

CITTA' DI
VENEZIA



Direzione Ambiente e
Politiche Giovanili

Direttore
Arch. Andrea Costantini

Segreteria Affari Generali

Responsabile
Dott.ssa Cristiana Scarpa

Venezia, 19/12/2014
Prot. n. Protocollo PEC



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2014 - 0042069 del 22/12/2014

Oggetto: ENAC - Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà, Master Plan
2021 - Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai
sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Osservazioni
Trasmissione della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 100 del
16/12/2014 (PD n. 637 del 14/10/2014)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare -
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi
di Valutazione Ambientale,
PEC - DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

E p.c. Regione Veneto - UOC Valutazione Impatto Ambientale
PEC - protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Venezia - Servizio Valutazioni Ambientali
PEC - protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it

Comune di Marcon
PEC - protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it

Comune di Quarto D'Altino
PEC - comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it

In riferimento alla procedura in oggetto si trasmette la Delibera del
Consiglio Comunale del Comune di Venezia n. 100 del 16/12/2014 (PD n. 637 del
14/10/2014) e l'allegata Relazione Tecnica Istruttoria, parte integrante della
Delibera.

Cordialmente

Il Direttore
Arch. Andrea Costantini



Sede Ufficio

San Marco 4023 - Campo Manin
30124 Venezia
tel. 041.274.7976
fax. 041.274.8740

Documento firmato digitalmente

Pec Direzione

Da: protocollo@pec.comune.venezia.it
Inviato: venerdì 19 dicembre 2014 12:28
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it;
protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it;
protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it;
comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it
Oggetto: Invio documentazione registrata in uscita con id. 528229/2014 del 19/12/2014 alle ore 12:27
Allegati: segnatatura.xml; Lettera trasmissione_DIRETTORE.pdf; DC_2014_100_DELIBERAZIONE.pdf; DC_2014_100_RELAZIONE TECNICA ISTRUTTORIA.pdf; DC_2014_100_Pareri regolarita.pdf

L'Amministrazione [c_1736] Comune di Venezia, Area Organizzativa Omogenea [c_venezia] Comune di Venezia Vi invia tramite Casella Istituzionale la documentazione di cui siete destinatari e che è stata registrata in uscita con id. 528229/2014 del 19/12/2014 alle ore 12:27. Cordiali saluti.

CITTA' DI
VENEZIA



COMUNE DI VENEZIA

Estratto dal registro delle deliberazioni del **COMMISSARIO STRAORDINARIO**
nella competenza del Consiglio comunale

N. 100 DEL 16 DICEMBRE 2014

E' presente il
COMMISSARIO STRAORDINARIO: VITTORIO ZAPPALORTO

Partecipa il
SEGRETARIO GENERALE: RITA CARCÒ

16 dicembre 2014

N. 100 = ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera, Master Plan 2021 – Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. – Osservazioni.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO con i poteri del Consiglio Comunale

Richiamato

il Decreto del Presidente della Repubblica del 22 luglio 2014 con il quale il Dott. Vittorio Zappalorto è stato nominato Commissario Straordinario per la gestione provvisoria dell'Ente, con attribuzione dei poteri spettanti al Sindaco, al Consiglio ed alla Giunta ai sensi dell'art.141 comma 7 del D. Lgs. n.267/2000 e ss. mm. ii.;

Premesso che

il Masterplan dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) ai sensi di quanto previsto dal D.Lvo n. 152/06 Parte Seconda, in particolare in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza";

il Masterplan 2021 è stato predisposto allo scopo di dare risposta alla crescita dimensionale prevista per l'Aeroporto Marco Polo di Venezia che il Piano Nazionale Aeroporto indica "strategico" e "gate internazionale" e che appartiene al bacino di traffico Nord-Est insieme agli scali di Treviso, Trieste Ronchi dei Legionari e Verona;

tra gli interventi previsti vi sono l'ampliamento dell'aerostazione, la realizzazione di nuovi parcheggi, interventi sulla pista principale e sulla pista secondaria, oltre ad opere sui piazzali di parcheggio e sul complessivo sistema tecnico dell'aerostazione;

Premesso altresì che

la documentazione è stata depositata presso il comune di Venezia in data 01/10/2014 ed è stata registrata assegnando il PG/2014/406834 presso la Direzione Ambiente e Politiche Giovanili, Ufficio VIA VAS AIA ed il proponente ha provveduto a darne notizia tramite comunicazione su quotidiani locali;

con successiva nota, acquisita dal Comune di Venezia con PG/2014/423750 in data 13/10/2014, la Regione Veneto ha segnalato al proponente che, in base a quanto disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, entro 20 giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio sui quotidiani il proponente deve provvedere alla presentazione pubblica dei contenuti del progetto, del progetto e del SIA secondo le modalità concordate con la provincia di Venezia e con i comuni direttamente interessati dalla localizzazione dell'intervento;

il proponente tramite annuncio a pagamento sulla stampa locale ha comunicato di provvedere alla presentazione pubblica nel Comune di Venezia in data 16/10 alle ore 17.30 presso l'hotel Russot, Mestre;

Considerato che

il presente atto costituisce formale partecipazione alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale della Amministrazione Comunale, che fornisce le proprie osservazioni nel rispetto di quanto stabilito dalla vigente normativa ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., fermo restando che ciò non vuol costituire, né costituisce, in alcun modo, motivo di legittimazione del procedimento in corso;

appena avviato formalmente il procedimento di V.I.A. il Comune, tramite la Direzione Ambiente, Ufficio VIA-VAS-AIA, ha attivato un gruppo operativo istruttorio interdirezionale interno per produrre le osservazioni tecniche di competenza sul procedimento di valutazione ambientale in oggetto;

Evidenziato che

la Relazione Tecnica Istruttoria allegata alla presente Delibera come ALLEGATO A, a firma dalla Direzione Ambiente e Politiche Giovanili, è il risultato del lavoro svolto dal gruppo istruttorio tecnico interno dell'Amministrazione Comunale ed evidenzia tutta una serie di osservazioni e criticità del progetto in esame correlatamente allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) ad esso riferito;

Atteso che il procedimento di cui alla presente è stato illustrato durante una apposita seduta della Giunta Commissariale nella quale sono stati illustrati i contenuti delle osservazioni;

Visto il parere di regolarità tecnico-amministrativa attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa e di regolarità contabile espressi, ai sensi dell'art. 49 del Dlgs. 267/2000, rispettivamente dal Direttore della Direzione Ambiente e Politiche Giovanili e dal Direttore Finanza e Bilancio per quanto di competenza;

Atteso che la deliberazione è stata proposta dalla Direzione Ambiente e Politiche Giovanili;

Ritenuto di condividere la proposta di deliberazione per le motivazioni nella stessa riportate e pertanto di poter deliberare sull'argomento

DELIBERA

1. di voler partecipare alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al progetto denominato "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan", promosso da ENAC, mediante presentazione di osservazioni tecniche al procedimento nel rispetto di quanto stabilito dalla vigente normativa;

2. di approvare la Relazione Tecnica Istruttoria, definita ALLEGATO A, redatta dagli Uffici della Direzione Ambiente che diventa parte integrante e sostanziale della presente Delibera e che contiene le osservazioni tecniche prodotte dal gruppo di lavoro istruttorio interno al Comune di Venezia relative al progetto in esame;

3. di richiedere che le osservazioni tecniche del Comune di Venezia di cui al punto 1) siano valutate e prese in considerazione dall'Autorità competente a cui spetta la valutazione del progetto e il provvedimento finale di Compatibilità Ambientale;

4. di dare mandato alla Direzione Ambiente e Politiche Giovanili di provvedere ad inviare la presente Delibera e l'ALLEGATO A, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale, all'indirizzo PEC DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it;

5. di dare mandato alla Direzione Ambiente e Politiche Giovanili di provvedere ad inviare inoltre la presente Delibera e tutti gli allegati ad essa collegati alla Regione Veneto - UOC Valutazione Impatto Ambientale all'indirizzo PEC protocollo.generale@pec.regione.veneto.it, alla Provincia di Venezia - Area Ambiente - Servizio Valutazioni Ambientali all'indirizzo PEC protocollo.provincia.venezias@pecveneto.it, al Comune di Marco all'indirizzo PEC protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it e al Comune di Quarto D'Altino all'indirizzo PEC comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it;

6. di richiedere che un rappresentante del Comune di Venezia possa presenziare ai lavori della Commissione nazionale VIA vista l'importanza che l'argomento comporta per questo Ente;

7. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. 18.8.2000 n. 267 (TUEL)

Allegato: ALLEGATO A - RELAZIONE TECNICA ISTRUTTORIA - ENAC - Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà, Master Plan 2021 - Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. - Osservazioni;

(Proposta di deliberazione n. 637 del 14 ottobre 2014)

Il Commissario Straordinario Vittorio Zappalorto
Il Segretario Generale Rita Carcò

La presente deliberazione è stata affissa all'Albo on line del Comune il 18 dicembre 2014
per la prescritta pubblicazione fino al 15° giorno.

Esecutività dal 29 dicembre 2014

Oggetto:

P.D. 637 del 14/10/2014

ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera, Master Plan 2021 – Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. – Osservazioni.

Pareri di regolarità tecnica e/o contabile ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000, TUEL, così come modificato dal D.L. n. 174/2012.

Si esprime, per quanto di competenza, parere di regolarità tecnica Il Direttore della Direzione Ambiente e Politiche Giovanili Arch. Andrea Costantini Data, 14/10/2014 PG/2014/428257
--

Si esprime parere di regolarità contabile Il Direttore della Direzione Finanza Bilancio e Tributi Dott. Piero Dei Rossi Data, 1/12/2014 PG/2014/499115
--

CITTA' DI
VENEZIA



ALLEGATO A

RELAZIONE TECNICA ISTRUTTORIA

**ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera, Master Plan 2021 –
Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai sensi del
D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. – Osservazioni**

Allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario
con i poteri del Consiglio comunale
n. 100 del 16/12/2014

RELAZIONE TECNICA ISTRUTTORIA

PROGETTO: ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera, Master Plan 2021
Proponente Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.
Estensori del SIA THETIS SpA – Castello 2737/F 30122 Venezia

Domanda di Valutazione Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. “Norme in materia Ambientale”.

Relazione ai sensi dell'articolo 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e ai sensi dell'art. 17 della L.R 10/99

Responsabile del Procedimento	arch. Andrea Costantini, Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Direttore
Redattore dell'Istruttoria	dott. Gustavo De Filippo, Direzione Ambiente e Politiche Giovanili - Ufficio Via-Vas-Aia
Gruppo di lavoro	Direzione Ambiente e Politiche Giovanili Andrea Costantini, Cristiana Scarpa, Gustavo De Filippo, Laura Trentin, Marco Favaro, Anna Bressan, Arianna Zancanaro, Claudio Tomaello Direzione Sviluppo del Territorio Oscar Giroto, Luca Barison, Nicola Rossi, Stefano Mazzariol Direzione Mobilità e Trasporti Anastassia Koulou, Matteo Stevanato Direzione Avvocatura Civica Antonio Iannotta, Federico Trento Direzione Affari Istituzionali Luigi Bassetto, Maria Cristina Bordin, Katia Basili Municipalità di Favaro Silvia Grandese

Indice

1	Premessa	5
2	Descrizione del progetto	6
3	Osservazioni	12
3.1	Aspetti urbanistici	12
3.1.1	<i>Area Aeroterminale</i>	12
3.1.2	<i>Bacino di laminazione</i>	15
3.1.3	<i>Individuazione “ambito aeroportuale”</i>	15
3.1.4	<i>Piano di rischio aeroportuale</i>	21
3.1.5	<i>Analisi del quadro programmatico generale</i>	22
3.2	Quadro di riferimento ambientale.....	25
3.2.1	<i>Impatto acustico</i>	25
3.2.2	<i>Inquinamento atmosferico</i>	30
3.2.3	<i>Gas climalteranti</i>	31
3.3	Mobilità e Trasporti	33
3.4	Sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”	35
3.5	Valutazione d’Incidenza Ambientale.....	44
3.5.1	<i>Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</i>	44
3.5.2	<i>Inquinamento atmosferico</i>	45
3.5.3	<i>Inquinamento acustico</i>	45
3.6	Piano Nazionale degli Aeroporti	47
3.7	Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale Aeroporti.....	50
3.8	Rischio idrogeologico complessivo dell’area	51
3.9	Mosaico degli interventi	53
4	Conclusioni	56

Figure

Figura 1 - Localizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione. Fonte: MP2021 Mitigazioni e compensazioni, Elaborato codice 23957-rel-T103.0 P_SIA_C_MIT_REL.pdf	10
Figura 2 - Estratto da TAVOLA A3-1 Sedime aeroportuale - Interventi	12
Figura 3 - Piano Particolareggiato Termina Tessera adottato con D.G.C. n.724 del 20/12/2013	13
Figura 4 - PAT del Comune di Venezia, estratto Tavola 4° foglio 2 “Carta delle trasformabilità”	16
Figura 5 - Estratto dell'elaborato 07.01 "Inquadramento" codice B001BDT, riferito al progetto "Percorso pedonale assistito (moving walkway) darsena-terminal".....	17
Figura 6 - Estratto da TAVOLA B4-4 Masterplan idraulico: interventi connessi allo scenario previsivo senza intervento (interventi autorizzati)	18
Figura 7 – Verifica dei sedimenti aeroportuali stato di fatto e di progetto come riportati in differenti cartografie.....	19
Figura 8 - Piano di rischio aeroportuale approvato con delibera di C.C. n . 18 del 24/03/2014	21
Figura 9 - Classificazione acustica comunale.....	26
Figura 10 - Zonizzazione acustica aeroportuale	27

Figura 11 - Collegamenti acquei tra terminal di terraferma (Fusina, Tesera e San Giuliano) e le isole e la città storica.....	34
Figura 12 - Perimetro del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”. Cartografia riferita al Decreto Ministeriale del 01.08.1985. Fonte: Ufficio Sito UNESCO del Comune di Venezia	36
Figura 13 - Carta dei fronti erosivi delle barene nel periodo 1970 – 2000 – Fonte: www.atlantedellalaguna.it – Dati: Magistrato alle Acque di Venezia.....	45
Figura 14 - Interventi prioritari per l’aeroporto di Venezia tessera. Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti.....	48
Figura 15 – Particolare del micro rilievo della zona interessata dal MasterPlan idraulico dell’Aeroporto. Fonte: Rilievo lidar ed iperspettrale con successiva rielaborazione ed interpretazione dei dati del territorio della regione veneto colpito dall’emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007.....	52
Figura 16 - Mosaico degli ambiti di intervento e delle misure di compensazione e mitigazione previsti dal MP 2021, e quelli relativi all'adozione del Piano Nazionale degli Aeroporti (adozione del Consiglio dei Ministri) e quella pubblicata sul sito di ENAC.....	54

Tabelle

Tabella 1 - Estratto relazione “Quadro Riferimento Progettuale”_nome file MP_SIA_B_REL.	8
Tabella 2 - Misure di attenuazione inserite nel Masterplan.....	9
Tabella 3 - Interventi di mitigazione e compensazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale	9
Tabella 4 - Piano degli investimenti. Fonte: SIA Scheda A rev. 03 del 18.04.2014.....	11
Tabella 5 - Cronoprogramma degli interventi previsti oggetto di valutazione.....	11
Tabella 6 - Sintesi dell'analisi programmatica.....	24
Tabella 7 - Banca dati delle emissioni provinciali in atmosfera per gli anni 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, classificate per livello di attività CORINAIR (SNAP), disaggregate dall’inventario nazionale con metodologia top-down	31
Tabella 8 - Distribuzione percentuale modale secondo varie fonti. MP2021 Studio Trasportistico pag. 71	33
Tabella 9 - Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est. Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti.....	49

1 **Premessa**

Il Masterplan dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA (Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in particolare in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza".

Per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, è stata elaborata la relativa documentazione tecnica tramite la predisposizione di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA), i cui contenuti sono conformi all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale), e una Sintesi non tecnica.

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (art.10 D.Lgs. n.152/06 e ss.mm.ii.), il Masterplan viene inoltre sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, data la presenza di specifici vincoli e tutele nelle aree di intervento, a:

- Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997);
- autorizzazione paesaggistica (ai sensi del D.Lvo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del paesaggio", e ss.mm.ii.);
- verifica preliminare dell'interesse archeologico, che fa riferimento alla Legge n. 109 del 25 giugno 2005 e agli artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, Decreto legislativo n. 163/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito della quale viene elaborata uno specifico studio (Verifica preliminare dell'interesse archeologico).

La documentazione è stata depositata presso il comune di Venezia in data 01/10/2014 ed è stata registrata assegnando il PG/2014/406834 presso la Direzione Ambiente e Politiche Giovanili, Ufficio VIA VAS AIA.

Il proponente ha provveduto a darne notizia tramite comunicazione su quotidiani locali.

Con successiva nota la Regione Veneto ha segnalato al proponente che, in base a quanto disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, entro 20 giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio sui quotidiani il proponente deve provvedere alla presentazione pubblica dei contenuti del progetto, del progetto e del SIA secondo le modalità concordate con la provincia di Venezia e con i comuni direttamente interessati dalla localizzazione dell'intervento. La nota della Regione Veneto è stata acquisita dal Comune di Venezia con PG/2014/423750 in data 13/10/2014.

Il proponente ha comunicato di provvedere alla presentazione pubblica nel Comune di Venezia e tramite annuncio a pagamento sulla stampa locale ha comunicato di effettuare la presentazione pubblica in data 16/10 alle ore 17.30 presso l'hotel Russot, Mestre.

Alla presentazione pubblica è seguita una presentazione presso il comune di Venezia in data 24/10, al fine di illustrare in dettaglio i contenuti progettuali e per permettere di analizzare le relazioni depositate, ai fini del rilascio della VIA, con gli uffici tecnici dell'amministrazione Comunale.

Il presente documento contiene le osservazioni, ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., di carattere tecnico che questa amministrazione trasmette, approvandole con Deliberazione di Consiglio, al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

2 Descrizione del progetto

Il mosaico di tutti gli interventi previsti dal MP 2021 oggetto della procedura di VIA è costituito da tre macro classi di interventi:

- interventi di progetto del MP 2021;
- misure di attenuazione inserite nel MP 2021;
- interventi di mitigazione e compensazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA).

Per permettere una complessiva lettura e valutazione dei contenuti del MP2021 sono inoltre presentati in questo paragrafo i seguenti contenuti:

- l'elencazione di tutti gli interventi in ordine alle tre classi sopraindicate;
- gli investimenti previsti per tutte le opere;
- il cronoprogramma di esecuzione.

Interventi di progetto del MP 2021

Allo scopo di dare ordine e dimensione al complessivo MP 2021 la crescita dimensionale è stata schematizzata in tipi e quantità di infrastrutture *airside* (piste, piazzale aeromobili, radioassistenze, AVL, segnaletica, ecc.) e *landside* (terminal passeggeri, parcheggi, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) necessarie affinché l'aeroporto sia in grado di gestire con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti in futuro.

