allo sviluppo socio-economico e alla qualità della vita delle nostre comunità; attraverso strategie di comunicazione, educazione, ricerca, formazione e sensibilizzazione; ricercando il coinvolgimento attivo degli enti locali, a tutti i livelli, nella individuazione, tutela e gestione dei beni del Patrimonio mondiale. Ciascuna richiesta di iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale deve quindi essere accompagnata da un Piano di gestione in cui viene descritto in che modo l'eccezionale valore del sito sarà tutelato.



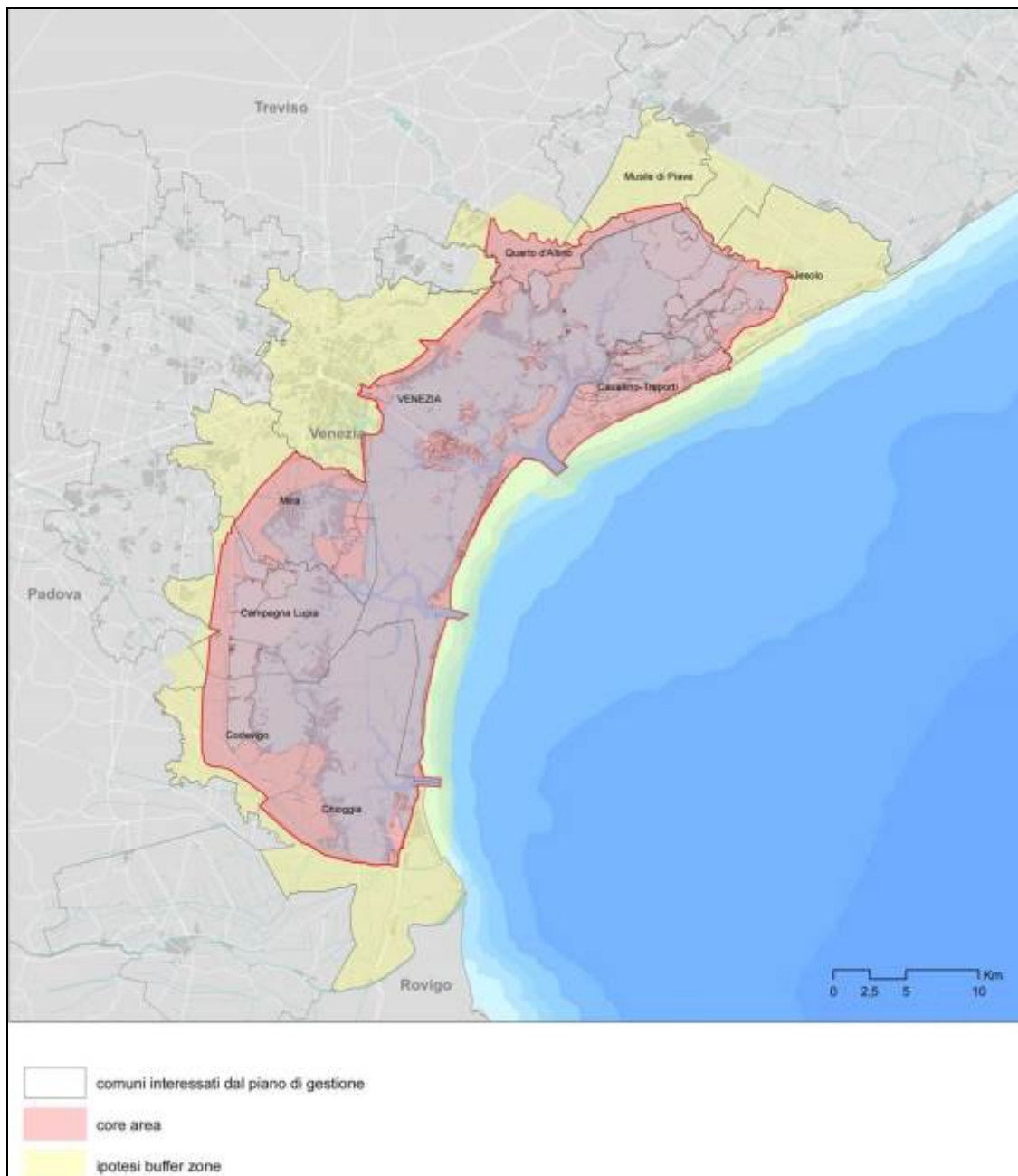
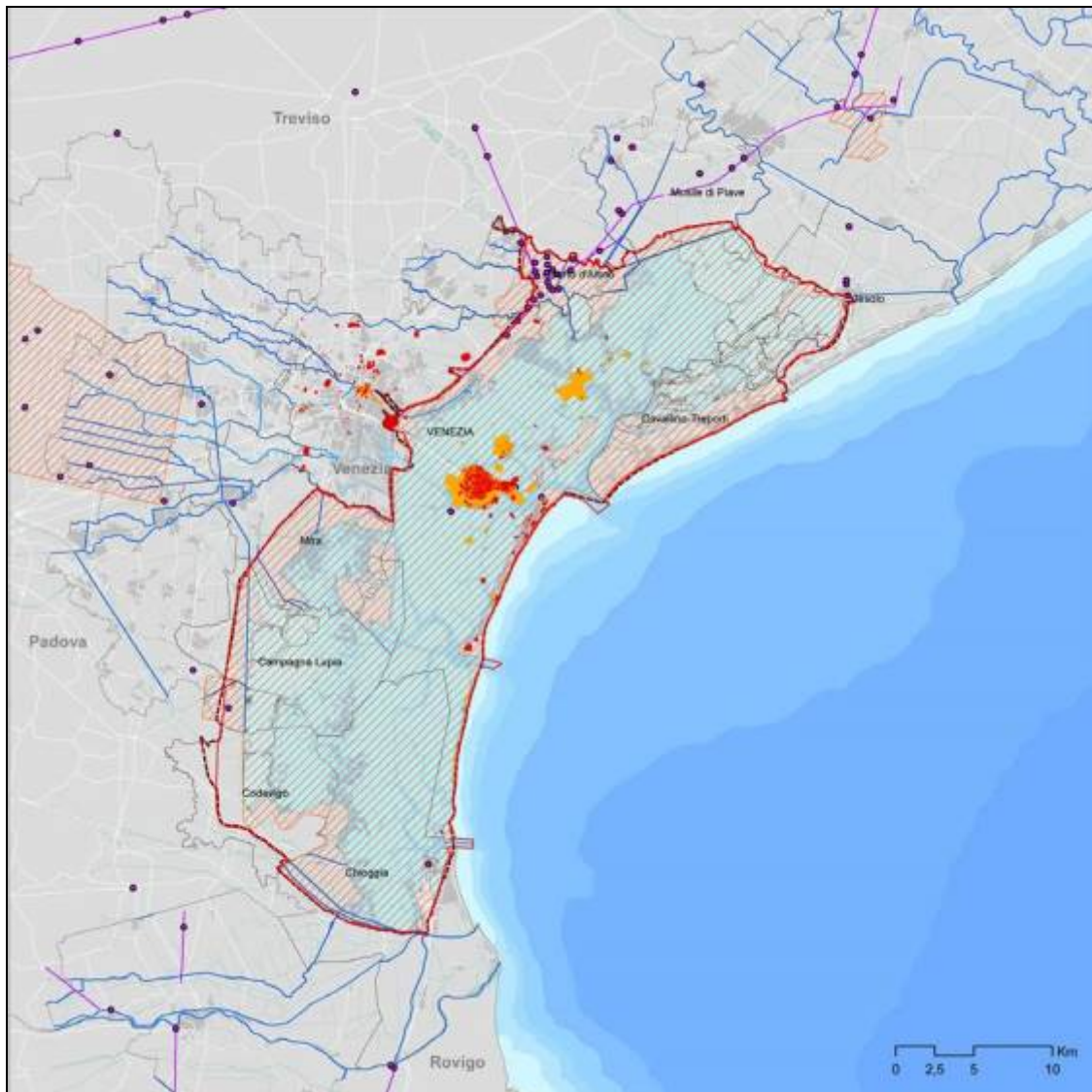


Figura A5-48 Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” - Core Area e Buffer Zone.