Nella successiva Tabella 1 riporta l'elenco degli interventi sottoposti a procedura di VIA ai fini del presente Studio di Impatto Ambientale previsti dal MP 2021, che costituiranno l'oggetto della valutazione, con indicata la tipologia di intervento.

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
			A. Nuove costruzioni; B. Adeguamento / Riqualifi. / 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: Presidio antincendio VV.F., Nucleo elicotteri VV.F. e Nucleo elicotteri GdF 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 ¹

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
			A. Nuove costruzioni; B. Adeguamento / Riqualfi. / Demolizioni C. Aree di espansione
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 Aeroterminal". 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
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 ²
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

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
			A. Nuove costruzioni; B. Adeguamento / Riqualfi. / Demolizioni C. Aree di espansione
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualfica 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

¹ demolizione degli attuali presidi (vedi edifici n. 25-26-27-28-29 nella Figura B2-11)

² allungamento della pista in porzione di barena (lato canale di Tessera)

* 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"

Tabella 1 - Estratto relazione "Quadro Riferimento Progettuale"_nome file MP_SIA_B_REL.

Tutti gli interventi sono stati mappati dai proponenti in apposita tabella che è stata riportata anche in questa relazione (si veda Figura 2).

Misure di attenuazione inserite nel MP 2021

Il MP 2021, nell'ottica della minimizzazione già a livello preventivo i probabili e possibili effetti ambientali, individua le azioni strategiche e tecnologiche orientate alla riduzione degli effetti ambientali in fase di costruzione e fase di esercizio.

Le complessive azioni sono sintetizzate in un apposito allegato e sono elencate nella Tabella 2.

Codice	Misura di attenuazione	Localizzazione/ elemento	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
FASE DI COSTRUZIONE			
MC-1	minimizzazione tempi di esecuzione	tutti i cantieri	emissione di rumore e gas combustibili e polveri (durata della perturbazione)
MC-2	adozione cronoprogrammi che escludono i periodi di nidificazione	cantiere intervento 4.14.02 in vicinanza delle testate 04 e 22	tutti i fattori
MC-3	adozione piani di movimentazione	tutti i cantieri	fabbisogno nel campo dei trasporti
MC-4	limitazione aree di cantiere	tutti i cantieri	occupazione di suolo
MC-5	utilizzo barriere fonoassorbenti	tutti i cantieri	propagazione rumore e dispersione polveri (intensità)
MC-6	utilizzo mezzi omologati	tutti i cantieri	dispersione polveri

Codice	Misura di attenuazione	Localizzazione/ elemento	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
MC-7	pulitura delle gomme degli automezzi	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-8	bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-9	utilizzo tecnica della prefabbricazione, riutilizzo terre di scavo e riciclaggio in situ dei materiali demoliti	tutti i cantieri	utilizzo delle risorse primarie
MC-10	personale di sorveglianza misure e assistenza naturalistica nei cantieri prossimi ai SIC/ZPS	cantiere intervento 4.14.02 in vicinanza delle testate 04 e 22	tutti i fattori

FASE DI ESERCIZIO

ME-1	utilizzo fonti rinnovabili e applicazione di tecnologie impiantistiche e costruttive per la riduzione dei consumi	tutti gli elementi	emissioni CO2, inquinamento luminoso
ME-2	pratiche colturali	intervento 5.01 bacino di laminazione	occupazione di suolo
ME-3	mantenimento misure gestionali per minimizzare il rischio di wildlifestrike	piste di volo	wildlifestrike

Tabella 2 - Misure di attenuazione inserite nel Masterplan

Interventi di mitigazione e compensazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale

nella successiva Tabella 3 sono riportate le opere di mitigazione e compensazione previste che dovrebbero garantire un buon “bilancio” ambientale agli effetti negativi sull'ambiente urbano che la realizzazione del MP 2021 potrebbero causare.

Nel documento fornito da ENAC “Elaborato codice 23957-rel-T103.0 P_SIA_C_MIT_REL.pdf” in sede di avvio della procedura di VIA sono rappresentate le singole misure Figura 1.

Codice Mitigazioni (M) - Compensazioni (C)	Intervento
M1	Insonorizzazione acustica degli edifici
M2	Terrapieno vegetato sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto
M3	Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera
M3b	Terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera
M4	Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto
M5	Dissuasori di velocità in canale di Tessera
M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto
C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Cà Noghera
C1b	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Campalto
C2	Rotatoria stradale a Tessera
C3	Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna
C4	Riqualifica dell'area di barena Campalto
C5	Riqualifica barene canale di Tessera

Tabella 3 - Interventi di mitigazione e compensazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale

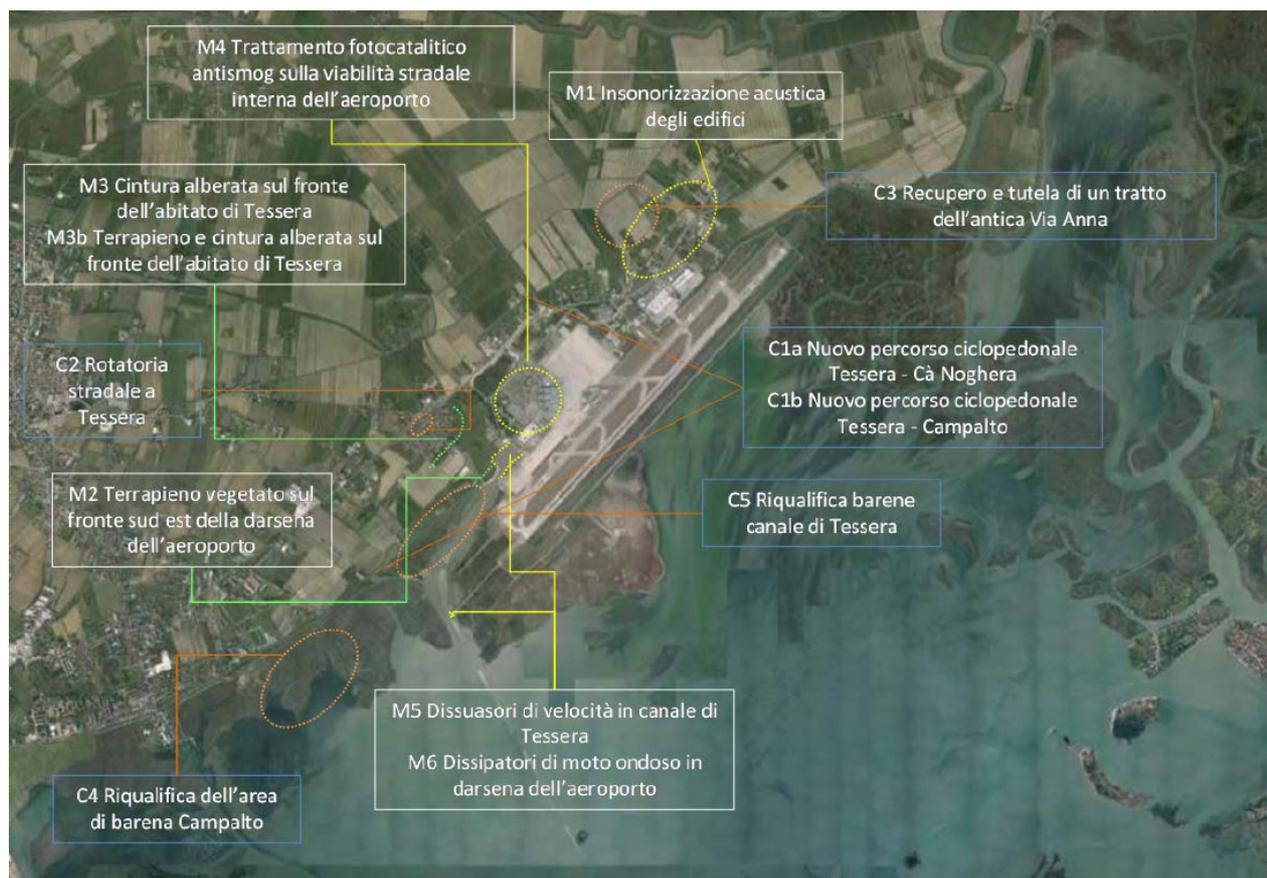


Figura 1 - Localizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione. Fonte: MP2021 Mitigazioni e compensazioni, Elaborato codice 23957-rel-T103.0 P_SIA_C_MIT_REL.pdf

Piano degli investimenti

Al fine di inquadrare la proposta progettuale all'interno degli investimenti complessivi si riporta il Piano degli Investimenti al 2021 incluso nel Masterplan 2021, redatto in coerenza con il Contratto di Programma 2012-2021 (rif. Scheda A rev. 03 del 18.04.2014).

Nella Tabella 4 sono indicati i costi delle opere in valutazione (Fonte: capitolo B4.7 Piano degli investimenti).

Codice	Intervento	Costi [€]
1.04	Ampliamento terminal – Lotto 2	152.360.775
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	6.863.593
2.33	DHL nuovo cargo building	7.300.000
2.34	Varco doganale, ricollocazione	1.380.000
3.05	Park multipiano B1	26.337.196
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	3.074.000
3.44	Adeguamento viabilità esistente	805.000
4.06.02	Ampliamento del piazzale – fase 2	7.811.016
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	70.227.645
5.01	Opere idrauliche	4.397.600
5.06-5.32	Sottoservizi	10.862.567
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	1.712.361
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	3.000.000
6.02	Adeguamento del depuratore	1.810.801

6.17*	Mitigazioni e compensazioni ambientali	17.900.000
TOTALE		315.842.554

* interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità, saranno identificate nella Sezione C del presente Studio, parte "MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI"

Tabella 4 - Piano degli investimenti. Fonte: SIA Scheda A rev. 03 del 18.04.2014

Cronoprogramma

A pagina 110/120 del Quadro di riferimento progettuale è riportato il crono programma degli interventi previsti dal Master Plan 2021 sottoposto a valutazione d'impatto ambientale. Nella Tabella 5 sono riportati i dati del crono programma.

Codice	Intervento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1.04	Ampliamento terminal – Lotto 2								
2.19	Riprotezione UPS e Dogana								
2.33	DHL nuovo cargo building								
2.34	Varco doganale, ricollocazione								
3.05	Park multipiano B1								
3.41-3.42-3.43	Parcheggi								
3.44	Adeguamento viabilità esistente								
4.06.02	Ampliamento del piazzale – fase 2								
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo								
5.01	Opere idrauliche								
5.06-5.32	Sottoservizi								
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)								
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione								
6.02	Adeguamento del depuratore								
6.17*	Mitigazioni e compensazioni ambientali								

* interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità, saranno identificate nella Sezione C del presente Studio, parte "MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI"

Tabella 5 - Cronoprogramma degli interventi previsti oggetto di valutazione

3 Osservazioni

3.1 Aspetti urbanistici

3.1.1 Area Aeroterminal

Nell'elaborato "Sezione A – quadro di riferimento programmatico" cod. 23957-REL-T101.0 (si veda Figura 2) è stato individuato l'ambito 2.15 lettera A che viene definito dal Masterplan come "Area Aeroterminal" di cui si prevede l'acquisizione entro il 2021 senza attribuire nessun intervento specifico in alcuni elaborati, mentre in altri una funzione legata alle necessità di interscambio tra territorio e città compresa la realizzazione di parcheggi di interscambio e alla re-localizzazione degli Enti di Stato ¹.

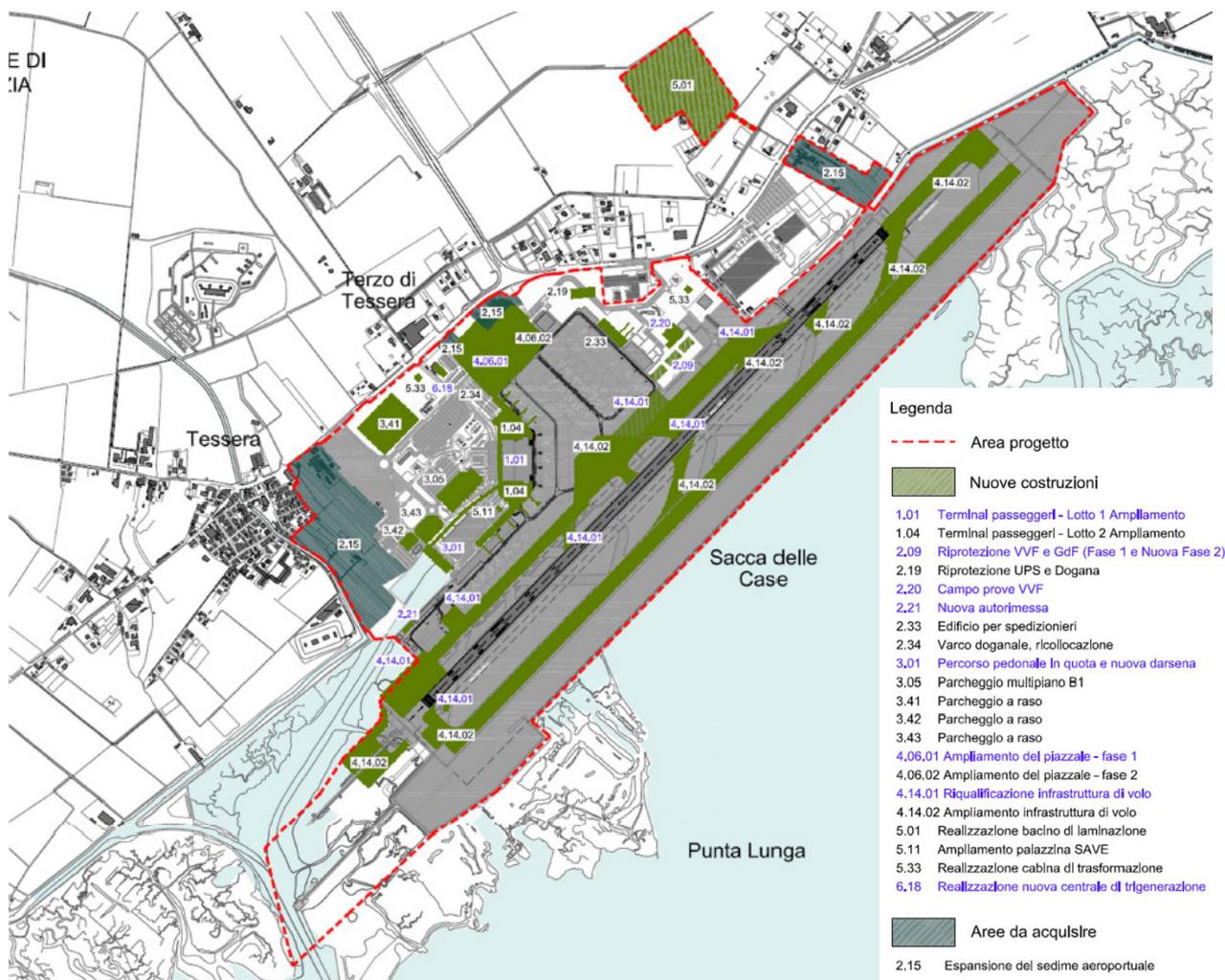


Figura 2 - Estratto da TAVOLA A3-1 Sedime aeroportuale - Interventi

Dagli elaborati si riscontra che mancano i riferimenti per avviare attività di progettazione o definizione di accordi con il Comune di Venezia, finalizzati ad un concertazione sull'utilizzo dell'area.

¹ Al riguardo si veda quando dichiarato a riguardo a pagina 21/138 del documento, ovvero "per l'area "A" che si trova tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessera, conosciuta come "Area Aeroterminal", ne è prevista l'acquisizione entro il 2021, tuttavia non sono identificati interventi specifici, se non una destinazione d'uso".

Si fanno presente alcune questioni:

- tale ambito viene destinato dal PRG vigente come ZTO- Zona a Terminal Stradale T2 Terminal Tessera e non in F8 come dichiarato nel Masterplan, a conferma che tutti gli obiettivi progettuali che l'Amministrazione ha perseguito sin dal PRG approvato nel 1962 si riferiscono sempre all'individuazione di un'area Terminal come soluzione logistica alle necessità di collegamento alla Terraferma con Venezia e le isole della Laguna;
- il Piano di Assetto del Territorio (PAT) approvato con delibera di Giunta Provinciale n. 128 del 10/10/2014 individua l'ambito come "Terminal" (Figura 3);
- in sede di approvazione PAT, l'ENAC con nota del 20/01/2014, nell'esprimere parere favorevole evidenzia la tematica dell'utilizzo delle aree di espansione del sedime aeroportuale in oggetto, destinate ad ospitare funzioni logistiche aeroportuali, nonché opere di connessione territoriale con la città di Venezia attraverso la realizzazione del così detto Terminal acqueo, attraverso l'attivazione di un tavolo Tecnico ove condurre i necessari approfondimenti per l'attuazione delle previsioni urbanistiche, affinché risultino integrate in maniera sinergica con lo sviluppo aeroportuale;
- a seguito dell'adozione del Piano Particolareggiato "Terminal Tessera" adottato con delibera di Giunta Comunale n. 724 del 20-12-2013, è stato dato avvio al Tavolo Tecnico, che è stato sospeso dopo il secondo incontro.



Figura 3 - Piano Particolareggiato Terminal Tessera adottato con D.G.C. n.724 del 20/12/2013

Si richiamano gli obiettivi del Piano Particolareggiato:

- il **miglioramento dell'accessibilità** a Venezia da parte dei residenti delle località di Tessera, Favaro e Campalto;
- l'opportunità di trovare nell'ambito in oggetto, una **nuova dotazione di parcheggi** aggiuntivi facilmente accessibili rispetto a quelli attuali dell'isola del Tronchetto, funzionali anche per i residenti della città insulare di Venezia, Murano e Burano;
- la **mitigazione ambientale**, con particolare attenzione agli impatti acustici e visivi derivanti dall'aeroporto e dalla nuova viabilità di progetto, attraverso la realizzazione di strutture edilizie con coperture a verde e con un andamento digradante verso l'abitato di Tessera;
- il **potenziamento dell'offerta di servizi** per l'abitato esistente con la possibilità di relazionare gli spazi a verde pubblici attrezzati e i servizi previsti per l'intorno.

Il Piano Particolareggiato sviluppa le necessità di un Terminal con le seguenti carature urbanistiche:

=> superficie territoriale di proprietà privata di circa	170.820 mq
=> superficie coperta (Sc)	75.477 mq
=> Superficie lorda di pavimento (Sp) per Attività direzionali, Servizi alle persone e Strutture ricettive di	27.730 mq
=> Verde pubblico Attrezzato in cessione per una superficie di:	25.274 mq
=> Verde pubblico Attrezzato asservito ad uso pubblico:	11.160 mq
=> Piazza pedonale in quota circa:	22.340 mq
=> Parcheggi pubblici (pari a circa 780 posti auto):	19.492 mq
=> Area a parcheggio service camper:	5.320 mq
=> Parcheggi privati da convenzionare (pari a circa 7.860 posti auto)	196.428 mq

Dalla documentazione presentata del MP 2021, si riscontra un orientamento a rinviare l'utilizzo dell'area a data indefinita, creando così un ambito di riserva per eventuali future necessità aeroportuali.

Tale rinvio comporta forti criticità alla mobilità del territorio comunale, che, come previsto anche dagli studi del presente Masterplan, sarà nel breve e medio periodo gravata da una crescente pressione di flussi turistici verso Venezia;

Si chiede per quanto sopra esposto:

- **l'esclusione delle aree del Terminal di Tessera dal sedime aeroportuale;**
- **in alternativa, di conformare la valutazione ambientale integrando il Masterplan 2021 con le previsioni del P.P. Terminal di Tessera adottato con delibera di G.C. n 724 del 20-12-2013 ed integrando, di conseguenza gli elaborati VIA dal punto di vista ambientale e/o idraulico, paesaggistico e rispetto all'impatto sul sistema della mobilità stradale ed acqua.**

3.1.2 Bacino di laminazione

Nell'elaborato "Sezione A – quadro di riferimento programmatico" cod. 23957-REL-T101.0 nella tavola 9 del Masterplan viene individuato con la lettera E l'ambito destinato a opera idraulica, per la realizzazione di un bacino di laminazione, ricadente nel PRG in ZTO di tipo E2.1 (area individuata anche nella Figura 2).

Si osserva che:

- nella tabella A3-2 l'area viene descritta all'esterno del sedime aeroportuale, mentre nella tavola A3.1 in allegato viene indicata come area di progetto all'interno del sedime aeroportuale;
- nella tavola A3.1 in allegato tale area presenta un'estensione diversa rispetto all'individuazione della medesima riportata nella tavola 9 del Masterplan

Pertanto si chiede la coerenza degli elaborati sopracitati e conseguentemente agli altri elaborati che riportano le stesse figure.

3.1.3 Individuazione "ambito aeroportuale"

Il confine dell'ambito aeroportuale dello stato di fatto del Masterplan 2021, viene rappresentato nelle diverse cartografie, in maniera non uniforme.

Si vedano a titolo d'esempio la *Tavola B2-1 Sedime Aeroportuale – Stato di fatto*, la *Tavola B4-1 Sedime aeroportuale – Interventi previsti dal Masterplan2021*, *Tavola B4-4 Masterplan Idraulico, interventi connessi allo scenario previsivo senza intervento (interventi autorizzati)* e la *Tavola B4-5 MasterplanIdraulico: interventi connessi allo scenario 2021*.

La prima considerazione è che nessuno di questi perimetri corrisponde alla perimetrazione individuata nel Piano di Assetto del Territorio approvato con delibera di Giunta Provinciale n. 128 del 10-10-2014 (vedi Figura 4).

Pertanto, anche al fine di poter individuare in dettaglio tale ambito anche nella strumentazione urbanistica, si chiede l'individuazione corretta, univoca e coerente del perimetro dello stato di fatto e di progetto in tutti gli elaborati del Masterplan.

Inoltre si chiede di trasmettere, in integrazioni documentali successive, l'atto con cui è stata decretata la perimetrazione allo stato attuale vigente.

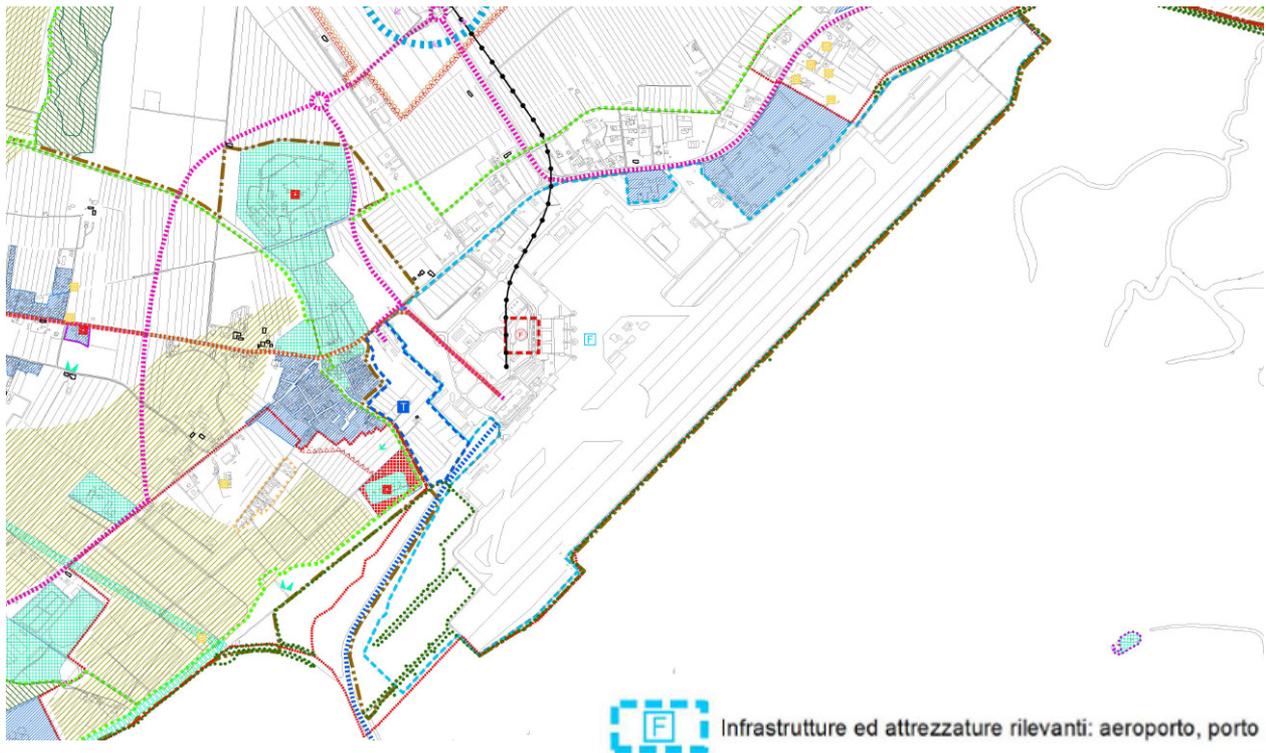


Figura 4 - PAT del Comune di Venezia, estratto Tavola 4° foglio 2 “Carta delle trasformabilità”

Nella tavola “Inquadramento Territoriale stato di progetto” PI-02.2-04 il perimetro del “Confine aeroportuale” non corrisponde all’area definita “Sedime aeroportuale”.

Pertanto, anche per la definizione di questo ambito, si chiede che sia chiarita la distinzione fra “Confine aeroportuale” e “Sedime aeroportuale”.

In riferimento a questo perimetro è evidente che il confine aeroportuale dello stato di progetto previsto a sud-est incorpora delle aree ricadenti nel PRG Vigente in ZTO “Barene Velme” e un tratto del Canale Tessera destinato a ZTO “Canali e corsi d’acqua”

Non è chiara la ragione e le motivazioni con le quali è stato incluso questo ambito lagunare all’interno dell’ambito aeroportuale, di fatto si tratta di un canale di navigazione lagunare.

Si veda infatti, come riferimento, la Figura 4 che rappresenta un estratto dell’inquadramento del progetto ENAC SAVE per un collegamento tra l’aerostazione e la darsena definito “Moving Walkway” presentato in procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA presso la Provincia di Venezia nel corso del 2013².

Dalla documentazione depositata per tale procedura appare evidente, anche dalla cartografia riportata, che il sedime aeroportuale NON include il canale di accesso ma le barene e la darsena. Il canale di accesso risulta essere completamente esterno all’area aeroportuale.

² Escluso dalla procedura di V.I.A. con Determinazione Dirigenziale n.3777/2013

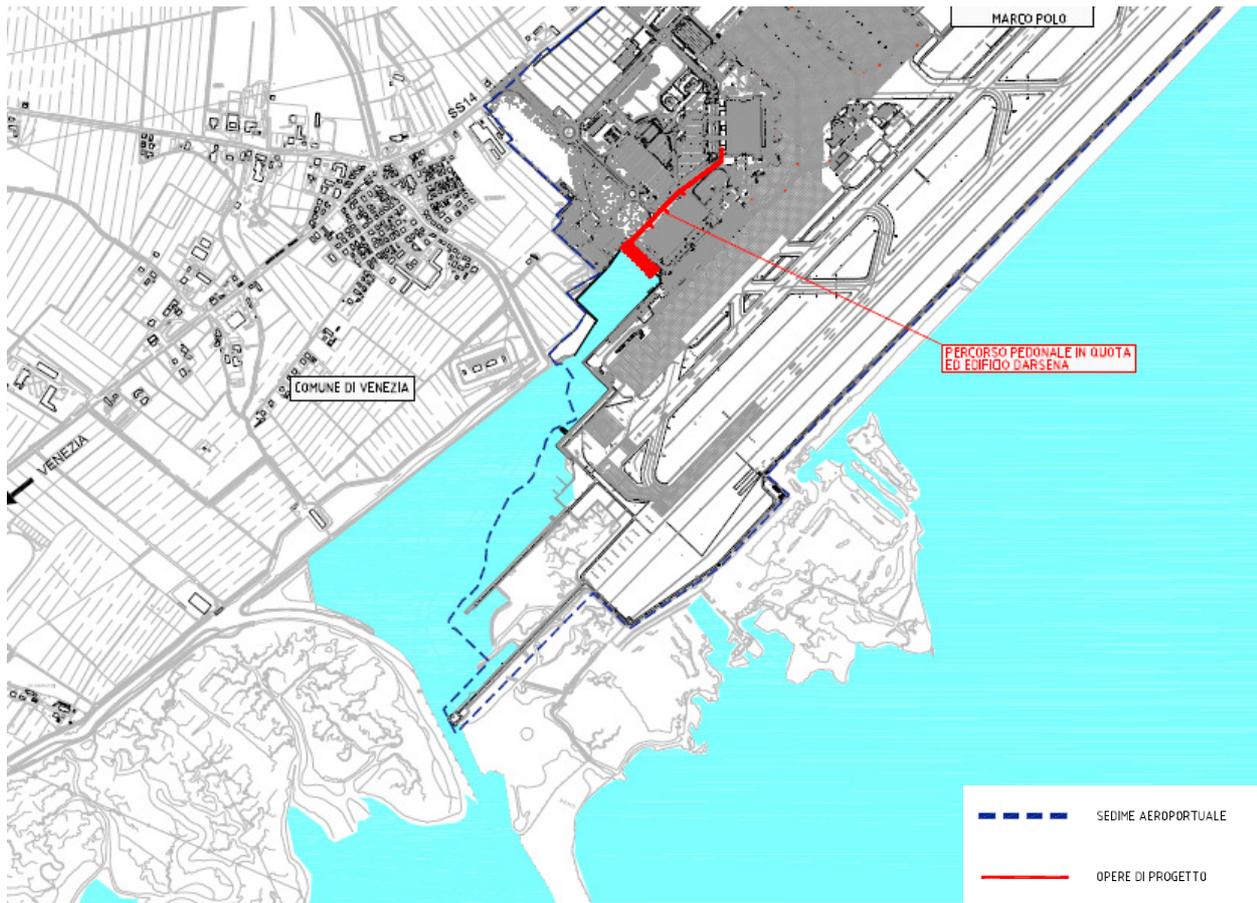


Figura 5 - Estratto dell'elaborato 07.01 "Inquadramento" codice B001BDT, riferito al progetto "Percorso pedonale assistito (moving walkway) darsena-terminal"

Inoltre a riprova dell'esclusione del canale dall'ambito aeroportuale si riporta la *Tavola B4-4 Masterplan idraulico: interventi connessi allo scenario previsivo senza intervento (interventi autorizzati)* nella quale il sedime aeroportuale ha una configurazione ancora differente. A tal riguardo si riporta in Figura 6 un estratto di tale tavola per permettere una più semplice e completa valutazione.

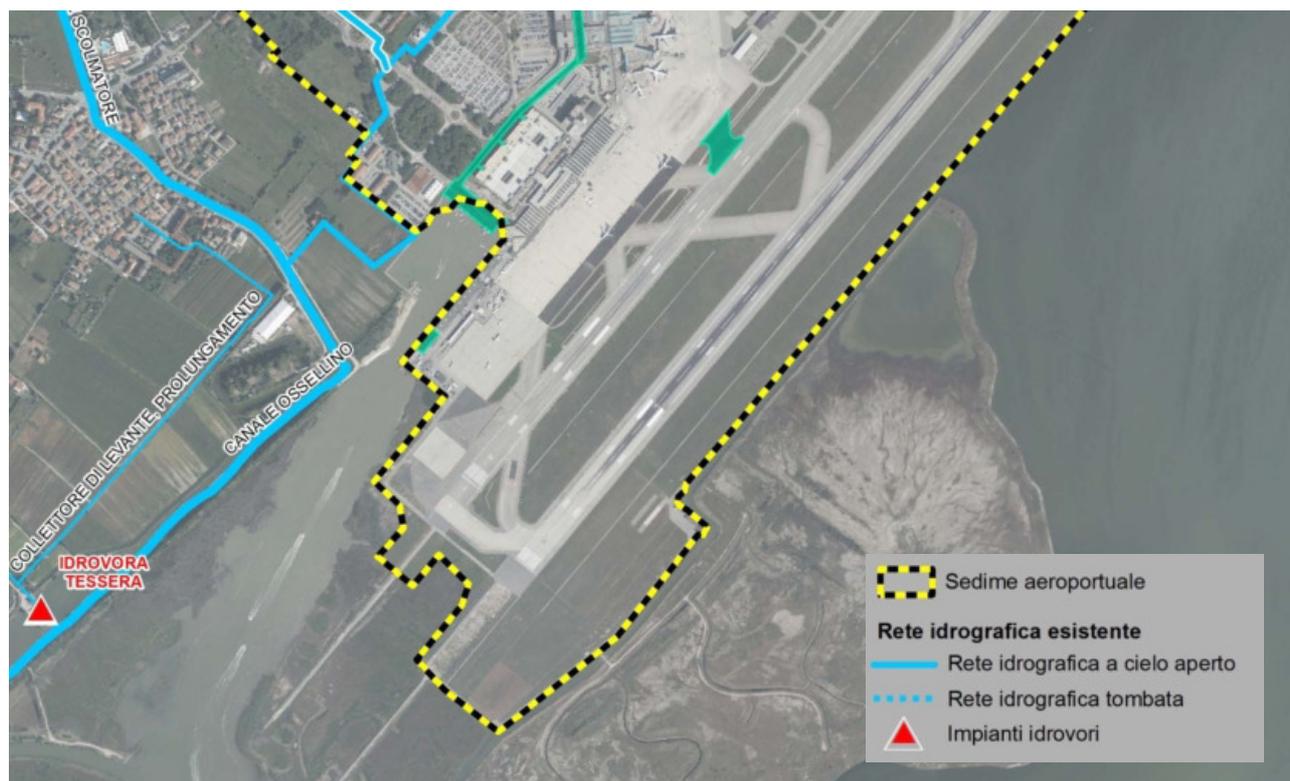


Figura 6 - Estratto da TAVOLA B4-4 Masterplan idraulico: interventi connessi allo scenario previsivo senza intervento (interventi autorizzati)

In riferimento all'inclusione del canale lagunare, si chiede la modifica di tale confine nella parte a sud escludendo dall'ambito aeroportuale il canale affinché sia garantita la gestione unitaria e autonoma degli spazi acquei.

Per meglio evidenziare i diversi perimetri con i quali è stato rappresentato l'ambito aeroportuale stato di fatto e stato di progetto, è stata realizzata una tavola ad hoc, si veda la Figura 7.

In questa tavola sono riportati tutti i perimetri rappresentati nelle tavole allegate al SIA Sezione B-quadro di riferimento progettuale (codice elaborato: 23957-REL-T102.0). Nella legenda della Figura 7 sono riportati i nomi delle tavole delle quali si è riportato il perimetro dell'ambito aeroportuale, che sono:

- Tavola B2-1 Sedime Aeroportuale stato di fatto;
- Tavola B4-1 Sedime aeroportuale – Interventi previsti dal Master Plan 2021
- Tavola B4-4 Master Plan Idraulico: interventi connessi allo scenario previsivo senza intervento (interventi autorizzati)
- Tavola B4.5 Master Plan Idraulico interventi connessi allo scenario 2021

Sempre nella Figura 7 sono rappresentati anche i seguenti livelli cartografici in possesso di questa Amministrazione:

- Ambito portuale - fonte: PAT del comune di Venezia – infrastrutture aeroportuale, art. 35 NTA rappresentato nella tavola 4° Carta delle Trasformabilità di cui è presente un estratto in Figura 4;
- Area a servizio aeroportuale - fonte: Cartografia Tecnica Comunale aggiornata a gennaio 2014, validata dagli uffici tecnici regionali ed inserita nel Quadro Conoscitivo del PAT approvato.

Appare evidente che tali rappresentazioni, in contrasto fra loro, non consentono di identificare in maniera precisa ed univoca il sedime dell'ambito aeroportuale allo stato di fatto e allo stato di progetto.

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014

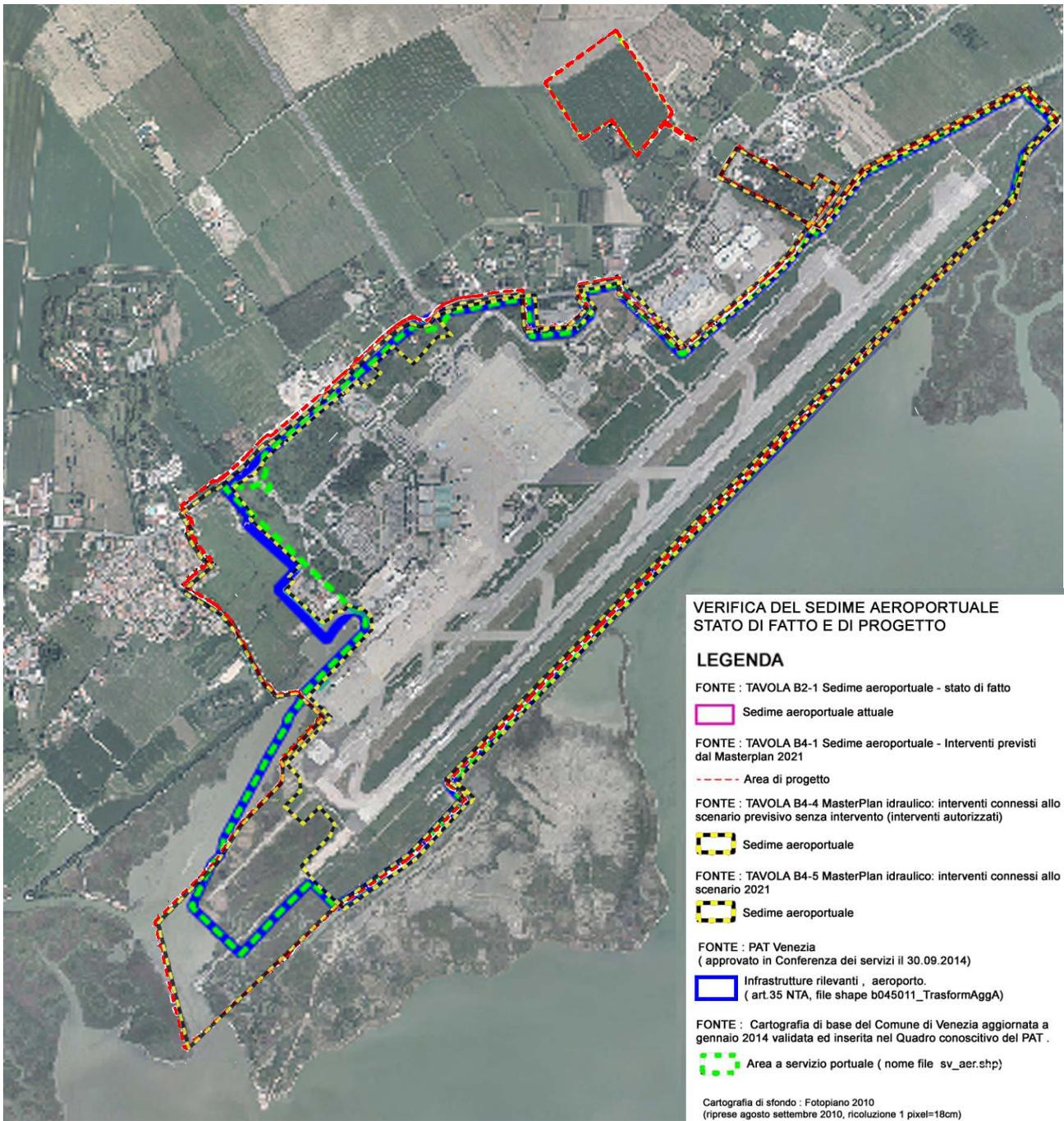


Figura 7 – Verifica dei sedimi aeroportuali stato di fatto e di progetto come riportati in differenti cartografie.