**Figura A5-49 Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” - Sistema delle tutele.**

Nell’ambito dei contenuti del Piano di Gestione, è stata elaborata un’analisi SWOT<sup>18</sup> interessante i seguenti ambiti tematici:

- sistema della pianificazione territoriale e urbanistica;
- attività produttive;
- sistema turistico;
- sistema insediativo;
- sistema ambientale;

<sup>18</sup> L’analisi SWOT, conosciuta anche come Matrice SWOT, è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un’impresa o in ogni altra situazione in cui un’organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo.

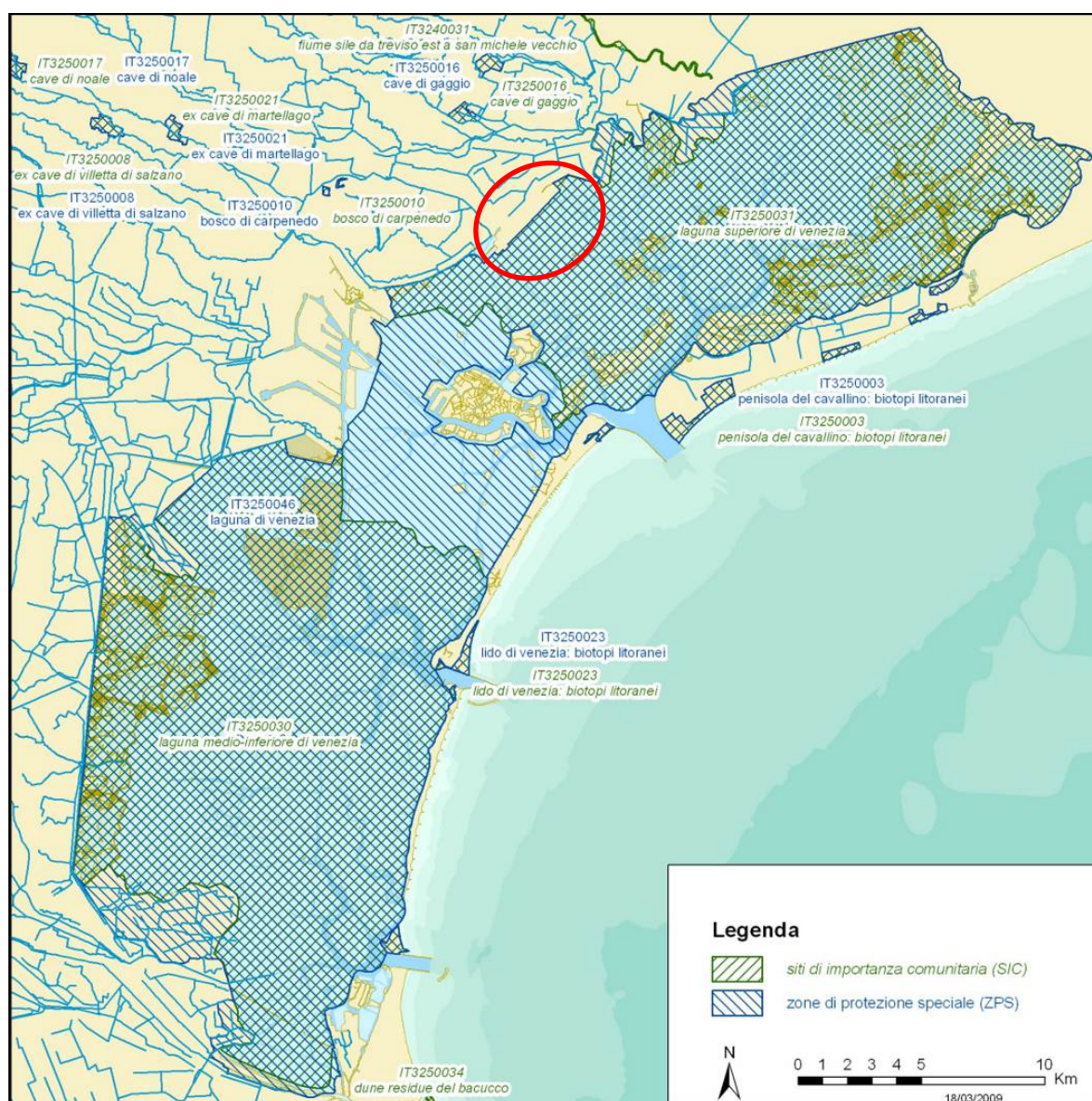


- patrimonio culturale.

L'analisi ha individuato le pressioni e le criticità che incidono sulla tutela dei beni patrimoniali del Sito, valutate le ipotesi della loro evoluzione e quali criteri e metodi da adottare per affrontarli.

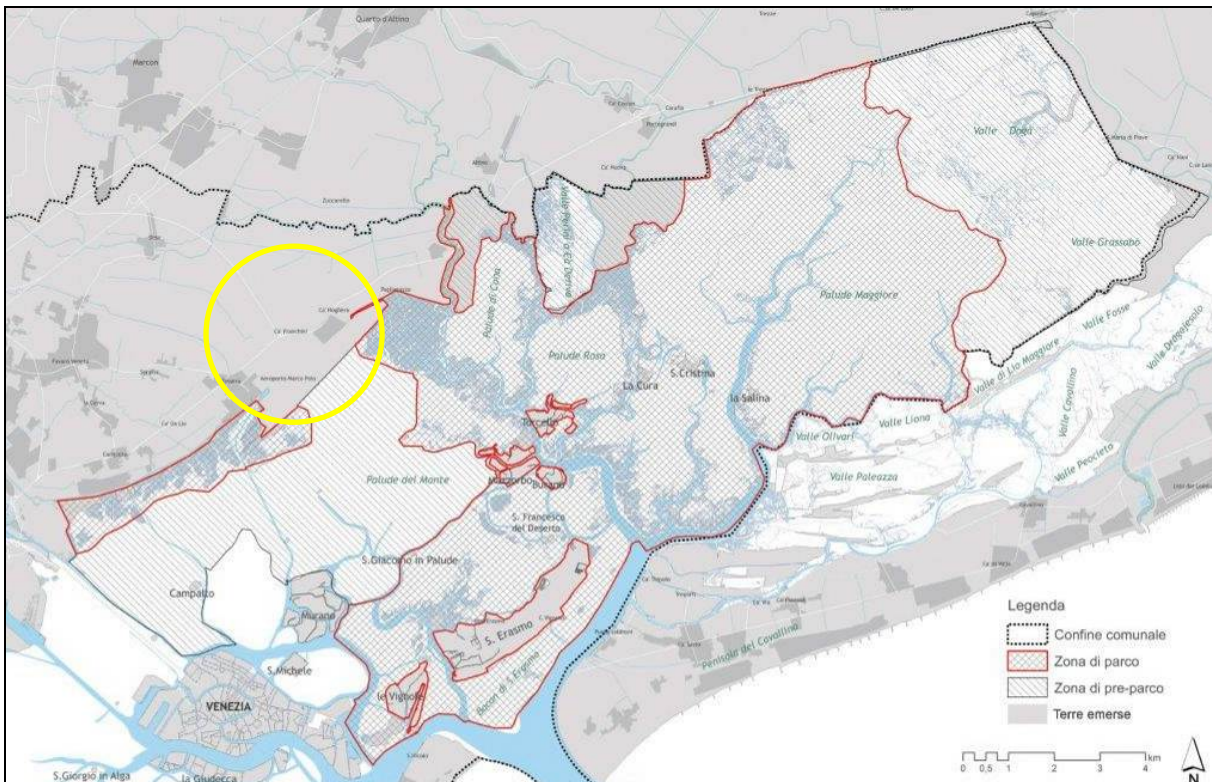
Nell'ambito tematico del "Sistema insediativo", il Piano identifica fra i punti di forza la "presenza di rilevanti opere infrastrutturali di collegamento nazionale ed internazionale (porto, aeroporto)".