In riferimento a questa osservazioni si chiede che siano trasmessi e messi a disposizione, contestualmente alla procedura di VIA, i seguenti file in formato shape :

- Sedime aeroportuale – stato di fatto e atti che ne hanno decretato la validità
- Sedime aeroportuale – stato di progetto

- Opere compensative, mitigative anche esterne all'area aeroportuale, lineari o in formato poligonale.

La Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 prevede che la documentazione a corredo delle procedure di VIA sia trasmessa all'Autorità competente in formato elettronico o anche su supporto cartaceo. A tal fine sono state predisposte le Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.³.

All'interno di questa procedura sono stati trasmessi alcuni file in formato shape, così come stabilito dalle linee guida, che tuttavia non includono i dati richiesti.

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014

³ Scaricabili dal sito del Ministero dell'Ambiente alla pagina <http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida>

3.1.4 Piano di rischio aeroportuale

Relativamente ai “Piani di rischio” si rileva quanto segue:

- nell’elaborato “Sezione A – quadro di riferimento programmatico” cod. 23957-REL-T101.0 nelle tabelle A5-1 e A6-1 “Sintesi dell’analisi programmatica”, non viene analizzato il Piano di Rischio aeroportuale ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione (di cui al D.Lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006), approvato con delibera di C.C. n . 18 del 24/03/2014;
- nella tavola “Piani di Rischio stato di fatto” cod.PI-12.1-04 vengono individuate delle zone di tutela che non corrispondono a quelle individuate dal Piano di Rischio Aeroportuale approvato dal Comune di Venezia;
- nella tavola “Piani di Rischio stato di fatto” cod.PI-12.1-04 vengono individuate delle zone di tutela equivalenti a quelle individuate nella tavola “Piani di Rischio stato di progetto” cod.PI-12.2-04.

Pertanto si chiede di adeguare la tavola “Piani di Rischio stato di fatto” cod.PI-12.1-04 al Piano di Rischio aeroportuale approvato con delibera di C.C. n . 18 del 24/03/2014⁴, di verificare l’individuazione delle fasce di tutela tra lo stato di fatto e quello di progetto, e qualora il progetto interessasse ambiti più estesi, di commisurare le corrispondenti misure di compensazione e mitigazione.

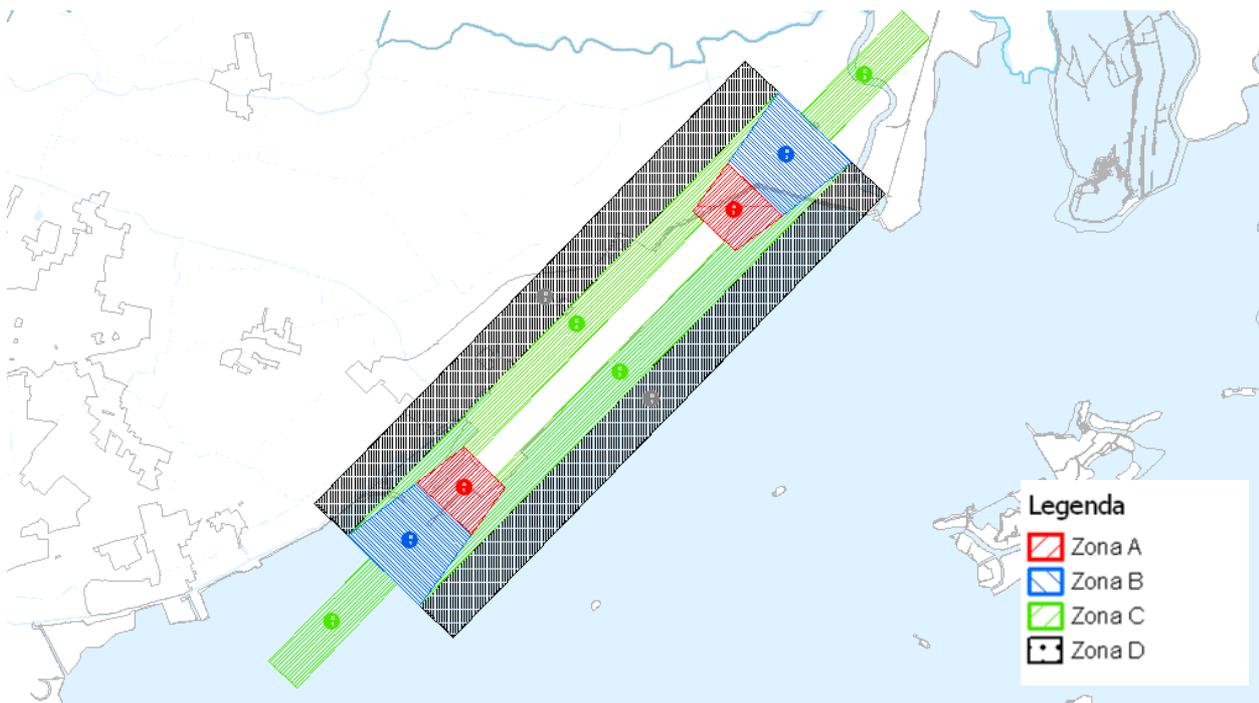


Figura 8 - Piano di rischio aeroportuale approvato con delibera di C.C. n . 18 del 24/03/2014

⁴ Delibera n.18 del 24/03/2014 avente oggetto: “Piano di Rischio Aeroportuale dell’aeroporto “Marco Polo” di Tessera-Venezia, ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006), approvato da ENAC con prot. 0002610/IPP del 08/01/2013. Adeguamento della strumentazione urbanistica comunale. Variante Parziale Al P.R.G. (Art.50, C.4°, Lett. L della L.R. N. 61/1985) adottato con D.C.C. n.49 del 24/06/2013. Controdeduzioni alle osservazioni e approvazione”.

3.1.5 Analisi del quadro programmatico generale

Nella disamina degli strumenti di Pianificazione sopra e sotto ordinata, rispetto al MP 2021, il proponente redige una tabella di sintesi finale (pagina 135/138) che richiamando tutti gli strumenti analizzati sintetizza una valutazione complessiva di “coerenza alta”, “coerenza media” e “coerenza bassa”.

A tal riguardo emerge subito come non siano stati analizzati due livelli:

- V PRG per la laguna e le isole Minori del Comune di Venezia, che, in riferimento alle Barene e Velme, ha specifiche disposizioni
- il Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia, istituito con Delibera di Consiglio Comunale n. 27 del 12-13/05/2014, parco che riporta al centro dell’attenzione le isole della laguna e la loro popolazione, nel rispetto e valorizzazione degli aspetti sociali, culturali, economici e ambientali.

Nella Tabella 6 si riportano le valutazioni fatti in sede di VIA e nell’ultima colonna alcune considerazioni aggiuntive che definiscono, per alcuni livelli di pianificazione, delle valutazioni non esaustive delle coerenze.

In riferimento agli strumenti acustico e riferiti alla pianificazione trasportistica si rimanda ai successivi capitoli per una analisi di maggior dettaglio.

Strumenti analizzati	Analisi di coerenza da SIA	Note da SIA	Osservazioni specifiche aggiuntive
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	coerenza alta		
Il Piano per la Logistica	coerenza alta		
Piano Nazionale degli Aeroporti	coerenza alta		
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	coerenza alta		
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	coerenza alta		
Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana (PALAV)	coerenza media	media perché permette l’imbonimento per interventi di pubblico interesse	Deve essere anche affrontata la valutazione rispetto agli interventi previsti per la aerostazione e tutte le valutazioni specifiche anche di tipo paesaggistico
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	coerenza alta		
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera (PRTRA)	coerenza alta		
Piano Direttore 2000	coerenza alta		
Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia	coerenza alta		
Piano di Tutela delle Acque (PTA)	coerenza alta		
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)	coerenza alta		

Strumenti analizzati	Analisi di coerenza da SIA	Note da SIA	Osservazioni specifiche aggiuntive
PTCP della Provincia di Venezia	coerenza bassa	bassa specificatamente per l'imbonimento previsto in laguna	
Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008)	coerenza alta		
Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia	coerenza media		
Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera	coerenza alta		Coerenza Bassa Di fatto l'ambito viene incluso nel perimetro aeroportuale, il piano non viene attuato e le previsioni congelate o rimandate a successivo accordo oltre il MP 2021
Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tesse-ra"	coerenza alta		
Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia	coerenza bassa	bassa specificatamente per l'imbonimento previsto in laguna	Coerenza bassa Resta inoltre non specificato quanto previsto dal PAT per l'area Terminal ed il complessivo ambito aeroportuale che è previsto in ampliamento
Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia	-	non interessa direttamente l'area ae-roportuale	
Piani di Classificazione Acustica	coerenza alta	analisi che riguarda solo il Piano del Comune di Venezia poiché interessa-to direttamente dal punto di vista urbanistico	Coerenza bassa Si veda quanto scritto a tal riguardo nei successivi capitoli
Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	coerenza alta		Si veda quanto scritto a tal riguardo nei successivi capitoli
Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia	coerenza media		Si veda quanto scritto a tal riguardo nei successivi capitoli
Pianificazione aeroportuale	coerenza alta		
Vincoli	coerenza media		
Piani NON affrontati in sede di disamina degli strumenti di pianificazione / previsioni urbanistiche			
VPRG per la Laguna e le Isole Minori			Coerenza bassa – non valutata Resta la non coerenza rispetto alla previsione di imbonimento della laguna.

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014

Strumenti analizzati	Analisi di coerenza da SIA	Note da SIA	Osservazioni specifiche aggiuntive
Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia			<p>Coerenza bassa – non valutata</p> <p>Il 12 e 13 maggio 2014, il Consiglio comunale ha approvato la delibera (DC n° 27 del 12 e 13/05/2014) che istituisce il Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna nord di Venezia (ai sensi della L.R. 40/1984). Il parco ha riporta al centro dell'attenzione le isole della laguna e la loro popolazione, nel rispetto e valorizzazione degli aspetti sociali, culturali, economici e ambientali.</p>

Tabella 6 - Sintesi dell'analisi programmatica

3.2 Quadro di riferimento ambientale

In riferimento all'avvio della procedura di VIA, si è proceduto all'analisi dei seguenti elaborati: “Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale ATMOSFERA”, “Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale RUMORE”, “Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI” e “Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale ATMOSFERA”.

3.2.1 *Impatto acustico*

Con riferimento all'impatto acustico si evidenzia quanto di seguito riportato.

La convivenza tra un aeroporto e il territorio sul quale insiste passa necessariamente attraverso il contemperamento di esigenze a volte contrapposte. Lo sviluppo di una grande infrastruttura come il “Marco Polo” deve pertanto trovare le più opportune modalità e soluzioni per essere compatibile con il diritto alla quiete dei residenti.

Per descrivere l'attuale situazione acustica dell'area in esame, bisogna prendere in considerazione più aspetti, in particolare quelli legati alla pianificazione e quelli legati ai rilievi fonometrici del clima acustico effettivamente presente.

Gli aspetti pianificatori

Da un punto di vista di pianificazione acustica, il territorio in esame è soggetto a due differenti strumenti urbanistici:

- la zonizzazione acustica comunale relativa all'area in cui insiste l'aeroporto;
- la specifica disciplina del rumore aeroportuale, che prevede l'istituzione di un'apposita commissione per singolo aeroporto.

Il Piano di classificazione acustica comunale

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia è stato adottato dalla Giunta Comunale con deliberazione del 28.11.2002 e, al termine di un articolato iter amministrativo che ha permesso il confronto tra i diversi attori sociali presenti nella realtà veneziana, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 39 del 10 febbraio 2005.

La metodologia adottata per la redazione del Piano si attiene alle indicazioni contenute nelle “Linee guida per l'elaborazione di piani comunali di risanamento acustico” (ANPA, febbraio 1998), ai criteri orientativi contenuti della DGR n. 4313/1993, tenendo conto altresì dei decreti attuativi della legge quadro n. 447/1995 nel frattempo emanati, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto⁵.

Mancando tuttora il decreto attuativo sulle infrastrutture portuali e il traffico marittimo, nel Piano si è convenuto di porre in classe IV i tratti extraurbani (esterni al centro abitato) dei canali lagunari di maggior traffico, con 2 fasce di rispetto contigue: la prima di 100 metri e la seconda di 200 metri dal bordo del canale da porre rispettivamente in classe III e in classe II nei casi in cui il canale confina con la laguna (posta in classe I).

Nella Figura 9 è visibile la zonizzazione delle aree limitrofe all'aeroporto Marco Polo di Venezia.

⁵ DM 31 ottobre 1997 sul rumore aeroportuale, DPR 459/1998 sul rumore ferroviario, DPR 142/2004 sul rumore stradale

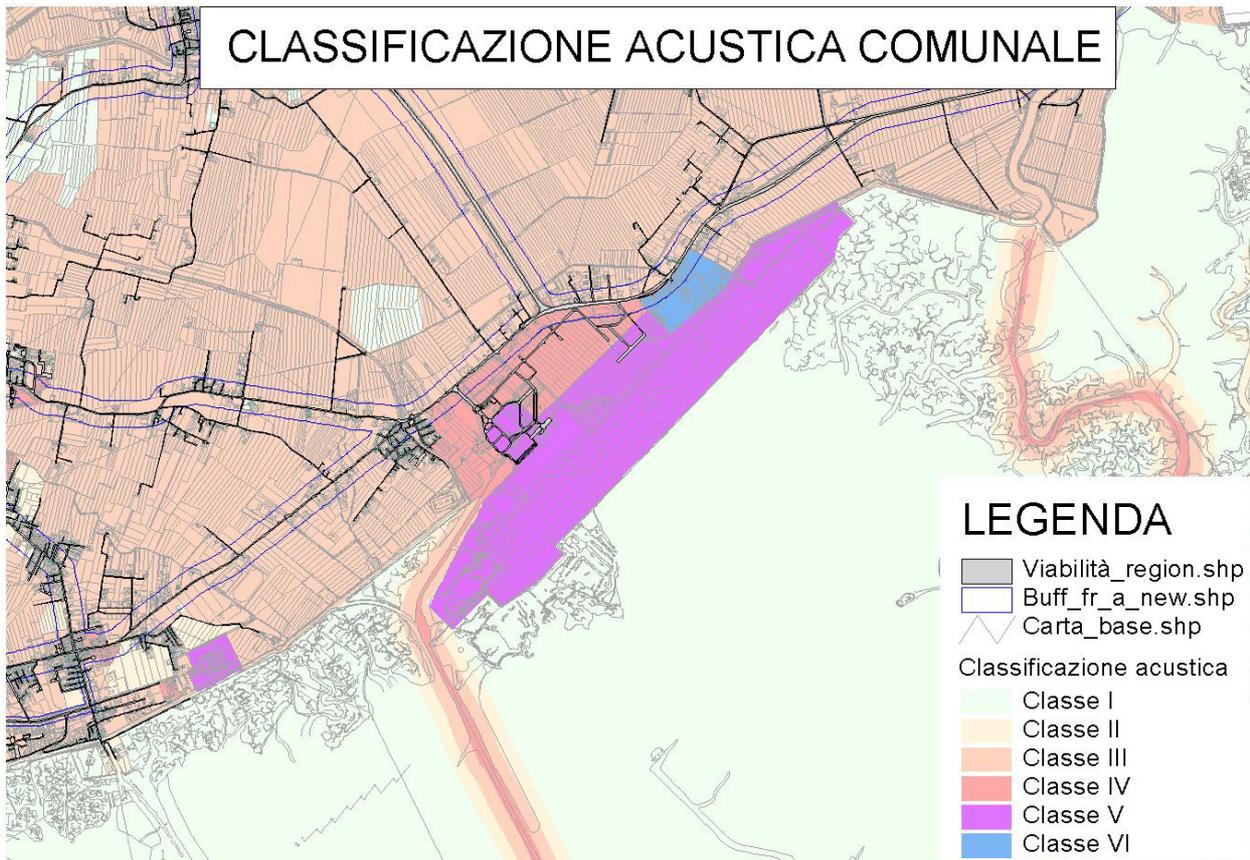


Figura 9 - Classificazione acustica comunale

In particolare, si può notare come le piste di decollo/atterraggio e le zone ad esse adiacenti siano state poste in classe V, “area prevalentemente industriale”, in quanto aree comunque interessate dal transito di un notevole flusso di persone, mentre le adiacenti officine aeronavali sono state poste in classe VI “aree esclusivamente industriali” (anche in linea con quanto indicato nel PRG). Infine, la restante parte dell’aeroporto (quella confinante con la strada statale n. 14 “Triestina”) è stata posta in classe IV (“aree di intensa attività umana”) in quanto si trova a più diretto contatto con il tessuto urbano residenziale.

Attualmente nel Piano di Classificazione Acustica comunale l’abitato di Tessera è in classe III (zona residenziale). Nel caso di superamento dei limiti previsti per tale classe, SAVE deve provvedere alla bonifica attraverso un piano di risanamento (ad esempio con l’installazione di barriere fonoassorbenti).

La Commissione sul rumore aeroportuale ha più volte chiesto, a partire dal 2008, all’Amministrazione comunale la modifica della zonizzazione acustica del territorio portando Tessera in classe IV. Giova sottolineare che se l’abitato di Tessera si trovasse in classe IV, i limiti acustici sarebbero sempre rispettati.

Su questo tema la Giunta Comunale, accogliendo anche le istanze della Municipalità e dei comitati dei cittadini, si è formalmente espressa con l’Atto di indirizzo n. 18 del 17 maggio 2012 respingendo la richiesta, e confermando pertanto la validità della vigente zonizzazione acustica comunale delle aree limitrofe all’aeroporto “Marco Polo”.

La caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale

Presso l’aeroporto Marco Polo di Venezia è stata istituita in data 09.11.2000, ai sensi dell’art. 5 del DM 31 ottobre 1997, la Commissione sul rumore aeroportuale, presieduta dal competente Direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: Regione,

Provincia e Comuni interessati, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, Ente Nazionale di Assistenza al Volo, Vettori aerei, società di gestione aeroportuale.

Le competenze di questa Commissione consistono in:

- caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale secondo le zone A, B e C previste dal DM 31 ottobre 1997 (vedi paragrafo 2.2);
- individuazione delle più opportune procedure antirumore.

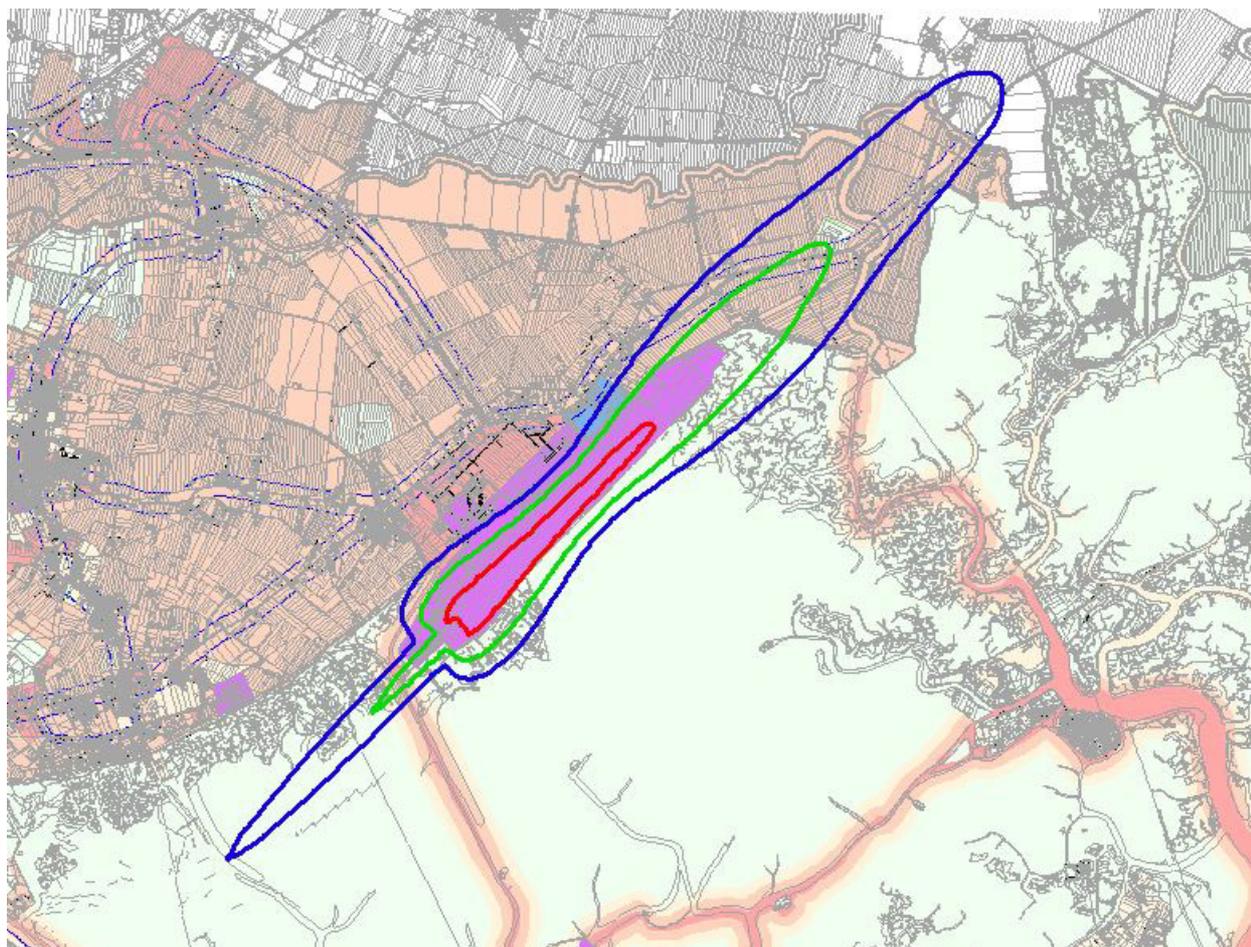


Figura 10 - Zonizzazione acustica aeroportuale

Al termine di un complesso iter tecnico-istruttorio - che ha comportato la realizzazione e la valutazione di diversi studi modellistici, oltre che delle misure in situ più avanti descritte - la Commissione aeroportuale ha approvato in data 23.10.2008 la zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi dell'art. 6 comma 1 del DM 31.10.1997.

Nella Figura 10 sono riportate le tre aree previste:

- zona A (curva blu): l'indice acustico L_{va} non può superare il valore di 65 dB(A);
- zona B (curva verde): l'indice acustico L_{va} non può superare il valore di 75 dB(A);
- zona C (curva rossa): l'indice acustico L_{va} può superare il valore di 75 dB(A); in tale zona possono essere previste esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

Il clima acustico dell'area - Il sistema di monitoraggio SAVE

Ai sensi dell'art. 3 comma 1 del DM 20 maggio 1999, il gestore dell'aeroporto deve avere una propria rete di monitoraggio acustico, idonea a rilevare l'intorno aeroportuale, ovvero preferenzialmente l'area interna alle zone A, B e C della zonizzazione acustica aeroportuale.

Il sistema di monitoraggio gestito da SAVE spa consta di 4 centraline, di cui tre fisse e una mobile, ubicate come di seguito indicato:

- centralina fissa presso il Casinò di Ca' Noghera;
- centralina fissa presso rimessaggio imbarcazioni in via Ca' Vallesina (testata pista);
- centralina fissa presso il Museo di Altino;
- centralina mobile presso via Alessandria 35/A dal 05/02/2009 fino al 06/10/2009, poi spostata presso la casa alloggio di via Paliaghetta fino al 10/12/2010, quindi presso l'abitato di Portegrandi e attualmente in zona Forte Bazzera.

Tali centraline rilevano valori di L_{va} (descrittore acustico del rumore aeroportuale) e, dalla reportistica riportata ufficialmente da SAVE hanno sempre rilevato il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente per tale descrittore.

Il clima acustico dell'area - I rilievi acustici effettuati da ARPAV

Nell'ambito dei lavori della Commissione aeroportuale, ARPAV ha effettuato negli anni in diverse zone dell'intorno aeroportuale dei rilievi fonometrici.

Nel 2005 - 2006 alcune misure avevano evidenziato in Via Alessandria - posizione ritenuta dall'Agenzia rappresentativa dell'abitato - alcuni superamenti dei limiti dovuti al rumore aeroportuale. Nel 2011 invece la ripetizione delle misure ha delineato un miglioramento della situazione (si tenga in proposito presente che il "parco motori" dei velivoli è in evoluzione e progressivamente vengono sostituiti gli aereomobili più vecchi che sono in genere notevolmente più rumorosi di quelli di nuova generazione).

Solo nel periodo di incremento del traffico dovuto alla chiusura dell'aeroporto di Treviso (2012) è stato nuovamente registrato in Via Alessandria un superamento del livello notturno.

In via Passo Campalto, inoltre, è stata rilevata, sempre nel periodo in cui l'aeroporto di Venezia ospitava anche i voli di Treviso, il superamento del limite notturno in una sola delle notti di misura. A quest'ultimo riguardo, ARPAV nel suo rapporto specificava che "tuttavia l'attribuzione della responsabilità del superamento al rumore di origine aeroportuale in questo caso non è certa".

Tuttavia, gli ultimi monitoraggi svolti nel corso del 2013 hanno evidenziato superamenti dei limiti di zona in periodo notturno nella posizione di via Leonino Da Zara e in quella di via Paliaghetta. Nella relazione finale, ARPAV ha espressamente indicato che tali "superamenti sono stati causati dal rumore di origine aeroportuale" e che "escludendo i movimenti di velivoli avvenuti nella fascia oraria compresa fra le ore 23 e le ore 6 i superamenti notturni non si sarebbero verificati".

Prospettive

Durante il periodo di chiusura dell'aeroporto di Treviso, il traffico aereo è stato spostato sul "Marco Polo", provocando in alcune zone del territorio comunale impatti acustici notturni in taluni casi superiori ai limiti di legge e anche i più recenti monitoraggi di ARPAV hanno evidenziato superamenti dei limiti della zonizzazione acustica comunale presso due siti di rilievo. In una prospettiva futura di crescita di traffico, sarà pertanto necessario valutare con la massima attenzione gli effetti acustici di tale incremento che, stando ai dati attualmente a disposizione, potrebbero rivelarsi problematici e richiedere pertanto idonei interventi sia gestionali che operativi.

Da quanto riportato nel documento “Studio di impatto ambientale – sezione C – quadro di riferimento ambientale – rumore” si segnalano i seguenti aspetti.

RICETTORI

- Nelle tabelle C5-1 “Elenco dei ricettori individuati nel territorio circostante il sedime aeroportuale”, C5-25 “Livelli presso ricettori – componente aeronautica, Scenario 0”, C5-27 “Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 0”, C5-35 “Livelli presso ricettori – componente aeronautica, Scenario 2021”, C5-37 “Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 2021”, non sono stati considerati i ricettori residenziali più vicini al sedime aeroportuale (es. immobili di via Paliaghetta, via Leonino da Zara, via Alessandria, via Bazzera, via Vecchio Hangar);
- Si ritiene necessario colmare tale lacuna, integrando opportunamente le tabelle citate con almeno i primi ricettori più esposti per ognuna delle vie considerate, al fine di avere una maggiore evidenza degli impatti acustici su tali siti e della bontà degli interventi di mitigazione ivi previsti (si veda per esempio il terrapieno a protezione dei condomini di via Leonino da Zara);
- le integrazioni di cui sopra sono particolarmente importanti per quei ricettori presso i quali Arpav ha rilevato nel corso del 2013 alcuni superamenti dei limiti vigenti notturni causati dall’attività aeroportuale, ovvero la casa alloggio di via Paliaghetta e i condomini di via Leonino Da Zara;

IMPATTI IN FASE DI CANTIERE

- Nella stima degli impatti in fase di cantiere (paragrafo C5.3.4) i valori calcolati vengono confrontati con i limiti delle fasce stradali, ma questi limiti valgono solo per il rumore stradale (che andrebbe scorporato) e non per i rumori di cantiere che devono invece essere confrontati con le classi della zonizzazione acustica comunale.

IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO

- Negli impatti in fase di esercizio nello scenario 2013 (paragrafo C5.4.1.1) e nello scenario 2021 (paragrafo C5.4.2.1) si è considerato un campione giornaliero medio annuo di movimenti aerei sulla base del quale calcolare gli impatti in termini di Leq, mentre deve essere analizzato il caso più cautelativo, ovvero il campione giornaliero (o almeno mensile) massimo che si può verificare nel corso di un anno;
- in entrambi gli scenari non sono stati considerati i rumori dei rullaggi a terra dei velivoli, che rappresentano uno dei disagi lamentati dai residenti di Tessera, né il rumore del traffico acquatico generato da taxi e vaporette che impatterà su Forte Bazzera;
- nello scenario 2021 non è stato considerato l’impatto acustico della centrale di trigenerazione (codice intervento 6.18) né dell’ampliamento del piazzale di sosta dei velivoli (codice interventi 4.06.02 e 4.06.01), che insisteranno entrambi in una zona a ridosso della statale triestina e dei ricettori ad essa affacciati;
- integrare gli studi modellistici con le ulteriori sorgenti rumorose succitate consentirà di avere una migliore stima degli impatti acustici presenti e futuri nella zona.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE

- Posto che l’intervento M3 “Cintura alberata sul fronte dell’abitato di Tessera” si configura più come una misura compensativa che mitigativa, non è stata valutata l’efficacia dei terrapieni previsti come interventi di mitigazione (M2 e M3b);
- in particolare il terrapieno M2 sul fronte sud est della darsena dell’aeroporto interessa una zona già parzialmente schermata dal prospiciente edificio aeroportuale esistente e non è efficace per i rumori dei velivoli nel momento in cui si approssimano alla testata 04R;

- a tal proposito è necessario vengano valutate, stimandone il contributo in termini di riduzione dell'impatto acustico, opzioni alternative come quella di intervenire con una barriera acustica interna al sedime aeroportuale, in prossimità della sponda del canale di accesso alla darsena, in linea con la facciata nord dell'edificio aeroportuale esistente. Tale manufatto, che dovrebbe comunque essere realizzato nel modo meno impattante dal punto di vista paesaggistico⁶, essendo più vicino alla fonte di rumore dell'intervento M2, garantirebbe una maggiore prestazione in termini di abbattimento acustico e schermerebbe i ricettori dell'abitato di Tesserà da tutti i movimenti a terra degli aeromobili.

3.2.2 *Inquinamento atmosferico*

Con riferimento all'inquinamento atmosferico, si fa presente che le strutture aeroportuali emettono un gran numero di inquinanti, alcuni di questi sono quelli tipici dei processi di combustione, altri sono più specifici, correlati alla particolarità delle sorgenti emissive. In generale, le fonti presenti in un sito aeroportuale sono costituite dai motori degli aeromobili, dalle emissioni al suolo derivanti dall'insieme degli apparati che consentono il funzionamento dell'aeroporto e dal traffico stradale indotto.

A seguito dell'adozione del Piano di Azione Comunale per il risanamento dell'Atmosfera⁷, che, al fine di identificare le azioni di contenimento e riduzione degli inquinanti, aveva individuato le diverse e peculiari fonti emissive presenti nel territorio comunale, tra cui l'aeroporto, l'Amministrazione comunale ha chiesto ad ARPAV di approfondire le emissioni derivanti dalle attività aeroportuali.

Sulla base di questo studio, l'impatto delle emissioni di polveri sottili derivanti dal traffico aeroportuale (escluso traffico veicolare indotto) è stato stimato incidere per circa lo 0.5 % delle emissioni totali presenti sul territorio comunale.

Infatti, nonostante la consistenza del traffico aereo, le emissioni che si prendono in considerazione sono solo quelle derivanti dalle fasi del ciclo di volo degli aeromobili che avvengono sotto i 1000 m di altitudine (cosiddetti cicli LTO). Oltre a quella quota, si ritiene che le emissioni non ricadono più sul territorio sottostante.

Nell'area dell'intorno portuale sono state svolte anche alcune campagne di rilevamento della qualità dell'aria che non hanno evidenziato situazioni diverse, per quanto riguarda i livelli di concentrazione degli inquinanti atmosferici, rispetto ad altre zone del territorio veneziano.

Per quanto riguarda l'elaborato di progetto esaminato, si osserva che gli esiti delle simulazioni modellistiche riportate sono abbastanza in linea con le ultime stime disponibili nelle banche dati di ISPRA (ottobre 2013).

La Tabella 7 riporta una sintesi dei dati desunti dal documento "*Banca dati delle emissioni provinciali in atmosfera per gli anni 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, classificate per livello di attività CORINAIR (SNAP), disaggregate dall'inventario nazionale con metodologia top-down*" in cui sono riportate le emissioni ufficiali stimate per il traffico aereo nazionale e internazionale sotto i 1000 m, nella provincia di Venezia⁸.

Raffrontando questi dati con quelli della tabella "*C5-9 Stima delle emissioni (t/a) correlate alla struttura aeroportuale (dati relativi al 2013)*" del documento del progetto in questione, si può notare una certa differenza per quanto riguarda le stime riferite al CO e al benzene.

⁶ Tipologia di barriera a "muro verde".

⁷ Adottato con DGC n. 479 del 30.09.2005

⁸ Si ritiene che il dato possa essere attribuito interamente (o quasi) al Comune di Venezia, in quanto nel territorio provinciale non sono presenti altre sorgenti di traffico da aeromobili

	u.m.	1990	1995	2000	2005	2010
SO ₂	Mg	9,4	13,8	23,6	19,5	19,2
NOX	Mg	116,0	169,9	286,4	211,2	203,3
COVNM	Mg	27,2	42,2	84,0	143,3	89,2
CH ₄	Mg	3,1	4,7	9,4	16,3	10,2
CO	Mg	115,8	173,7	313,1	357,8	293,4
N ₂ O	Mg	0,9	1,2	2,1	1,7	1,7
PM ₁₀	Mg	0,4	0,4	0,7	0,8	0,7
PM _{2,5}	Mg	0,4	0,4	0,7	0,8	0,7
Cd	kg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cr	kg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cu	kg	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Ni	kg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pb	kg	15,4	22,4	40,6	49,0	47,8
Se	kg	0,1	0,2	0,4	0,5	0,4
Zn	kg	0,3	0,4	0,8	0,9	0,9
PAH	kg	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Benzene	Mg	0,6	0,9	1,8	3,1	1,9

Tabella 7 - Banca dati delle emissioni provinciali in atmosfera per gli anni 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, classificate per livello di attività CORINAIR (SNAP), disaggregate dall'inventario nazionale con metodologia top-down

La stima degli impatti nello scenario al 2021 definisce il contributo dell'aeroporto rispetto al fondo e l'incremento delle concentrazioni rispetto allo scenario 2013, per gli inquinanti normati, attribuendo all'NO₂ l'impatto negativo dell'opera sulla componente atmosfera.

Questo inquinante atmosferico è ritenuto uno tra i più pericolosi, non solo per la sua natura irritante sull'uomo, ma anche perché, in condizioni di forte irraggiamento solare, provoca delle reazioni fotochimiche secondarie che creano altre sostanze inquinanti ("smog fotochimico"), quindi contribuisce alla formazione di particolato secondario, è anche un precursore dell'ozono troposferico. Inoltre, trasformandosi in presenza di umidità in acido nitrico, esso è una delle cause della formazione delle cosiddette "piogge acide", che provocano ingenti danni alle piante e più in generale alterazioni negli equilibri ecologici ambientali.

Considerando la situazione ambientale dell'area veneziana, già classificata dalla Regione Veneto come Agglomerato in cui è attestato il superamento dei valori limite di alcuni inquinanti, viste le infrazioni segnalate dalla Comunità Europea all'Italia proprio per i superamenti dei valori limite per gli ossidi di azoto (anche in centralina ricadente nel territorio comunale) e dal momento che gli NO_x sono anche precursori della formazione di polveri secondarie, si ritiene di ritenere lo sviluppo dell'aeroporto allo scenario 2021 di impatto negativo per la componente atmosfera nel suo complesso, in quanto trattasi di sorgente inquinante che negli anni incrementerà le emissioni di un territorio già critico a causa del superamento sistematico dei limiti di qualità dell'aria per alcuni inquinanti.