In relazione al quadro vincolistico ambientale, gli interventi in generale non interessano direttamente alcuna area individuata come Sito Natura 2000 ma sono prossimi al Sito SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e al sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". Tali aree, riportate nella seguente figura, sono sottoposte alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 2009/147/CE.



**Figura A5-50 Siti Rete Natura 2000 nella laguna di Venezia (in rosso evidenziata l'area dell'aeroporto).**

Inoltre, si fa presente che in data 8 marzo 2013 la Giunta del Comune di Venezia ha presentato la delibera “Istituzione Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia (art. 27 LR 40/1984)”, parco previsto dal Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia approvato dal Consiglio comunale il 22 dicembre 2012. Suddetta delibera, oltre ad istituire il Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia, dà mandato alla stessa Giunta Comunale di redigere il Piano ambientale, in collaborazione con l’Istituzione Parco della Laguna. Il Consiglio Comunale di Venezia nella seduta del 12-13 maggio 2014 con Deliberazione n. 27 ha definitivamente approvato l’istituzione del parco nominato “Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia”. In questo caso, l’area interessata confina con il perimetro del parco.



**Figura A5-51 Allegato 1 alla Deliberazione n. 27 del 12-13 maggio 2014 (in giallo evidenziata l’area dell’aeroporto).**

## A5.5 Sintesi dell’analisi programmatica

Sulla base della disanima della normativa e degli strumenti di programmazione e pianificazione, svolta ai paragrafi precedenti, è possibile distinguere gli strumenti di indirizzo e quelli di intervento, nonché selezionare i le indicazioni principali maggiormente pertinenti rispetto all’intervento in esame.



**Tabella A5-1 Sintesi dell'analisi programmatica.**

Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	I	Il documento definisce il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale e dove nell'ambito degli aeroporti è indicato fra i vari scali anche quello di Tessera-Venezia. Nell'ambito del SNIT, per le infrastrutture aeroportuali, gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico, garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente, sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.
Il Piano per la Logistica	I	Le azioni di intervento per il rilancio dell'aerocargo italiano dovranno secondo questo documento, fra le varie cose, definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per merci a livello nazionale, semplificare le procedure per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi "sovrnazionali" per incentivare lo sviluppo di attività logistiche e il trasporto internazionale, snellire le procedure autorizzative alla costruzione di nuovi insediamenti logistici.
Piano Nazionale degli Aeroporti	I	Il Piano afferma che i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, debbano essere posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese. Per il Piano è prioritario che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV (Alta Velocità) ferroviaria. Il Piano individua gli scali strategici che comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese. Questi risultano essere: Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia Tessera. Inoltre, all'interno della macroarea del Nord Est, il Piano individua una serie di strategie di sviluppo degli scali che, riguardo l'aeroporto Marco Polo di Venezia, prevedono un processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, che dovrà essere presidiato e supportato "con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro".
Legge Obiettivo	I	Individua fra gli interventi i collegamenti ferroviari con gli aeroporti veneti di Venezia e Verona.
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	I	Per il PRS particolarmente significative sono le iniziative che mirano a valorizzare il ruolo degli aeroporti quali hub-cargo al servizio del traffico merci regionale ed extra regionale. Rilevante è, ad esempio, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Tuttavia il Programma segnala delle debolezze strutturali che vengono individuate nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero e nella superficie delle piste. Inoltre, lo sviluppo del sistema aeroportuale deve fare i conti con le gravi difficoltà che affliggono la mobilità regionale, tali da rendere assolutamente incerti i tempi di accesso e da innalzare la percezione del relativo costo. Riguardo a tali aspetti la recente apertura al traffico del Passante di Mestre ha risolto una criticità rilevante per l'aeroporto di Venezia. In questo contesto, le infrastrutture per Venezia assumono pertanto significato a tre livelli: europeo, regionale e metropolitano. Le misure per la riorganizzazione del trasporto pubblico nell'area metropolitana sono: il sistema ferroviario metropolitano regionale, la sub lagunare e il sistema di trasporto guidato di superficie Mestre – Venezia.



Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	I	Il Piano individua sulla cartografia e nella normativa di attuazione le "Cittadelle aeroportuali". La Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004 nonché i Comuni possono introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue.
Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)	T	Il PALAV per le aree aeroportuali (normate dall'art. 43 della normativa di attuazione del piano) fra le direttive afferma che "l'area aeroportuale di Tessera è riservata al complesso delle attrezzature e degli edifici destinati all'esercizio dell'attività aeroportuale, compresi gli immobili destinati ai servizi per il personale, le officine di riparazione, i magazzini e depositi, i ricoveri per i vettori aerei, i garage e parcheggi, la stazione passeggeri, i posti di sorveglianza, polizia, dogana e controllo, ed ogni altro servizio complementare. Detti edifici ed attrezzature vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo dalla antistante laguna. L'autorità aeroportuale di Tessera, di concerto con il Comune di Venezia, per la fascia perimetrante l'area aeroportuale, predispone apposito progetto finalizzato all'attenuazione del fenomeno dell'inquinamento acustico". Per quanto riguarda gli interventi in laguna, il Piano afferma che sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale delle discariche esistenti. Inoltre, sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra, scavi, depositi e discariche di materiali, fatti salvi gli interventi per la manutenzione e per la realizzazione delle reti di pubblico interesse.
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	I	Il PRT intende favorire i nodi autostradali e ferroviari, i porti, interporti ed aeroporti, intesi come esternalità infrastrutturali primarie da ottimizzare dal punto di vista della efficienza intermodale di nodo, sia a livello di rete superiore (internazionale), sia in relazione all'accesso alle reti locali, da cui dipende il rapporto con il tessuto produttivo regionale. Inoltre, il Piano intende rafforzare l'organizzazione reticolare e multicentrica del Veneto ed al tempo stesso rafforzare alcuni nodi: il sistema Venezia-Padova, costituito dall'Aeroporto, il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova, e Verona con Aeroporto ed Interporto, entrambi internazionali.
Piano Regionale di Tutela e Risana-mento dell'Atmosfera (PRTRA)	I	La Regione del Veneto si è posta con questo Piano l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria negli anni successivi. Come misure di carattere generale per il contenimento dell'inquinamento, valide per tutti gli inquinanti, il piano prevede, come intervento tecnologico – strutturale, la fluidificazione del traffico dei veicoli a motore mediante interventi di miglioramento della rete stradale (nuove strade, sopra e sotto passi, ecc.). Nessun particolare riferimento viene fatto riguardo al sistema aeroportuale.
Piano Direttore 2000	I	Il Piano Direttore 2000, al fine di ricostruire la capacità autodepurativa del sistema dei corsi d'acqua superficiali scolanti nella laguna e di costituire un sistema di aree tampone degli eventuali carichi inquinanti provenienti dal bacino scolante che dovesse temporaneamente eccedere la capacità portante dell'ecosistema lagunare, ha individuato due sistemi fluviali su cui agire, fra i quali uno risulta afferente alla laguna nord e gravitante sulle foci del Vela, Silone, Siloncello, Canale S. Maria, Zero – Dese. Si evidenzia che a livello lagunare, allo stato attuale è stata realizzata solo l'area di fitodepurazione prevista nell'ambito del Progetto Integrato Fusina (Cassa di colmata A).

Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia	I	<p>In sintesi, sulla base dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), gli obiettivi che il Piano si prefigge per la laguna sono:</p> <p>al 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per il bacino scolante: stato ecologico buono di 2 corpi idrici (stato sufficiente negli altri 82);</li> <li>• per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico naturale PNC1 (Marghera) e del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia);</li> <li>• per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.</li> </ul> <p>al 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per il bacino scolante: stato ecologico buono di tutti i corpi idrici;</li> <li>• per la laguna: stato ecologico buono in tutti i corpi idrici ad eccezione del corpo idrico fortemente modificato CS (centro storico di Venezia) che migliora da cattivo a sufficiente;</li> <li>• per l'area marina antistante: mantenimento dello stato ecologico buono di tutti i corpi idrici.</li> </ul>
Piano di Tutela delle Acque (PTA)	I	<p>Il PTA per la laguna di Venezia, (l'art. 2 della normativa di attuazione del PTA) afferma che per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal 'Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000. Inoltre, la normativa del Piano individua, fra le aree sensibili, le acque costiere del mare Adriatico e i corsi d'acqua ad esse afferenti per un tratto di 10 km dalla linea di costa misurati lungo il corso d'acqua stesso e la laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata dallo stesso Piano Direttore 2000.</p>
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)	I	<p>Non sono indicati dal Piano in prossimità dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia istituti faunistici.</p>
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia	I	<p>Il PTCP afferma che l'area aeroportuale è vincolata dal punto di vista paesaggistico e, in prossimità dell'area di intervento, è presente una strada di origine romana (Via Annia) già indicata dal PTRC. Inoltre, l'area di intervento rientra nel perimetro del Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna– Ecosistema della laguna veneziana", DM 1 agosto 1985. Inoltre, l'area aeroportuale risulta confinante con i siti Rete Natura 2000 e risulta necessaria la verifica di necessità, per gli interventi in tale ambito, della procedura di Valutazione di Incidenza. Il complesso aeroportuale si inserisce, pur non interferendo direttamente, all'interno di importanti elementi ambientali e naturalistici costituenti la rete ecologica provinciale. La laguna, prospiciente alle piste, è tutelata come area umida e come biotopo. Fra i poli economicamente forti nell'area metropolitana, viene indicata l'area di Tessera dove attorno all'aeroporto Marco Polo dovrebbero crescere un insieme di attività collegate alla logistica e alle tecnologie aeronautiche. L'ambito aeroportuale infine si colloca all'interno del Polo metropolitano – regionale di Marcon – Dese – Tessera. Il sistema della mobilità prevede l'adeguamento della viabilità esterna SS 14 - Triestina e l'interconnessione aeroporto sistema ferroviario (SFMR e linea AV/AC).</p>
Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008)	I	<p>Il Piano faunistico venatorio regionale analizzato in precedenza, come previsto dall'art. 8 comma 2 della citata LR n. 50/93, attua la pianificazione faunistico-venatoria mediante il coordinamento nonché, ove necessario, l'adeguamento ai fini della tutela degli interessi ambientali e di ogni altro interesse regionale, dei piani faunistici provinciali. Pertanto si rimanda a quanto espresso in precedenza in merito al Piano faunistico regionale.</p>



Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia	T	<p>La Variante nelle zone destinate a Terminal stradale, classificabili come ZTO di tipo F 8 (art. 59), prevede che siano realizzate attrezzature atte a facilitare lo scambio di persone e di cose tra i mezzi autoveicolari e acquei sia pubblici che privati quali parcheggi a raso e multipiano, strutture per l'interscambio di passeggeri e merci e servizi connessi. Per garantire l'integrazione tra le varie attrezzature del Terminal stradale, gli interventi sulle aree interessate da tale destinazione d'uso saranno subordinati all'approvazione di uno strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica dove dovranno essere osservati degli indirizzi e indici.</p> <p>Per gli edifici esistenti all'interno dell'area soggetta a strumento attuativo e fino alla sua approvazione, sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.</p> <p>Per i corsi d'acqua quali fiumi, canali scolmatori, canali di bonifica, di derivazione e/o irrigazione, sono unicamente consentiti, previo parere favorevole degli Enti istituzionalmente competenti in materia di idoneità tecnica in relazione al regime idraulico e/o compatibilità ambientale, i seguenti interventi: d) opere di bonifica, difesa o riassetto del regime idraulico; e) punti di ormeggio attrezzati con paline, bricole, boe; f) passerelle, pontili galleggianti, banchine, scivoli, impianti di alaggio e varo, in caso di darsene o banchine legittimamente esistenti e/o previste dagli strumenti urbanistici ovvero solo se funzionali ad insediamenti previsti dal PRG.</p>
Piano Particolareggiato Terminal di Tessera	T	<p>Questo strumento attua le previsioni della vigente e già analizzata Variante al PRG per la Terraferma, per l'ambito individuato come T-2 Terminal Tessera e disciplinato dall'art. 59 – Zona di Terminal stradale e dalle relative Norme Tecniche Generali di Attuazione (N.T.G.A.) e Norme Tecniche Speciali di Attuazione (N.T.S.A.) di superficie complessiva di 263.337 mq. per la realizzazione di un nodo per i intermodale per i residenti del Comune di Venezia e flussi turistici diretti verso la città insulare di Venezia. Il Piano individua 13 lotti di intervento individuando le funzioni principali di ciascun lotto e le funzioni accessorie a servizio di quelle principali fino ad un massimo del 30% della Sp (Superficie lorda di pavimento massima). Inoltre, definisce i caratteri morfologici dell'edificazione che dovranno essere coerenti con i criteri di progettazione unitaria riguardanti la connotazione architettonica dei manufatti (materiali, colori, rivestimenti, elementi di arredo urbano, trattamento degli spazi scoperti pertinenziali, ...) nonché, negli articoli successivi, definisce gli standard urbanistici a cui gli interventi devono attenersi.</p>
Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera"	T	<p>La Variante propone la modifica della localizzazione del nuovo stadio per il gioco del calcio di Venezia e l'inserimento della nuova sede di terraferma del casinò municipale di Venezia e del centro polifunzionale ad essa connessa; prevede un progetto di sviluppo urbanistico incentrato sulla realizzazione delle strutture del Casinò e del nuovo stadio; adegua le previsioni relative alle fasce di rispetto del sistema viario, per la razionalizzazione della nuova viabilità a servizio dello stadio e del collegamento funzionale tra la tangenziale, l'aeroporto e la SS 14; recepisce la volontà espressa dal Consiglio Comunale, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 142/99, di individuare una soluzione viaria complessiva capace di relazionarsi con dette infrastrutture e che consenta di eliminare i traffici di attraversamento del centro di Tessera; fa proprie le previsioni regionali (PRS, PTRC) in ordine alla nuova tratta della rete del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) che collega Mestre con l'aeroporto di Tessera, con tracciato parallelo alla bretella autostradale e con la previsione di una fermata intermedia a servizio del nuovo stadio. Inoltre in data 25.07.2008 è stata presentata un'osservazione congiunta di SAVE, Società Marco Polo e Società Agricola Ca' Bolzan, che propone le necessarie modifiche per realizzare un programma complesso di opere che porterà alla costituzione di un forte polo di servizi e alla contestuale compensazione ambientale attraverso la piantumazione e la naturalizzazione di un'ampia area lungo il fiume Dese.</p>



Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia	T	<p>Il PAT individua il “Quadrante di Tessera” ove si afferma che nelle more dell’approvazione regionale della Variante parziale al PRG della Terraferma denominata “Quadrante di Tessera” analizzata in precedenza, il PAT prevede uno scenario che, alla luce del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l’aeroporto, permetta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a sua definizione localizzativa, più baricentrica tra il polo intermodale di Tessera e i sistemi ambientali costituiti dalla cintura verde di Favaro ed il fiume Dese;</li> <li>• la previsione della realizzazione di una vasta area a bosco e verde urbano attrezzato a compensazione ambientale dell’incidenza dell’intervento;</li> <li>• l’organizzazione di un sistema viario primario che preveda la realizzazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ della viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l’aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tessera;</li> <li>○ del “By Pass” di Tessera che consente la riqualificazione di tale centro abitato.</li> </ul> </li> </ul>
Piano di Azione Comunale per il Risana-mento dell’Atmosfera del Comune di Venezia	T	<p>In linea generale, il Piano identifica delle misure che ricadono nelle seguenti tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• contenimento delle emissioni in atmosfera;</li> <li>• mobilità sostenibile;</li> <li>• risparmio energetico;</li> <li>• educazione, informazione e promozione dei temi inquinamento atmosferico e della mobilità sostenibile.</li> </ul> <p>Per quanto riguarda la riduzione delle fonti emmissive, le misure emergenziali individuate dal PAC non intervengono sull’aeroporto come precisato dal Piano stesso.</p>
Piani di Classificazione Acustica	T	<p>Secondo il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia, le aree dell’aeroporto e quelle previste di espansione ricadono per la maggior parte nella classe IV (“area di intensa attività umana”) e V (“aree prevalentemente industriali”). Il resto del territorio circostante l’area aeroportuale, solo in parte interessato dall’espansione aeroportuale, ricade nella Classe III (“aree di tipo misto”). Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quarto D’Altino afferma che le aree interessate dal presente Studio ricadono nella Classe III. Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Marcon afferma che le aree interessate ricadono nella Classe I “area particolarmente protetta”. Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Roncade afferma che le aree interessate ricadono prevalentemente nella Classe III. Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Cavallino-Treporti prevede una prevalenza di zone in Classe III e IV. Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Mira afferma che le aree interessate ricadono prevalentemente in area VI e in Classe III.</p> <p>Si precisa che escluso il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia, tutti gli altri Piani sono presi in considerazione non per motivi urbanistici ma esclusivamente per il fatto che risultano interessati dal passaggio degli aeroplani in fase di decollo o di atterraggio.</p>



Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	T	<p>Il Piano del Traffico Urbano di Mestre e Marghera assume in linea generale gli obiettivi posti dalla vigente normativa in materia di PGTU ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);</li><li>• il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);</li><li>• la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;</li><li>• il rispetto dei valori ambientali.</li><li>• il risparmio energetico;</li><li>• l'accordo con gli strumenti urbanistici e i Piani dei trasporti vigenti.</li></ul> <p>Il PUM entra più in dettaglio negli interventi previsti sul territorio.</p>
Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia	T	<p>Il Piano del 2010 ma aggiornato nel 2013, ritiene di rafforzare l'importanza di un collegamento di trasporto pubblico veloce in grado di collegare il terminal Tessera e l'aeroporto a Venezia centro storico. Inoltre, è stato proposto il prolungamento del sistema di superficie Favaro – Aeroporto, trattasi di un progetto preliminare inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di ottenere i finanziamenti previsti dalla L. 211/1992: il progetto considera tale tratta come indipendente dal raggiungimento di Venezia ed evidenzia le necessità di collegamento della terraferma con l'aeroporto Marco Polo di Tessera.</p>
Pianificazione aeroportuale	T	<p>nessun vincolo di destinazione d'uso all'interno del sedime.</p>
Vincoli	T	<p>L'intera area aeroportuale 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. La laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse, risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali, e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso). L'area aeroportuale rientra nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna". In relazione al quadro vincolistico ambientale, gli interventi in generale non interessano direttamente alcuna area individuata come Sito Natura 2000 ma sono prossimi al Sito SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e al sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". Tali aree sono sottoposte alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 2009/147/CE. Infine l'area aeroportuale confina con il perimetro del parco nominato "Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia" approvato dal Consiglio Comunale di Venezia nella seduta del 12-13 maggio 2014 con Deliberazione n. 27.</p>

## A6 La coerenza del Masterplan con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale

L'analisi di coerenza, come premesso al cap. A0, viene sviluppata su due livelli:

- di indirizzo, in cui viene valutato il grado di corrispondenza tra l'intervento nel suo complesso e gli scenari di sviluppo prefigurati dagli strumenti di indirizzo;
- territoriale, in cui viene analizzata la rispondenza dei vincoli e delle zonizzazioni previste dagli strumenti di scala locale rispetto all'intervento in esame.

Per quanto concerne il livello "territoriale", va ricordato che le trasformazioni che attengono all'area circoscritta all'interno dell'attuale sedime aeroportuale non sono soggette a vincoli urbanistici di livello locale, fatte salve le indicazioni e i vincoli di livello superiore (es. vincolo paesaggistico, archeologico, ecc.).

La coerenza verrà valutata utilizzando una scala ordinale a cinque livelli, cui corrispondono gradi di coerenza distinti per l'analisi di indirizzo e quella territoriale:

scala	analisi di indirizzo	analisi territoriale
coerente alto	gli obiettivi del Masterplan sono totalmente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Masterplan sono totalmente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerente medio	gli obiettivi del Masterplan sono mediamente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Masterplan sono mediamente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerente basso	gli obiettivi del Masterplan sono solo parzialmente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Masterplan sono parzialmente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerenza/incoerenza trascurabile	l'analisi dei piani/programmi non ha evidenziato temi o aspetti di interesse rispetto al Masterplan	
non coerente	gli obiettivi del Masterplan non sono conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Masterplan non sono conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione



## A6.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione nazionale di indirizzo, porta ad evidenziare che il Masterplan risulta essere coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) rispondendo degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche nonché, nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), alla creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci.