3.2.3 Gas climalteranti

Si riportano inoltre alcune considerazioni relative ai gas climalteranti le cui emissioni saranno soggette ad un aumento associato alla realizzazione degli interventi di cui al Masterplan.

Per quanto riguarda gli edifici, il Masterplan riferisce che il volume passerà dagli attuali 630.000 metri cubi a 2.600.000 metri cubi, con un aumento dei consumi di energia termica del 120%, un incremento dell'energia per il freddo del 95% e del 55% per i consumi elettrici. Guardando all'energia primaria si può dire che nonostante i consumi specifici (rapportati cioè al volume costruito) subiranno dei sensibili miglioramenti (passando da 135kWh/m³anno a 60 kWh/m³anno), a livello assoluto si registrerà inevitabilmente un incremento di consumi energetici e di conseguenza delle emissioni di gas serra. Una stima approssimativa (effettuata ipotizzando il gas naturale come sola fonte primaria) ha portato a

individuare come l'aumento dei volumi costruiti e dei relativi consumi contemplati nel Masterplan comporterà un incremento del livello di emissioni di CO₂ pari a circa 13.736 tonnellate annue.

Si tratta di una cifra significativa che, se inserita nel bilancio delle emissioni di gas climalteranti del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), della Città di Venezia, addurrà un contributo negativo al raggiungimento degli obiettivi prefissati di riduzione dei gas climalteranti.

Per quanto riguarda invece le emissioni di CO₂ prodotte dagli aeromobili in transito, già ISPRA - l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale da tempo fornisce alcune indicazioni in materia. Nel 2010 ad esempio (quando il numero di passeggeri al Marco Polo era di quasi 7 milioni), le stime⁹ di CO₂ emessa annualmente dagli aeromobili in transito in corrispondenza di una quota di volo inferiore ai 1.000 metri era di circa 60.000 tonnellate. Si può ragionevolmente supporre che al 2021, data in cui il Masterplan stima un numero di passeggeri di circa 13 milioni, anche il livello di tali emissioni segua il medesimo trend, pertanto raggiungendo un livello di emissioni di CO₂ pressoché doppio. Tali considerazioni sono del tutto assenti nei documenti del Masterplan.

Si ritiene che per gli aspetti soprariportati possano essere richieste idonee misure compensative.

In riferimento all'aumento delle emissioni di CO₂ sarebbe opportuno prevedere delle compensazioni con piantumazioni a bosco in ambiti limitrofi all'aerostazione.

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014

⁹ Banca dati delle emissioni provinciali in atmosfera per gli anni 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, classificate per livello di attività CORINAIR (SNAP), disaggregate dall'inventario nazionale con metodologia top-down”

3.3 Mobilità e Trasporti

Dall'esame della documentazione depositata (PG/2014/406834) relativa al progetto "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan" si riscontra una sostanziosa descrizione dell'obiettivo principale per la realizzazione di un "hub intermodale" finalizzato ad indirizzare la domanda degli spostamenti di accesso all'aerostazione, dai mezzi privati, ai mezzi di trasporto pubblico. Tuttavia, a fronte del notevole incremento dell'utenza nello scenario 2021 (stimata in ca 3,3 milioni di passeggeri/anno) parimenti non si prevede un corrispondente potenziamento/miglioramento nella qualità e modalità del TPL, che permane pertanto nelle attuali condizioni e criticità.

Pur condividendo le considerazioni sull'attuale congiuntura economica, che ostacola la realizzazione di nuovi collegamenti di trasporto pubblico entro il 2021, l'assunzione di una ripartizione modale degli spostamenti sostanzialmente diversa rispetto a quella attuale, pare poco credibile in quanto, di norma, all'aumento dei passeggeri ne consegue un corrispondente aumento degli spostamenti con i diversi mezzi di trasporto e non solo con il trasporto pubblico, per il quale, come si è detto prima, il Master Plan 2021 non prevede interventi e opere di sostegno. In altri termini l'ipotesi assunta di ripartizione modale parrebbe troppo ottimistica e di conseguenza non in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità (approvato il 2 febbraio 2010 con Del. CC n. 40) che individua sulla direttrice acquea di Tessera – Venezia, un importante ruolo nella domanda di mobilità per la Città Antica.

Il fatto di non aver previsto nuove infrastrutture riguardanti il trasporto pubblico per il 2016 e 2021, comporta che l'analisi dell'incidenza del traffico automobilistico sulla viabilità debba necessariamente considerare la punta massima registrabile dei flussi di traffico lungo la viabilità di accesso e conseguentemente chiarire nelle Relazione dello Studio Trasportistico i seguenti punti:

Punto 1

Come possa il Master Plan indicare, a infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico invariati, dati di sostanziale miglioramento verso parametri qualitativi di mobilità sostenibile e ipotizzare una ripartizione modale così favorevole verso spostamenti sostenibili (ad es. bus 36%) allorquando i valori di riferimento al 2014 per i giorni feriali sono invece al quanto diversi (25,5%).

	Auto	Bus	Acqua	Taxi
Masterplan	38,0 %	36,0 %	16,0 %	10,0 %
Lunedì Aprile 2014	48,2 %	25,5 %	12,3 %	14,0 %

Tabella 8 - Distribuzione percentuale modale secondo varie fonti. MP2021 Studio Trasportistico pag. 71

Punto 2

Al paragrafo 5.2 è riportata la distribuzione su base mensile del traffico passeggeri dell'Aeroporto Marco Polo. Non è dato a capire se la matrice degli spostamenti su mezzo privato, utilizzata nell'analisi degli impatti del traffico sulla viabilità, tenga conto dei picchi di afflusso all'aeroporto nei mesi estivi, soprattutto maggio e settembre, sensibilmente superiori da quelli di aprile (mese dei rilievi di traffico nella ricostruzione della matrice) e di conseguenza più rappresentativi dell'orario di punta per il traffico automobilistico.

Ancora nel Master Plan 2016 - 2021 viene riconosciuta una rilevante componente di mobilità acquea, concernente in particolare il carico passeggeri, che per la sua concreta attuazione potrebbe incontrare delle criticità. Si segnala in tal senso la necessità di valutazione della congruità del sistema degli approdi rispetto alle necessità, nonché di approfondire gli impatti / effetti indotti sull'ambiente lagunare per effetto del maggior traffico acqueo indotto dalle previsioni del Masterplan (moto ondoso, habitat, ecc.).

La crescita del trasporto acquatico impone inoltre che presso l'aerostazione sia presente un servizio di approdo pubblico, che preveda l'accosto di mezzi di linea nonché di Taxi (vedi Figura 11), previo accordo con l'Amministrazione Comunale nelle forme più opportune, dato per scontato che il servizio acquatico, favorirà la diversificazione modale a sostegno del trasporto pubblico locale per via terra.

Sul fronte parcheggi, si prende atto della previsione dei nuovi spazi di sosta P6 e MW a raso, B1 in struttura e P4 (ampliamento), oltre a quelli relativi agli interventi 2.15, rilevando come un elevato aumento di posti auto avviene a infrastrutture viabilistiche di accesso pressoché invariate rispetto alla situazione odierna, con inevitabili conseguenze di impatti sulla viabilità.

In ordine poi agli aspetti relativi al Trasporto Pubblico, pare, come si è detto, che tutta la documentazione esaminata sia carente poiché non prevede nuovi collegamenti su ferro (SFMR, AV/AC, Tram), in quanto non realizzabili entro il 2021. Dette infrastrutture, seppur non ancora sufficientemente definite (tecnicamente ed economicamente), possono essere sicuramente pianificabili nel Master Plan, per motivi di funzionalità e integrazione con il contesto aeroportuale. Questa carenza di propositività emerge anche dall'analisi delle individuate opere di compensazione, le quali di fatto non comprendono misure compensative degli impatti sulla viabilità, conseguenti agli incrementati flussi di traffico.

Altro elemento da considerare nella valutazione anzi detta, è relazionato a quanto già evidenziato nel precedente cap. 3.1.1, dove viene evidenziata, in alternativa all'esclusione dell'area "Aeroterminale" dal Master Plan 2021, la richiesta di prevedere l'attuazione degli interventi dell'area Terminal di Tessera nella programmazione del Master Plan stesso adeguando, di conseguenza, il sistema dell'accessibilità ai mezzi collettivi privati e pubblici, con particolare riferimento a quelli acquei.

Stanti le varie carenze rilevate e ritenendo che le ipotesi assunte dal Master Plan, circa la quota degli spostamenti con mezzi di trasporto sostenibili, possa di fatto non verificarsi, si reputa necessario provvedere all'integrazione degli studi con maggiori approfondimenti e conseguenti misure risolutive.



Figura 11 - Collegamenti acquei tra terminal di terraferma (Fusina, Tesera e San Giuliano) e le isole e la città storica.

3.4 Sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”.

Nella riunione del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”¹⁰ del 17 novembre 2014, organizzato appositamente per affrontare le questioni che riguardano lo stato di conservazione del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”, è emersa, da parte degli enti, l'urgenza di presentare alcune osservazioni che pongono al centro della questione gli impatti che le opere previste dal “Master Plan 2021” potrebbero generare sullo stato di conservazione del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”, nella piena consapevolezza del significato di tale designazione e di che cosa comporta come impegno e come opportunità per il nostro territorio.

Il “Master Plan 2021” è un documento che individua e sancisce l'attitudine e, 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). Si tratta, infatti, di uno strumento di natura pubblicistica che indica “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”.

Sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo in termini principalmente di passeggeri, il “Masterplan 2021” individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime aeroportuale esistente che dovranno essere attuati entro l'anno 2021, in quanto funzionali all'adeguamento capacitativo dell'aeroporto (connessi allo sviluppo di traffico e movimenti) e ad una maggiore efficienza dello stesso (indipendentemente da variazioni di traffico e movimenti).

Le opere previste dal “Masterplan 2021” sono localizzate all'interno del sedime aeroportuale esistente e, pertanto, sono inserite nel territorio e nell'ambito lagunare del Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna”.

Nella documentazione prodotta da SAVE ENGINEERING S.r.l. per l'avvio della procedura di VIA vi sono alcuni riferimenti alla designazione UNESCO e al Piano di Gestione 2012-2018 del Sito “Venezia e la sua Laguna” Patrimonio Mondiale UNESCO, tra cui due riproduzioni cartografiche in riferimento all'area del Sito UNESCO e alla sua Buffer Zone (cfr. Studio di Impatto Ambientale- Sezione A – Quadro di riferimento programmatico, cap. A5.4 “Analisi dei vincoli”, pp. 117-120; Studio di Impatto Ambientale- Sezione C- Quadro di riferimento ambientale – Paesaggio, pp. 35-38; Studio di Impatto Ambientale- Sezione D- Sintesi non tecnica, pag. 26 e pag. 29).¹¹.

Tuttavia non emergono le relazioni esistenti tra il Sito UNESCO e l'aeroporto, nonostante quest'ultimo sia localizzato all'interno del Sito e neanche uno studio specifico sugli impatti potenziali che la realizzazione delle opere previste nel Master Plan potrebbero generare sui valori universali per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio Mondiale UNESCO.

E' pertanto necessario prendere in considerazione le questioni che riguardano lo stato di conservazione del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”, la cui integrità potrebbe essere minacciata dalla realizzazione di progetti infrastrutturali che potrebbero causare trasformazioni irreversibili alla Laguna o generare impatti

¹⁰ Il Comitato di Pilotaggio è composto dai seguenti enti: Regione Veneto, Province di Venezia e Padova, Comuni di Venezia, Campagna Lupia, Cavallino-Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Soprintendenza Speciale per il patrimonio, storico, artistico ed etnoantropologico e per il polo museale della città di Venezia e della Gronda lagunare, Soprintendenza Archivistica per il Veneto, Provveditorato Interregionale per le OO.PP.Veneto - Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia, Autorità Portuale di Venezia, Archivio di Stato di Venezia, la Diocesi di Venezia.

¹¹ Si precisa che lo schema della Buffer Zone presentato nei vari fascicoli della documentazione prodotta per la procedura di VIA di cui sopra, corrisponde ad una proposta riferita al 2012, attualmente in fase di definizione.

Di seguito sono quindi citati i riferimenti legislativi che disciplinano la tutela del Sito e gli impegni che le autorità preposte hanno assunto affinché i valori per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio mondiale UNESCO siano mantenuti per le attuali e future generazioni.

Sono riportati inoltre i riferimenti al Piano di Gestione 2012-2018 che trattano i temi delle macroemergenze e gli indirizzi per la loro gestione.

Ai fini dell'adempimento, entro le scadenze stabilite e non prorogabili, di quanto deciso dalla 38a sessione del Comitato Mondiale UNESCO, si riportano infine i contenuti della Decisione con le richieste da parte di UNESCO in merito alle minacce allo Stato di Conservazione del Sito e alla sua integrità e i riferimenti alla necessità di invio del progetto all'UNESCO ai sensi del par. 172 delle *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (OP)*. Si fa inoltre riferimento alla missione di *reactive monitoring* che dovrà svolgersi entro il 2015, proprio ai sensi della Decisione adottata a Doha di seguito riportata nel dettaglio.

Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”

Il Sito “Venezia e la sua Laguna” (Figura 12) è stato inserito nella Lista del Patrimonio mondiale dell’umanità (World Heritage List) dell’UNESCO nel 1987 ai sensi della *Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale e naturale mondiale*, firmata a Parigi il 23 novembre 1972, rispondendo a tutti i 6 criteri di carattere culturale definiti dal Comitato del Patrimonio Mondiale (WHC).



Figura 12 - Perimetro del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”. Cartografia riferita al Decreto Ministeriale del 01.08.1985. Fonte: Ufficio Sito UNESCO del Comune di Venezia

L'area del suddetto Sito si estende a comprendere i territori di 2 Province, in 9 Comuni (Venezia, Campagna Lupia, Cavallino-Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave, Quarto d'Altino), tutti compresi nel territorio della Regione Veneto, dei quali il Comune di Venezia ricopre il ruolo istituzionale più rilevante per competenze territoriali e legislazione in materia di salvaguardia del patrimonio architettonico e ambientale, nonché storicamente principale referente verso l'UNESCO per il Sito di cui sopra.

Riferimenti legislativi per la gestione dei siti italiani

Lo Stato italiano, avendo sottoscritto la *Convenzione* con legge del 6 aprile 1977, n. 184, si assume l'obbligo (art.4) di assicurare l'identificazione, la tutela, la conservazione, la valorizzazione e la trasmissione alle future generazioni del patrimonio culturale e naturale situato sul suo territorio¹².

L'UNESCO ha stabilito nel 2002 che l'inclusione di nuovi siti nella Lista del Patrimonio Mondiale debba essere necessariamente subordinata alla predisposizione di piani di gestione/sistema di gestione, e, nel 2005, ha raccomandato tale adempimento anche ai siti già inclusi nella Lista. Le *Operational Guidelines* (OP), sviluppate dal Centro del Patrimonio Mondiale per l'implementazione della *Convenzione*, prevedono infatti che ciascun sito si doti di un "apposito piano di gestione o di un altro documentato sistema di gestione che dovrebbe specificare come il valore universale eccezionale del sito sarà mantenuto, possibilmente attraverso processi partecipativi. Obiettivo del sistema di gestione è garantire la tutela del Sito per le attuali e future generazioni". (OP, paragrafi 108-109, <http://whc.unesco.org/archive/opguide13-en.pdf>).

Lo Stato italiano emana la Legge n. 77 nel 20 febbraio 2006: "*Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella Lista del Patrimonio Mondiale, posti sotto la tutela dell'UNESCO*". Tale Legge ha formalmente riconosciuto i Piani di gestione richiesti dall'UNESCO (art. 3) quali strumenti atti ad assicurare la conservazione dei siti e a creare le condizioni per la loro valorizzazione, definendo le priorità di intervento e le relative modalità attuative, nonché le azioni esperibili per reperire le risorse pubbliche e private necessarie, oltre che le opportune forme di collegamento con programmi o strumenti normativi che perseguano finalità complementari. (<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/060771.htm>)

Una legge fondamentale che, per la prima volta stabiliva normativamente che i siti UNESCO, per la loro unicità, sono punti di eccellenza del Patrimonio culturale, paesaggistico e naturale italiano, nonché elementi fondanti della rappresentazione del nostro Paese a livello internazionale.

La gestione dei siti UNESCO italiani fa capo ai diversi soggetti che, nell'ambito delle specifiche competenze istituzionali, sono responsabili delle attività di tutela, conservazione e valorizzazione.

Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, già prima dell'approvazione della Legge 77/2006, aveva invitato tali diversi soggetti ad individuare forme di coordinamento per ottimizzare i risultati delle singole attività in essere o progettate. Ai sensi della *Circolare del Segretario Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali* (30 maggio 2007) di applicazione della Legge, si individuano i soggetti responsabili della formulazione del piano di gestione, i soggetti beneficiari dei finanziamenti previsti dalla Legge ed il referente del sito cui è demandato il compito di presentare le domande di finanziamento e di effettuare la rendicontazione relativa all'attuazione dei progetti approvati¹³.

Riferimenti per la gestione del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"

In data 19 luglio 2007 è stato sottoscritto un Atto d'Intesa fra tutti i 21 soggetti istituzionali responsabili della tutela, valorizzazione e gestione del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna":

Regione Veneto, Province di Venezia e Padova, Comuni di Venezia, Campagna Lupia, Cavallino-Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Direzione Regionale per i Beni

¹² maggiori informazioni sul sito <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1977-04-06:184>

¹³ maggiori informazioni sul documento <http://valorizzazione.beniculturali.it/varie/Legge7706/normativa/Circolari%20applicative/Circolare%20del%2030052007%20SG%20MiBAC.pdf>

Culturali e Paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Soprintendenza Speciale per il patrimonio, storico, artistico ed etnoantropologico e per il polo museale della città di Venezia e della Gronda lagunare, Soprintendenza Archivistica per il Veneto, Magistrato alle Acque di Venezia, Archivio di Stato di Venezia, la Diocesi di Venezia.

L'Atto d'Intesa, stipulato ai sensi della suindicata circolare 30 maggio 2007 del Segretariato Generale, individua il Comune di Venezia (Direzione Sviluppo del Territorio) quale "soggetto referente" del Sito, con ruolo di coordinamento delle attività afferenti al redigendo piano di gestione del Sito (redazione rapporto periodico, rapporti sullo stato di conservazione del Sito, redazione/aggiornamento, attuazione e monitoraggio del Piano di Gestione e presentazione delle domande di finanziamento ai sensi della legge 77/2006).

L'Atto d'Intesa individua inoltre i "soggetti responsabili" del Sito, costituiti in un Comitato di Pilotaggio composto da un rappresentante di ciascuno dei 20 soggetti firmatari (v. punto precedente). L'Autorità Portuale di Venezia è entrata a far parte del Comitato di Pilotaggio del Sito in qualità di soggetto responsabile nella riunione del Comitato del 02.02.2012 (PG. 0102087 del 06.03.2012).

Il Piano di Gestione 2012-2018

In qualità di soggetto referente del Sito, il Comune di Venezia ha redatto il Piano di Gestione 2012-2018 (documento scaricabile dal sito web www.veniceandlagoon.net) con il contributo di tutti gli enti responsabili e principali *stakeholders*, attraverso un processo di consultazione e partecipazione attiva che ha reso possibile la condivisione delle scelte e dei progetti da inserire nel Piano di Gestione. La modalità interattiva che il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente, ha adottato nel coinvolgere attivamente tutti gli enti responsabili del Sito ha rappresentato nel tempo un'ottima opportunità di collaborazione, di costruzione e scambio di conoscenza, di confronto tra le parti e una modalità strategica per condividere le decisioni che riguardano la delicata e complessa gestione del Sito e l'implementazione del Piano di Gestione.

Il Comune di Venezia ha approvato il Piano di Gestione 2012-2018 in Giunta Comunale il 9 novembre 2012 (D.G.C. n. 527 del 09.11.2012), gli altri enti responsabili del Sito hanno approvato il Piano con proprie delibere di giunta o consiglio comunale e acquisito i pareri positivi presso i propri organi di competenza con propri atti tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013. E' prevista la sottoscrizione di un nuovo Atto di Intesa fra i soggetti responsabili del Sito per l'implementazione del Piano di Gestione e la gestione del Sito.

Il Piano di Gestione definisce 8 Macroemergenze e specifici Indirizzi per la loro gestione che sono stati condivisi da tutti gli enti (v. tab. 33, pagg. 108-111) e che il "Masterplan 2021" deve tenere in dovuta considerazione, con particolare riferimento a:

- n. 1) "Rischio idraulico – Acqua alta" (v. Piano di Gestione 2012-2018, p. 108)
Indirizzo 1.6 - Ridurre l'impermeabilizzazione delle superfici drenanti, mantenere e potenziare la rete di scolo e realizzare bacini di contenimento e riutilizzo delle acque di prima pioggia;
- n. 2) "Moto ondoso" (v. Piano di Gestione 2012-2018, p. 109)
Indirizzo 2.1 - Salvaguardare e tutelare la struttura morfologica della laguna e degli insediamenti storici lagunari attraverso le opere previste nel Piano di recupero morfologico e ambientale del Magistrato alle Acque: riuso dei sedimenti, sovralti e velme e barene artificiali di canalizzazione e intercettazione del moto ondoso da vento e da traffico acque;
- n. 3) "Inquinamento" (v. Piano di Gestione 2012-2018, p. 109)
Indirizzo 3.1 Migliorare la qualità dei corsi d'acqua del Bacino Scolante secondo gli indirizzi del nuovo Piano del distretto;
Indirizzo 3.2 Ridurre i carichi inquinanti in laguna provenienti dalle attività industriali, agricole e dai reflui urbani;
Indirizzo 3.6 Realizzare ulteriori aree umide di fitodepurazione lungo la gronda lagunare e sul bacino scolante;

- n. 5) “Pressione turistica” (v. Piano di Gestione 2012-2018, p. 110)
Indirizzo 5.1 Gestire i flussi turistici e definire una strategia di sviluppo integrata con gli altri settori economici;
Indirizzo 5.4 Sviluppare sistemi di mobilità alternativa e migliorare l’accessibilità all’interno del Sito;
- n. 6) “Grandi opere” (v. Piano di Gestione 2012-2018, p. 110)
Indirizzo 6.1 Mitigare gli impatti ambientali e paesaggistici delle grandi infrastrutture sul territorio;
Indirizzo 6.2 Promuovere una cultura della partecipazione ai processi decisionali.

Proprio in coerenza con i succitati Indirizzi, si ritiene necessario provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti delle opere previste dal “Masterplan 2021” sull’Eccezionale Valore Universale del Sito, al fine di valutarne la compatibilità con la tutela del Sito UNESCO e verificarne gli eventuali impatti che potrebbero minacciare lo stato di conservazione del Sito e la sua integrità.

Tale necessità appare in linea con le raccomandazioni espresse dal Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO, il quale recentemente ha esaminato un considerevole numero di Rapporti sullo stato di conservazione dei siti riconosciuti dall’UNESCO, con riferimento alle minacce derivanti da diverse attività di sviluppo a larga scala, come nel caso del Sito “Venezia e la sua Laguna” a Doha il 17 giugno scorso (vedi punto 5 al paragrafo 5.a).

Tali attività includono progetti infrastrutturali, nuove costruzioni, rigenerazione urbana e trasformazioni dell’uso del suolo, alcuni dei quali risultano incompatibili o inappropriati per territori che sono riconosciuti dall’UNESCO. Il Comitato ha inoltre esaminato minacce causate dall’eccessivo turismo. Molte di tali attività potrebbero potenzialmente generare impatti negativi sull’eccezionale valore universale (OUV), incluse l’integrità e l’autenticità dei beni iscritti alla Lista del Patrimonio Mondiale.

Per valutare in maniera adeguata i potenziali impatti sui beni, il Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO ha proposto agli Stati Parte interessati di condurre Valutazioni di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessments HIAs, http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf), che effettuano una valutazione degli impatti direttamente connessi con gli attributi dell’eccezionale valore universale dei siti (OUV), adottando quindi un approccio complessivo ai beni, maggiormente legato all’espressione dei valori per i quali i siti sono stati riconosciuti come Patrimoni Mondiale UNESCO.

Il Comitato del Patrimonio Mondiale ritiene che, per progetti a larga scala inseriti nei territori dei siti inclusi nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO, oltre la Valutazione di Impatto Ambientale, debba essere effettuata la Valutazione di Impatto Patrimoniale che applichi la lente del valore universale del Sito; la VIA spesso tende a valutare gli impatti disaggregando gli attributi dei beni culturali (come edifici protetti, siti archeologici, punti di vista specifici, ecc), valutandone l’impatto separatamente.

Stato di conservazione del Sito “Venezia e la Laguna” - Monitoraggio reattivo

Il Sito è soggetto a *Reactive monitoring* ai sensi dei paragrafi 169-176 delle *Operational Guidelines (OP)* da parte del Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO.

Nell’ambito del Piano di Gestione del Sito “Venezia e Laguna”, completato nel 2012 con il Comune di Venezia, nel ruolo di coordinatore del Comitato di Pilotaggio, e in merito allo stato di conservazione del Sito, è stata posta ripetutamente e con forza dal Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO la questione dell’impatto sulla laguna delle grandi opere, oltretutto dei grandi movimenti turistici e della navigazione interna.

La procedura di monitoraggio reattivo è volta principalmente ad assicurare che siano adottate tutte le misure possibili per evitare la cancellazione di un bene dalla Lista e ad offrire, con il supporto degli Organi consultivi, cooperazione tecnica nella ricerca di soluzioni adeguate ai problemi che possono metterne a rischio la conservazione.

Per la fase di monitoraggio reattivo, il Comitato può decidere di inviare osservatori qualificati (come nel caso del Sito “Venezia e la sua Laguna”), appartenenti agli Organi consultivi competenti o ad altre

Organizzazioni, per visitare il bene, valutare la natura e l'ampiezza delle minacce e proporre le misure da adottare per ripristinare i valori del sito. Se un sito viene a perdere le caratteristiche per le quali era stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale, il Comitato può decidere di cancellarlo sia dalla Lista del Patrimonio in pericolo sia dalla Lista del Patrimonio Mondiale.

Nel 2014 sono state richieste molteplici informazioni da parte di UNESCO su alcuni temi come Mose, Grandi navi, turismo di massa, moto ondoso e informazioni su molti progetti infrastrutturali in corso di progettazione e realizzazione in laguna.

Il Comune di Venezia (Direzione Sviluppo del Territorio - Ufficio Sito UNESCO) ha redatto, in qualità di gestore del Sito e come richiesto dal Centro del Patrimonio Mondiale UNESCO, specifici rapporti sullo stato di conservazione del Sito, attraverso il coinvolgimento diretto degli enti direttamente coinvolti e competenti in materia rispetto alle varie tematiche trattate.

Sulla base delle relazioni prodotte dal Comune di Venezia, il Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO si è riunito 17 giugno 2014 a Doha e, in tale sede, è stato esaminato lo stato di conservazione del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna".

Con la Decisione 38 COM 7B.27 (<http://whc.unesco.org/en/decisions/6014>) del Comitato del Patrimonio Mondiale, l'UNESCO ha formalizzato una serie di richieste alle autorità competenti ed espresso la propria preoccupazione per l'entità e la scala dei progetti infrastrutturali di grandi dimensioni in laguna che possono potenzialmente compromettere l'eccezionale valore universale del Sito.

Il rischio più temuto è che si possano generare trasformazioni irreversibili sul paesaggio lagunare, compromettendo l'equilibrio idrodinamico e morfologico della laguna e la permanenza del Sito nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO.

Decisione 38 COM 7B.27

Si riporta di seguito il testo della Decisione 38 COM 7B.27 con la quale l'UNESCO richiede esplicitamente a tutte le autorità competenti di porre particolare attenzione agli impatti che potrebbero generarsi nell'ambito lagunare per la realizzazione di progetti e opere infrastrutturali a larga scala, per gli effetti causati dal moto ondoso e chiede di effettuare valutazioni di impatto sul patrimonio (HIA, v. paragrafo precedente), per determinare gli impatti singoli e cumulativi che sarebbero prodotti dai progetti infrastrutturali a larga scala sui valori per i quali il Sito è stato riconosciuto Patrimonio Mondiale UNESCO.

Traduzione in italiano:

"Il Comitato del Patrimonio Mondiale:

1. *Avendo esaminato il Documento WHC-14/38.COM/7B.Add (Draft Decision)*
2. *Richiamando la Decisione 13 COM IX.22, adottata nella 13esima riunione del Comitato nel 1989);*
3. *Prende atto degli sforzi dello Stato a sviluppare una serie di meccanismi per la salvaguardia di Venezia e del suo paesaggio lagunare e del Piano di Gestione approvato, derivante da ampie consultazioni tra tutte le parti interessate, e incoraggia lo Stato Parte ad intraprendere la sua revisione sulla base dei risultati della valutazione tecnica da parte di ICOMOS;*
4. *Esprime la propria preoccupazione per l'entità e la scala dei progetti infrastrutturali, di navigazione e di costruzione di grandi dimensioni in Laguna che possono potenzialmente compromettere l'eccezionale valore universale (OUV) del Sito generando trasformazioni irreversibili sul paesaggio del sito (territorio e ambito marino);*
5. *Richiede allo Stato Parte di effettuare valutazioni di impatto sul patrimonio (Heritage Impact Assessment-HIAs) di tali progetti per valutare gli impatti, sia singoli che cumulativi complessivi, delle potenziali modificazioni della laguna e del suo territorio, al fine di evitare trasformazioni irreversibili e potenzialmente minacciare il valore universale del sito e per rafforzare la tutela del sito al fine di sostenere il suo valore universale;*
6. *Esprime inoltre preoccupazione per gli impatti ambientali negativi innescati da imbarcazioni di medio motore fino alle navi di elevato tonnellaggio che hanno progressivamente provocato l'erosione dei fondali lagunari, delle velme e delle barene, e che potrebbero rappresentare una potenziale minaccia per il valore*

universale del sito e chiede inoltre allo Stato Parte di far rispettare i limiti di velocità e di regolare il numero e il tipo di imbarcazioni.

7. *Esorta lo Stato Parte a vietare il passaggio delle grandi navi e delle petroliere nella Laguna e chiede inoltre allo Stato Parte di adottare, in via d'urgenza, un documento legale che introduca tale processo;*
8. *Riconosce l'eccezionale alta pressione turistica sulla città di Venezia, e le numerose attività legate al turismo, esorta lo Stato Parte a dare priorità allo sviluppo di una strategia di turismo sostenibile, e inoltre incoraggia lo Stato Parte a sviluppare congiuntamente con le principali compagnie del turismo e da crociera soluzioni alternative per permettere ai turisti da crociera di godere e capire il valore di Venezia e anche la sua fragilità;*
9. *Incoraggia inoltre le istituzioni e le agenzie finanziarie ad assicurare che valutazioni di Impatto patrimoniale e/o ambientale siano svolte per stabilire che non vi siano impatti negativi sul valore universale del sito, prima di pianificare investimenti di sviluppo su larga scala all'interno della proprietà e del suo contesto;*
10. *Incoraggia inoltre lo Stato Parte a proseguire con la valutazione del funzionamento idrologico e geomeccanico della Laguna di Venezia e del suo intero bacino scolante; e invita lo Stato Parte a stabilire un forte coordinamento tra tutte le parti interessate al fine di garantire gli equilibri idrogeologici della Laguna di Venezia e dell'intero bacino scolante, nonché la tutela di tutti gli attributi che trasmettono il valore universale del sito.*
11. *Prende inoltre atto della proposta per l'istituzione della zona cuscinetto e invita inoltre lo Stato Parte ad intraprendere la sua revisione in linea con la revisione tecnica di ICOMOS e presentare al Centro del Patrimonio Mondiale la modifica di confine minore entro il 1 febbraio 2015;*
12. *Chiede, inoltre, allo Stato Parte di invitare una missione congiunta UNESCO / ICOMOS di monitoraggio reattivo alla proprietà nel 2015 per valutare le condizioni attuali nel sito, compresa la valutazione dei potenziali impatti derivanti dai progetti di sviluppo e di individuare le opzioni di sviluppo in conformità con il valore universale del sito, nonché a rivedere se la proprietà è di fronte a minacce che potrebbero avere effetti deleteri sulle sue caratteristiche intrinseche e se risponde ai criteri per la sua iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo in linea con l'art 179 delle Operational Guidelines, e raccomanda allo Stato Parte di invitare anche un rappresentante del segretariato della Convenzione di Ramsar per prendere parte a questa missione di monitoraggio reattivo;*
13. *Richiede inoltre allo Stato Parte di presentare al Centro del Patrimonio Mondiale, entro il 1 febbraio 2015, una relazione intermedia sullo stato di conservazione del sito, ed entro il 1 febbraio 2016 un rapporto sullo stato di conservazione in base dell'attuazione di quanto richiesto sopra. Entrambe le relazioni dovranno contenere una pagina di sintesi e saranno prese in esame da parte del Comitato del Patrimonio Mondiale nel corso della sessione 40 ° nel 2016.”*

Obbligo di invio del progetto preliminare dell'opera in oggetto all'UNESCO

Come anticipato precedentemente, il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” è sottoposto a monitoraggio reattivo, ai sensi dei paragrafi 169-176 delle *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (OP)*.

In particolare, ai sensi del paragrafo 172 delle *OP*:

“Il Comitato del Patrimonio Mondiale invita gli Stati Parte che hanno sottoscritto la Convenzione ad informare il Comitato, tramite il Segretariato, la loro intenzione di intraprendere o di autorizzare, in una zona protetta ai sensi della Convenzione, importanti opere di restauro e nuovi interventi che possano compromettere l'eccezionale valore universale del sito. Comunicazione dovrebbe essere data il più presto possibile (per esempio, prima della stesura dei documenti preliminari per la realizzazione di particolari progetti) e prima di prendere decisioni che sarebbero difficili da invertire, in modo tale che il Comitato possa contribuire alla ricerca di soluzioni adeguate per garantire che il valore eccezionale universale del bene sia completamente conservato.”

Sulla base delle informazioni ricevute e dei rapporti presentati dallo Stato Parte, gli organi consultivi dell'UNESCO presentano una relazione al Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO, per metterlo in grado di assumere le decisioni più opportune, che potrebbero consistere nella presentazione di raccomandazioni finalizzate ad attuare misure di ripristino delle condizioni di salvaguardia del bene, nell'invio di una missione d'inchiesta o di consultazioni da parte di specialisti per accertare le condizioni, le minacce e i danni o la perdita di valore dei beni del Sito, o nella iscrizione del bene nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo.

Ai sensi del paragrafo 172 delle *OP*, il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente del Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna” (*site manager*), e come deciso all'unanimità durante la riunione del Comitato di Pilotaggio del Sito dell'17.11.2014 u.s., ha chiesto a SAVE, soggetto proponente dell'opera, che il Master Plan 2021 della stessa, sia trasmesso al Centro del Patrimonio Mondiale a Parigi.

Ai sensi del paragrafo 172 delle *OP*, il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente del Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna” (*site manager*), e come deciso all'unanimità durante la riunione del Comitato di Pilotaggio del Sito dell'17.11.2014 u.s., ha chiesto a ENAC /SAVE, soggetti proponenti dell'opera, che il Master Plan 2021 della stessa, sia trasmesso al Centro del Patrimonio Mondiale a Parigi. La documentazione relativa al progetto, concordata con il Site manager del Sito, deve essere redatta in lingua inglese e inviata all'Ufficio Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” del Comune di Venezia, entro e non oltre il 1 dicembre 2014, per permetterne quanto prima l'invio al MiBACT, in qualità di Focal Point della Convenzione, che lo trasmetterà al Centro del Patrimonio Mondiale a Parigi, tramite la rappresentanza italiana presso l'UNESCO.

Missione reattiva

In base al punto 12 della Decisione assunta a Doha, il Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO ha chiesto alle autorità italiane di invitare una missione congiunta UNESCO / ICOMOS / RAMSAR di monitoraggio reattivo da effettuarsi nel Sito entro il 2015. Obiettivo della missione è valutare lo stato di conservazione del Sito attraverso la verifica delle sue condizioni attuali, compresa la valutazione dei potenziali impatti derivanti dai progetti di sviluppo, nonché a verificare se il Sito è di fronte a minacce che potrebbero avere effetti deleteri sulle sue caratteristiche intrinseche e tale da rispondere ai criteri per la sua iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo in linea con l'art 179 delle *OP*.

Ai fini dell'attuazione di quanto deciso dalla 38a Sessione del Comitato Mondiale UNESCO, il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente del Sito (*site manager*), con la collaborazione dei soggetti responsabili del Sito (Comitato di Pilotaggio), ed insieme all'Ufficio Patrimonio Mondiale UNESCO del Segretariato Generale - Servizio I Coordinamento e Studi, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, sta procedendo all'organizzazione della missione di monitoraggio reattivo, di concerto con il World Heritage Centre di Parigi, (individuazione del periodo, predisposizione di un programma, individuazione degli oneri economici e logistici).

Conclusioni

Sulla scorta delle citate premesse, si ribadisce che l'Eccezionale Valore Universale di “Venezia e la sua Laguna” rimane prioritario rispetto a qualunque progetto e che l'equilibrio idrodinamico e morfologico lagunare sono elementi di conservazione primari di tale patrimonio.

Si ribadisce la necessità di provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti dell'opera in oggetto sull'Eccezionale Valore Universale del Sito, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della *Decisione 38 COM 7B.27*, adottata a Doha del 17 giugno scorso.

Si chiede pertanto un approfondimento in merito al rapporto esistente tra le 8 Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 (in particolare “rischio idraulico”, “moto ondoso”, “inquinamento”, “pressione turistica”, “grandi opere”), gli Indirizzi per la loro gestione e gli interventi previsti dal “Master Plan 2021”, con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull’intero territorio del Sito UNESCO e relativa proposta di Buffer Zone (si precisa che la Buffer Zone indicata in Figura A5-48 corrisponde ad una proposta in fase di definizione).