Riguardo il Piano della logistica e le linee politiche d'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica approvate dalla Consulta per l'autotrasporto e per la logistica, gli interventi previsti vanno coerentemente nella direzione di rendere egualmente performanti sia l'organizzazione dei servizi per i soggetti che operano all'interno dell'aeroporto che per quelli che operano all'esterno dello stesso.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti individua l'aeroporto Marco Polo di Venezia fra i principali e strategici aeroporti italiani, sottolineando che lo stesso risulta compreso nella rete europea TEN-T. Il Piano riguardo l'aeroporto Marco Polo, prevede un processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, che dovrà essere presidiato e supportato "con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea (del Nord Est ndr.) e nelle reti transeuropee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro".

Proprio in merito alle citate reti di accessibilità, la Legge Obiettivo, provvedimento nato per rilanciare le grandi opere in Italia e ammodernare il Paese, per la Regione Veneto prevede espressamente il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia e l'adeguamento/potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR). Il progetto preliminare "Collegamento ferroviario con Aeroporto di Venezia" (CUP J51H03000170000) è stato approvato con Delibera CIPE 69/05.

Pertanto, il Masterplan risulta coerente con gli accordi europei relativi alle reti TEN e persegue gli obiettivi di sviluppo definiti nel campo infrastrutturale sia dallo Stato italiano sia dalla Commissione europea.

## A6.2 Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale

### *Analisi di coerenza a livello di indirizzo*

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione regionale di indirizzo non settoriale porta ad evidenziare che il Masterplan risulta coerente con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC). Il PRS infatti sottolinea come il traffico di passeggeri negli aeroporti veneti sia cresciuto ad un ritmo decisamente superiore alla media nazionale. Il completamento e l'organizzazione di una rete logistica regionale efficiente è, per il PRS, "uno dei cardini su cui deve poggiare la strategia regionale per conferire una dimensione sostenibile al fabbisogno di mobilità espresso dal territorio".





Il PRS sottolinea inoltre, a proposito delle reti europee, che il Veneto si inserisce strategicamente anche sulla tematica dei Corridoi pan-europei, basati su di una combinazione ed una integrazione tra strade, ferrovie, porti, interporti ed aeroporti, i quali rappresentano dei cardini fondamentali per il raggiungimento della coesione territoriale e sociale dell'Unione Europea.

Anche il PTRC si sofferma sull'incremento del traffico aereo nella regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone, secondo il PTRC, di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord Est. Il Masterplan dell'aeroporto di Venezia è coerente poi con quanto previsto dalla normativa del piano riguardo le "Cittadelle aeroportuali" laddove si afferma espressamente che la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona "due poli primari per lo sviluppo" favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta. In merito alla stessa mobilità veneta, il PTRC evidenzia che "le due reti – gomma e ferro – costituiscono l'ossatura portante della connettività nell'area veneta centrale, mentre il tema della intermodalità del traffico locale passeggeri rappresenta il caposaldo di un complesso programma di miglioramento sia della mobilità sia della infrastruttura nel Veneto". La filosofia alla base degli interventi previsti dal Masterplan è coerente quindi con le scelte in merito alla mobilità veneta, così come delineata dal Piano anche in prospettiva europea (Corridoi Pan-europei, TEN-T).

Il Masterplan, in merito agli interventi di natura infrastrutturale, rispetta quanto previsto e riportato dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Riguardo al Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Masterplan risponde in modo coerente dal punto di vista infrastrutturale alla segnalazione del PRT che evidenzia l'incremento del traffico aereo negli aeroporti veneti e la necessità di rafforzare il nodo rappresentato dal sistema Venezia-Padova costituito dall'Aeroporto, il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova. La infrastrutturazione generale e gli interventi previsti dal Masterplan sono coerenti con le previsioni, in questo specifico comparto, del PRT che, a sua volta, intende creare un nuovo sistema di trasporto integrato che prevede, in una seconda fase, espressamente una linea di collegamento tramite il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) con l'aeroporto di Tessera. Coerente con lo sviluppo aeroportuale è in generale anche la previsione della "Stazione aeroporto" del PRT qualora il tracciato dell'AV/AC Venezia – Trieste passasse in adiacenza all'aeroporto.

Nessuna interferenza si registra fra il Masterplan e il Piano Direttore 2000 che localizza alcune aree destinate alla fitodepurazione estuarina in prossimità dell'aeroporto: tali aree non sono state realizzate.

Il Masterplan non interferisce con i programmi e gli obiettivi, in merito al monitoraggio dello stato delle acque superficiali, del Piano di Gestione del Bacino Scolante della Laguna di Venezia e non interferisce con le previsioni del Piano Tutela delle Acque (PTA) che, a sua volta, in merito agli obiettivi da raggiungere e relativi interventi, rimanda alla legislazione speciale vigente e al già citato Piano Direttore 2000. Comunque, per un maggiore dettaglio in merito a questo specifico argomento, si rimanda al Quadro di riferimento ambientale, componente ambiente idrico.

Il Masterplan risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR), non sono infatti indicati in prossimità dell'area aeroportuale istituti faunistici.

A livello provinciale, restando in tema venatorio, il Masterplan risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia la cui attuazione è di competenza del sopra citato Piano Faunistico Venatorio regionale.



Riguardo al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il Masterplan è coerente con gli indirizzi del PTCP laddove lo strumento evidenzia, fra i temi di rilievo per la pianificazione territoriale delle attività economiche, la necessità di creare alcune polarità forti all'interno dello spazio metropolitano e, fra questi poli, viene indicata l'area di Tessera, dove attorno all'aeroporto Marco Polo dovrebbero crescere un insieme di attività collegate alla logistica e alle tecnologie aeronautiche. La coerenza è confermata anche fra il Masterplan e gli obiettivi strategici del Piano, che individua nell'ambito di Tessera, un polo da rinforzare con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità attraverso l'adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico e lo scambio intermodale gomma-ferro. In merito, il PTCP, in linea con il progetto intermodale del Masterplan, prevede l'adeguamento della viabilità esterna SS 14 – Triestina e l'interconnessione aeroporto sistema ferroviario SFMR ed eventuale linea AV/AC. In merito all'intervento progettuale che prevede l'imbonimento di circa 3 ettari di laguna a sud della pista, l'intervento prefigura una interferenza con quanto indicato e prescritto dagli articoli 25 e 26 della normativa di attuazione del PTCP riguardo alla conservazione e salvaguardia della laguna e delle zone umide.

#### *Analisi di coerenza a livello di intervento*

Per quanto riguarda la pianificazione di settore territoriale, il PTRC affronta le tematiche relative alla laguna di Venezia, alla città lagunare e ai relativi comuni della gronda, attraverso il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).

Per quanto concerne le aree di espansione (cfr. Tabella A3-3 e la Figura A3-3), l'area D, servizi aeroportuali, ubicata verso nord –est è individuata dal PALAV come aree di interesse paesistico – ambientale. In questo caso, l'intervento non dovrà interferire con le direttive pianificatorie atte all'applicazione di interventi di piantumazione o arbustivi vari finalizzati al miglioramento ambientale. L'area E, destinata al bacino di laminazione, è ubicata in area agricola senza alcuna specifica indicazione da parte del Piano. Per le rimanenti aree B e C espansione piazzale e A aeroterminal, si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38) e quindi valgono le zonizzazioni vigenti relative alle zone residenziali, produttive e per servizi; non si individuano incoerenze di natura urbanistica.

Una incoerenza si può ravvisare laddove il Masterplan prevede, nell'ambito della riqualificazione della pista aeroportuale, un imbonimento in laguna a sud della pista stessa di circa 3 ettari. Tale intervento interferisce infatti sia con le prescrizioni dell'art. 5 "Laguna viva" e art. 6 "Barene, velme e zone a canneto" del PALAV che vieta interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale o di pubblico interesse, sia con la stessa normativa speciale per Venezia.

A tal proposito va comunque sottolineato che l'imbonimento previsto consente l'adeguamento dell'area di RESA della pista per finalità di sicurezza aeroportuale. Infatti l'area di RESA (Runway End Safety Area) è un'area di sicurezza di fine pista (simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista), di caratteristiche tali da minimizzare i danni in caso di uscita di pista degli aeromobili e facilitare il movimento dei veicoli di soccorso ed antincendio. Pertanto tale intervento si può considerare di pubblico interesse e può essere riferito mediamente coerente con il PALAV.



### A6.3 Strumenti di pianificazione e programmazione comunale

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione e programmazione comunale territoriale, la Variante al PRG per la Terraferma, in merito alle aree D ed E di espansione, già ricordate e analizzate nel paragrafo precedente, e ubicate a nord-est della pista aeroportuale, in ambiti agricoli con diversi gradi di tutela e con ampie zone previste a riforestazione o riqualificazione ambientale nonché in zone di attrezzature economiche, il Masterplan prefigura delle interferenze in merito specificatamente alle destinazioni d'uso delle aree e alle relative prescrizioni. Si rileva coerenza per le aree di espansione B e C del Masterplan, indicate come F5 "aeroporto civile" da parte della Variante. Non si prefigurano incoerenze nemmeno per gli aspetti legati alla viabilità e alla mobilità che sono stati già in parte analizzati nei precedenti piani sovraordinati e di settore.

Per quanto riguarda il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tesserà non si prefigurano interferenze. In merito alla Variante parziale alla Variante al PRG per la Terraferma denomina "Quadrante di Tesserà" si evidenzia una coerenza fra gli intenti del Masterplan e suddetta Variante che, pur ancora in attesa di approvazione definitiva da parte della Regione Veneto, ha fatto propria l'osservazione presentata congiuntamente da SAVE, Società Marco Polo e Società Agricola Ca' Bolzan, che propone le necessarie modifiche per realizzare un programma complesso di opere che porterà alla costituzione di un forte polo di servizi e alla contestuale compensazione ambientale attraverso la piantumazione e la naturalizzazione di un'ampia area lungo il fiume Dese. Da segnalare inoltre che la Variante, in coerenza con la pianificazione sovraordinata e di settore e le strategie del Masterplan, fa proprie le previsioni regionali in ordine alla nuova tratta della rete del SFMR che collega Mestre con l'aeroporto di Tesserà attraverso un tracciato parallelo alla bretella autostradale.

Riguardo al Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia, gli interventi infrastrutturali del Masterplan vanno coerentemente nella direzione prevista dal PAT che in attesa dell'approvazione della sopra citata Variante parziale e nella consapevolezza del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l'aeroporto, prevede uno scenario per il cosiddetto "Quadrante di Tesserà" più baricentrica tra il polo intermodale di Tesserà e i vari sistemi ambientali (cintura verde di Favaro e fiume Dese) nonché l'organizzazione di un sistema viario primario che preveda, fra l'altro, una viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l'aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tesserà. Le strategie del Masterplan è coerente con le specifiche indicazioni del PAT sull'aeroporto di Tesserà. In merito è opportuno ricordare che il PAT afferma che per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo previsti sarà la "nuova aerostazione e la creazione di un adeguato sistema di viabilità e di accessibilità, su gomma e su ferro, che configurino l'attuale struttura aeroportuale quale grande polo intermodale del Nord Est italiano. Progettata per 6.5 milioni di passeggeri, la nuova aerostazione prevede una superficie di circa 60'000 m<sup>2</sup>. Con la nuova aerostazione, attraverso la previsione dell'attestamento della rete SFMR e AV/AC, verrà dato ulteriore sviluppo alle attività commerciali e verranno diversificati per soddisfare le diverse esigenze della clientela". Da sottolineare che il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre-Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tesserà. Per quanto concerne il collegamento fra l'aeroporto Marco Polo con la città storica di Venezia previa metropolitana sublagunare e il servizio ferroviario Alta Capacità/Alta Velocità, si prende atto che le indicazioni del PAT discordano da quelle sovraordinate e in particolare con le indicazioni del PTRC, come già approfondito nei paragrafi precedenti e che la questione è attualmente al centro di un complesso dibattito fra gli enti locali. Per le già citate aree di espansione indicate dal Masterplan, valgono le considerazioni espresse in precedenza per la Variante al PRG della Terraferma; quindi possibili interferenze, per quelle ricadenti in "ambiti agrari" dove si prevede la tutela del territorio rurale e la riqualificazione degli elementi di pregio paesaggistico-ambientale. Per quanto concerne

l'intervento di imbonimento a sud della pista, anche con il PAT si prefigura una incoerenza in quanto il Piano vieta all'art. 12 comma a) interventi di bonifica, fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale di discariche esistenti ed interventi di riduzione e/o chiusura di specchi d'acqua, delle velme e delle barene, delle aree a canneto e delle zone umide generalmente intese.

Nello specifico, l'area di espansione D del Masterplan, già in precedenza citata, ricade in aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale aree verdi dei forti (art. 11, 12, 13) nonché ambiti di importanza paesaggistica (art. 11, 13).

Fra le aree "idonee a condizione A" individuate dal PAT, ovvero aree imbonite con depositi eterogenei di provenienza frequentemente antropica, vengono indicate le piste dell'aeroporto Marco Polo. Le aree di nuova acquisizione anche poste al di fuori del sedime aeroportuale sono classificate come "idonee" ovvero "aree di terraferma costituite in prevalenza da depositi naturali limoso-argillosi e sabbiosi aventi medio-buone risposte geotecniche seppur variabili nello spazio, caratterizzate da buone condizioni di drenaggio naturale e con corpi idrici recettori non a rischio idraulico".

Nello specifico, si evidenzia che l'area denominata dal Masterplan E ricade in zona considerata "ambito agrario" (art. 40). Per quanto riguarda l'ambito agrario, l'art. 40 afferma che il PAT persegue la tutela del territorio rurale e la valorizzazione del patrimonio e della produzione agricola nonché la salvaguardia e la riqualificazione degli elementi di pregio paesaggistico-ambientale. Nelle prescrizioni, si afferma che fintanto il Piano degli Interventi (PI) non precisi gli interventi ammissibili, non è consentita alcuna nuova edificazione oltre a quanto previsto in via transitoria per l'edificabilità delle zone agricole dall'art. 48 della LR 11/2004.

Per quanto riguarda il Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia, il Piano fa un'analisi dello stato di fatto delle emissioni legate anche al traffico aereo e l'azione del Piano si sostanzia con la stesura di una serie di schede relative a misure per conseguire il miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano. Si evidenzia che per quanto riguarda le misure individuate per la riduzione delle emissioni, le stesse non intervengono sull'aeroporto di Tessera.

Per quanto riguarda i Piani di Classificazione Acustica dei Comuni analizzati si può affermare che non si prevedono incoerenze dal punto di vista urbanistico con il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia, direttamente interessato dagli interventi del Masterplan<sup>19</sup>.

Si segnala infine una generale coerenza fra il Masterplan e le indicazioni inerenti alla viabilità e mobilità contenute all'interno del più datato Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Venezia (PGTU) e nel recentissimo Piano Urbano della Mobilità (PUM). Riguardo al PGTU gli obiettivi del Masterplan sono in sintonia con gli obiettivi che a livello più generale si pone questo strumento programmatico che interessa solo la terraferma. Riguardo al PUM, aggiornato nel maggio 2013 e rispetto ai diversi scenari (2017 e 2020) proposti dal Piano, si prefigura in entrambi gli scenari coerentemente una politica indirizzata a potenziare e migliorare i collegamenti della terraferma con l'aeroporto e una strategia volta a rafforzare l'importanza di un collegamento di trasporto pubblico veloce in grado di collegare il terminal Tessera e l'aeroporto a Venezia centro storico.

Per quanto riguarda la pianificazione aeroportuale nessun vincolo di destinazione d'uso è previsto all'interno del sedime aeroportuale.

---

<sup>19</sup> La trattazione riguardante specificamente il rumore negli scenari di sviluppo previsti dal Masterplan e le eventuali criticità rispetto alle zonizzazioni acustiche comunali, viene effettuata nel Quadro di riferimento ambientale, nella parte riguardante la componente rumore.





La presenza nel sedime aeroportuale del vincolo paesaggistico ed archeologico e la prossimità delle aree di intervento ai siti SIC/ZPS della Rete Natura 2000 non costituisce una incoerenza. Tali “vincoli” non ostano alla realizzazione delle opere previste dal Masterplan, tuttavia comportano la necessità di sviluppare specifici approfondimenti tematici utili ai fini di procedure aventi lo scopo di salvaguardare i beni e le risorse tutelate. In tal senso il presente Studio di Impatto Ambientale viene elaborato coerentemente e consegnato contestualmente alla documentazione di Verifica preliminare dell’interesse archeologico, di Relazione paesaggistica e di Valutazione di incidenza.

#### A6.4 Conclusioni

In seguito viene sintetizzata la coerenza riscontrata fra il Masterplan e i documenti programmatori, territoriali e settoriali.

**Tabella A6-1 Sintesi dell'analisi programmatica.**

<b>Strumenti</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Analisi di coerenza</b>	<b>Note</b>
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	I	coerenza alta	
Il Piano per la Logistica	I	coerenza alta	
Piano Nazionale degli Aeroporti	I	coerenza alta	
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	I	coerenza alta	
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	I	coerenza alta	
Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)	T	coerenza media	media perché permette l'imbonimento per interventi di pubblico interesse
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	I	coerenza alta	
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)	I	coerenza alta	
Piano Direttore 2000	I	coerenza alta	
Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia	I	coerenza alta	
Piano di Tutela delle Acque (PTA)	I	coerenza alta	
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)	I	coerenza alta	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia	I	coerenza bassa	bassa specificatamente per l'imbonimento previsto in laguna
Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008)	T	coerenza alta	
Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia	T	coerenza media	
Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera	T	coerenza alta	
Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera"	T	coerenza alta	
Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia	T	coerenza bassa	bassa specificatamente per l'imbonimento previsto in laguna
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia	T	-	non interessa direttamente l'area aeroportuale
Piani di Classificazione Acustica	T	coerenza alta	analisi che riguarda solo il Piano del Comune di Venezia poiché interessato direttamente dal punto di vista urbanistico
Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	T	coerenza alta	
Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia	T	coerenza media	
Pianificazione aeroportuale	T	coerenza alta	
Vincoli	T	coerenza media	



Sulla base di quanto appena esposto, il Masterplan dell'aeroporto Marco Polo di Venezia risulta coerente con l'analisi di livello di indirizzo mentre si segnalano delle incoerenze in merito al livello territoriale, in particolare riguardo agli imbonimenti previsti in Laguna non riconosciuti "di pubblico interesse" dalla pianificazione di scala locale. Pertanto il Masterplan:

- è coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano per la logistica, con il Piano Nazionale degli Aeroporti e la Legge Obiettivo;
- è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera; il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, il Piano Faunistico Venatorio Regionale, il Piano Direttore 2000, il Piano di Gestione del Bacino Scolante della Laguna di Venezia. Si prefigurano invece interferenze di natura ambientale con il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana in merito agli imbonimenti previsti in laguna;
- è di coerenza bassa con la pianificazione provinciale in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale a causa degli imbonimenti previsti in Laguna mentre risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia;
- è di coerenza bassa con la Variante al PRG per la Terraferma e con il Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia a causa di una interferenza di natura ambientale in merito agli imbonimenti previsti in Laguna;
- è coerente con la Variante parziale alla VPRG per la Terraferma "Quadrante di Tessera", il Piano Generale del Traffico Urbano e il Piano Urbano della Mobilità;
- è coerente con il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia l'unico direttamente interessato dal punto di vista urbanistico dal Masterplan;
- non sono possibili valutazioni con il Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera che, alquanto datato, pur analizzando lo stato di fatto delle emissioni legate al traffico aereo, non interviene espressamente con alcuna misura sull'aeroporto;
- è coerente con il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera e la pianificazione aeroportuale;
- è mediamente coerente con i vincoli e le tutele presenti.



## A7 Bibliografia

- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2000. Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2006. Piano per la Logistica
- ENAC, 2012. Piano Nazionale degli Aeroporti
- Regione del Veneto, 2009. Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008
- Regione del Veneto, 2005. Piano Regionale dei Trasporti del Veneto
- Regione del Veneto, 2004. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera
- Regione del Veneto, 2009. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
- Regione del Veneto, 2007. Programma Regionale di Sviluppo
- Regione del Veneto, 1991. Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)
- Regione del Veneto, 2000. Piano Direttore 2000
- Regione del Veneto, 2009. Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia
- Regione del Veneto, 2009. Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Provincia di Venezia, 2010. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Provincia di Venezia, 2007. Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (PFVP)
- Provincia di Venezia, 2011. I Piani comunali delle acque - Strumenti di sicurezza idraulica e opportunità per la rigenerazione del territorio. Pubblicazione a cura del Centro internazionale Città dell'Acqua
- Comune di Venezia, 2012. Piano di gestione del sito UNESCO "Venezia e la sua laguna"
- Comune di Venezia, 2008. Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia
- Comune di Venezia, Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera
- Comune di Venezia, 2004. Variante parziale alla VPRG della Terraferma "Quadrante di Tessera"
- Comune di Venezia, 2012. Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia
- Comune di Venezia, 2005. Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia
- Comune di Venezia, 2005. Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia
- Comune di Mira, 2004. Piano di Classificazione Acustica del Comune di Mira
- Comune di Quarto D'Altino, 2002. Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quarto D'Altino
- Comune di Marcon, 2013. Piano di Classificazione Acustica del Comune di Marcon
- Comune di Roncade, 2001. Piano di Classificazione Acustica del Comune di Roncade
- Comune di Venezia, 2013. Piano Urbano della Mobilità
- Comune di Venezia, 2002. Piano Generale del Traffico Urbano





## A8 Gruppo di lavoro

Estensore Studio di Impatto Ambientale

Thetis S.p.A.

ing. Pierluigi Rossetto

Coordinatore Studio di Impatto Ambientale

Alessandra Regazzi Thetis

Gruppo di lavoro Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento programmatico

Giannandrea Mencini - Thetis - Responsabile Quadro di riferimento programmatico

Matteo Ombrelli - Thetis            Cartografia e GIS