Si chiede inoltre che progetti a larga scala, la cui realizzazione potrebbe causare danni irreversibili all'ambito lagunare, siano discussi attraverso percorsi di consultazione strutturati, utilizzando un linguaggio chiaro e garantendo tempi adeguati per un confronto tra le varie parti coinvolte, così come adottato in maniera molto efficace all'interno del Comitato di Pilotaggio.

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014

3.5 Valutazione d'Incidenza Ambientale

3.5.1 Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico

Nella Relazione di VINCA viene completamente trascurato un fattore perturbativo importante quale il moto ondoso da traffico acqueo pubblico e privato legato alla mobilità indotta dall'aeroporto (cfr. Tab. 2-11 pag. 70 Relazione di VINCA).

Com'è noto il moto ondoso prodotto dal traffico dei natanti nei canali lagunari è tra i fattori più importanti all'origine dei processi erosivi delle morfologie lagunari, quali le barene, che in generale possono ospitare gli habitat di interesse comunitario 1210, 1310, 1320, 1410, 1420, 1510*, e le velme, ascrivibili all'habitat di interesse comunitario 1140. Tali morfologie all'interno dei siti Natura 2000 della laguna di Venezia sono interessate da una drammatica riduzione di superficie a causa di imbonimenti, ridotto apporto di sedimenti, modifica delle correnti, nonché erosione prodotta dal moto ondoso da vento e da traffico acqueo. Nel corso di un secolo, dal 1912 al 2010, la superficie a barene della laguna di Venezia è passata da circa 158 kmq a circa 36 kmq (cfr. *D'Alpaos L., 2010. Evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche*).

Dal punto di vista della conservazione degli habitat di interesse comunitario che caratterizzano le barene della laguna di Venezia, il moto ondoso da traffico acqueo va dunque considerato come uno dei principali fattori perturbativi.

Nella Relazione di VINCA (cfr. pag. 58), nella parte relativa all'analisi del fattore perturbativo "emissione di polveri e inquinanti", viene quantificato il numero di mezzi acquei previsti per lo scenario al 2021, in termini di movimenti al giorno da e verso l'aeroporto: 342 taxi e 174 mezzi pubblici. Il Masterplan 2021 prevede un incremento di tale tipologia di traffico, in ragione dell'aumento di passeggeri dell'aeroporto, ma non sono valutati gli effetti sugli habitat di barena dovuti all'erosione prodotta dal moto ondoso legato a tali movimenti.

Si segnala che le barene che affacciano sul tratto terminale del canale di Tessera verso l'aeroporto sono state interessate da intensa erosione nel periodo 1970-2000, con arretramenti dei margini fino a 40 metri, ossia oltre un metro all'anno, e perdita di superficie di barene pari a circa 7 ha (cfr. Figura 13). Le superfici di barena oggetto di erosione sono in parte interne e in parte esterne ai siti Natura 2000, tuttavia anche quelle esterne rappresentano un potenziale habitat di nidificazione o di alimentazione e sosta per individui di alcune specie del SIC IT3250031 e della ZPS IT3250046. I fenomeni erosivi in questo particolare contesto sono da ricondurre quasi esclusivamente al traffico acqueo dei mezzi da e verso l'aeroporto, essendo poco significativa la componente di moto ondoso da vento, in quanto l'area è in posizione protetta rispetto ai venti dominanti.

La perdita di superfici di barena e di velma si traduce necessariamente in sottrazione di habitat e/o habitat di specie di interesse comunitario.

Alla luce delle suddette considerazioni appare necessario integrare la Relazione di VINCA con la valutazione delle incidenze derivanti dal fattore perturbativo "moto ondoso da traffico acqueo".

Analoghe considerazioni devono essere fatte con riferimento alle emissioni di rumore prodotte dal traffico acqueo indotto dall'aeroporto. Nella Relazione di VINCA anche questo fattore perturbativo che interessa direttamente i siti Natura 2000, viene completamente trascurato e pertanto risulta necessaria un'adeguata valutazione delle possibili incidenze riconducibili a questo fattore.

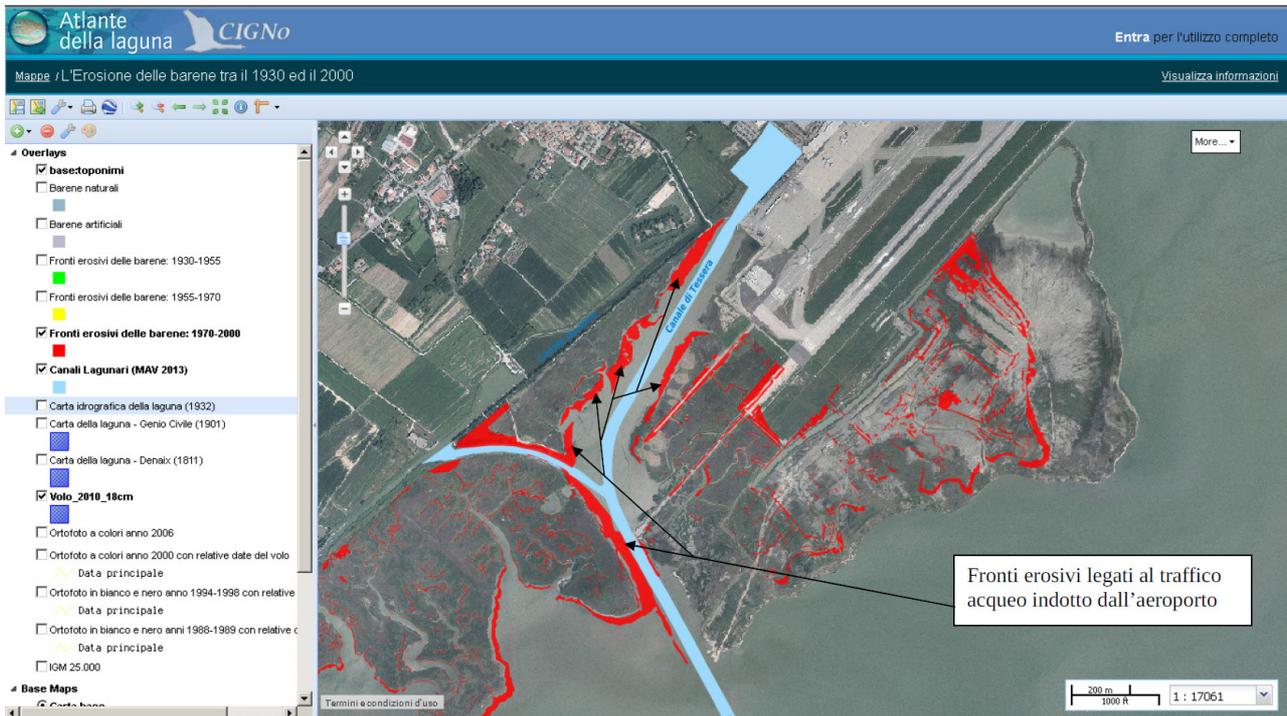


Figura 13 - Carta dei fronti erosivi delle barene nel periodo 1970 – 2000 – Fonte: www.atlantedellalaguna.it – Dati: Magistrato alle Acque di Venezia

3.5.2 Inquinamento atmosferico

Vengono in questa sede integralmente richiamate le osservazioni già espresse nella presente istruttoria nel paragrafo relativo all'inquinamento atmosferico.

In particolare si evidenzia che la distribuzione delle concentrazioni medie di NO_x nel 2021 imputabili al traffico acqueo e automobilistico, ricavata da simulazione modellistica, come rappresentata nella tavola 2-3 allegata alla Relazione di VINCA, appare non coerente con il regime anemometrico che, come descritto alle pagg. 15 e ss. dell'elaborato 23957-REL-T103.0 (SIA-Sez- C – Quadro di riferimento ambientale – Atmosfera), presenta venti prevalenti di provenienza da N-NE, in particolare nel semestre invernale.

Appare pertanto verosimile un'esposizione della vegetazione emersa di barena a valori di concentrazione di NO_x superiori al limite di legge di 30 µg/mc e conseguentemente gli effetti di tale fattore di perturbazione, valutati nella VINCA come non significativi e nulli, risulterebbero essere stati sottostimati.

In ogni caso, considerata la pericolosità di questo gruppo di inquinanti in rapporto alla sensibilità degli habitat presenti, si suggerisce che sia adottato un approccio cautelativo mediante l'estensione dei limiti spaziali dell'analisi per questo fattore perturbativo fino a comprendere la fascia con valori di concentrazione di NO_x compresi tra 5 e 20 µg/mc.

3.5.3 Inquinamento acustico

In merito alla valutazione degli effetti legati al fattore perturbativo "emissione di rumore", nella Relazione di VINCA i limiti spaziali dell'analisi assunti portano a considerare la porzione di superficie di SIC e ZPS soggetta a emissioni pari o superiori ai 60 dB. Tale superficie in periodo diurno passa dagli attuali 247 ha (situazione 2013) a 293,5 ha (scenario 2021), con un aumento di 46,1 ha, pari al 18,6%. Nel periodo notturno la superficie di SIC-ZPS interessata da livelli superiori o uguali a 60 dB passa dagli attuali 18,3 ha (situazione 2013) a 44,2 ha (scenario 2021), con un incremento di 25,9 ha, pari al 141,5%.

Questa notevole variazione della situazione di disturbo da inquinamento acustico nel periodo notturno, appare non adeguatamente valutata rispetto alle possibili perturbazioni a carico delle specie di fauna, in particolare quelle che utilizzano il canneto di Palude della Pagliaga.

Appare, inoltre, non sufficientemente argomentato dal punto di vista scientifico l'assunto in base al quale la forma della superficie considerata, il cui perimetro coincide con l'isofona delle emissioni di livello pari o superiore a 60 dB, avendo un profilo estremamente allungato, rispetto alla popolazione animale coinvolta, assume un significato nettamente inferiore rispetto ad una superficie di pari estensione ma con maggior compattezza di forma.

Alla luce delle suddette considerazioni si ravvisa la necessità di approfondire la valutazione relativa agli effetti derivanti dalle emissioni di rumore sulle specie di interesse comunitario e su quelle di interesse conservazionistico.

3.6 Piano Nazionale degli Aeroporti

Tramite il sito internet di ENAC è possibile prendere visione del documento "Piano Nazionale degli Aeroporti" aggiornato a febbraio 2012.

L'aeroporto di Venezia - Marco Polo viene confermato ed indicato come *Gate Intercontinentali* insieme a Milano - Malpensa e Roma - Fiumicino.

Lo scalo di Venezia è, insieme a quello di Treviso e Trieste, inserito nel complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost, Trieste si configura invece come scalo primario di frontiera a servizio di un bacino che si estende ai paesi europei confinanti (Slovenia e Croazia). Integrano la rete del Nord Est lo scalo primario di Verona, con una spiccata componente di traffico charter e lo scalo di servizio di Bolzano, a vocazione turistica locale.

Lo stesso documento indica a pagina 44 le strategie di crescita e sviluppo per la Macroarea del Nord Est ed in particolare per l'aeroporto Marco Polo indica:

Il processo di sviluppo da aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, 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.

La cartografia a supporto di tale indicazione è ancora più chiara nel definire la strategia complessiva di crescita dell'aerostazione indicando (vedi Figura 14) la volontà di realizzare una seconda pista posta a nord dell'attuale pista esistente.

Lo stesso documento è ancora più chiaro nell'indicare nelle pagine successive anche delle tempistiche generali danto come data di inizio per la nuova pista l'anno 2015 e come termine per la sua realizzazione l'anno 2025. Lo stato di avanzamento dell'opera è indicato come pianificato.

Allo stato attuale, il MP 2021 sottoposto a VIA, si inserisce pertanto come configurazione che prevede una serie di interventi prodromi alla complessiva crescita aeroportuale in sintonia con gli obiettivi del più complesso Piano Nazionale degli Aeroporti.

In tal senso si chiede che gli Enti preposti alla valutazione prendano anche in considerazione queste indicazioni future, alcune della quale indicate come già pianificate, al fine di tener presente, nella valutazione complessiva, questi scenari futuri, ovvero la crescita ipotetica anche verso una seconda pista.

Pare opportuno indicare in questa sede che alcune delle compensazioni proposte e contenute in questo Master Plan 2021 non sembrano essere compatibili con lo scenario futuro. Come ad esempio la vasca di laminazione che tendenzialmente dovrà lasciare il posto alla futura seconda pista.

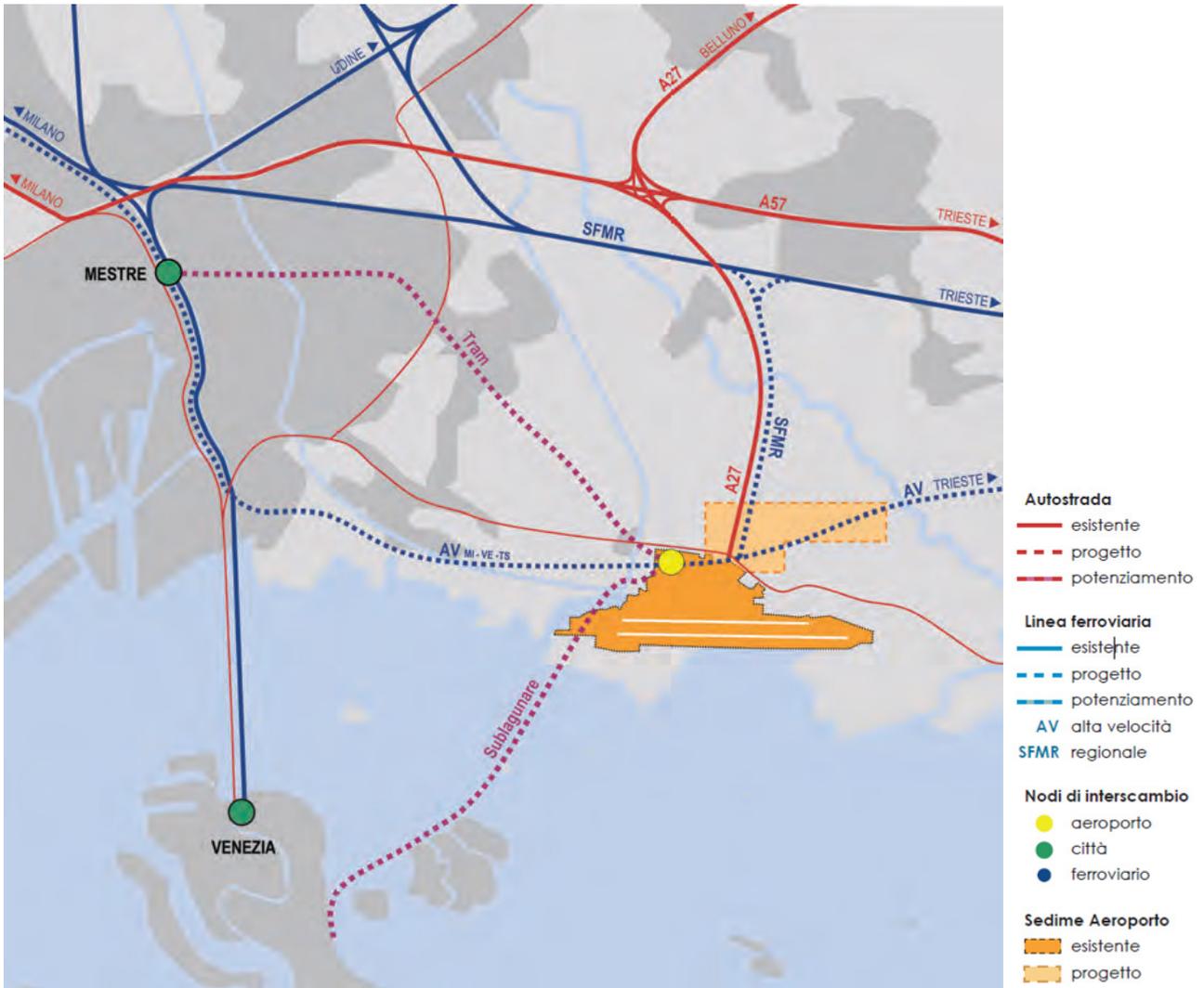


Figura 14 - Interventi prioritari per l'aeroporto di Venezia tessera. Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti

Venezia - Marco Polo

Asse d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	"Costo (M di €)"	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
1. Infrastrutture aeroportuali									
1.1	Nuova pista di volo	2015	2025	SAVE	€ 534,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale - da inserire le aree di espansione nel PAT del Comune di Venezia
1.2	Ampliamento piazzali aeromobili	2016	2030	SAVE	€ 150,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Ampliamento del Terminal lato nord	2014	2025	SAVE	€ 274,86	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento parcheggi	2013	2025	SAVE	€ 75,10	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Adeguamento Viabilità interna	2013	2025	SAVE	€ 40,00	SAVE		Prog. preliminare	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Riconfigurazione delle infrastrutture cargo	2025	2030	SAVE	€ 47,00	SAVE		Pianificato	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2. Intermodalità									
2.1	AV Venezia Trieste con fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€ 1.929,00		2,00%	Progetto preliminare	DPF 2012-2014 (intervento strategico)
2.2	Bretella di collegamento alla linea SMFR;	oltre 2013		RFI	€ 223,92	CIPE	0,45%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (strategico solo con il contributo della Regione)
					€ 0,00	Regione Veneto			
2.3	Stazione interrata	2016	2020	SAVE	€ 114,24	SAVE		Studio di fattibilità	Master Plan di sviluppo aeroportuale
2.4	Terminal Intermodale	2017	2020	SAVE	€ 41,14	SAVE + fondi pubblici		Studio di fattibilità	
2.5	People Mover di collegamento	2013	2014	SAVE	€ 32,60	SAVE		Studio di fattibilità	
2.6	Sub-lagunare	Comune di Venezia	€ 650,00	P.F.		Studio di fattibilità	
3. Accessibilità territoriale									
3.1	Potenziamento autostrada A4 Venezia - Trieste (Quarto d'Altino- Villesse)	2006	oltre 2015	AUTOVIE VENETE SPA	€ 2.300,00	AUTOVIE VENETE SPA	100,00%	PP approvato da CIPE	DPF 2012-2014 (intervento prioritario)
3.2	Nuova Triestina (by-pass di Tessera)	ANAS	€ 70,00	ANAS	...	Progetto preliminare	

Tabella 9 - Interventi prioritari per gli scali strategici del Nord Est. Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti

3.7 Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale Aeroporti

Il Masterplan è assoggettato alla procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale a seguito di approvazione tecnica dello stesso da parte di ENAC ed al fine di concludere la procedura autorizzativa complessiva dei progetti in esso contenuti (ampliamento aerostazione, parcheggi, interventi sulle piste primaria e secondaria, eccetera).

Tuttavia l’aerostazione di Venezia, ed il suo MasterPlan, è inserita in un contesto più vasto, proprio del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA). Tale strumento individua di 10 bacini di traffico tra cui l’Aeroporto di Venezia Tessera che appartiene al BACINO DI TRAFFICO NORD_EST insieme agli scali di Treviso, Trieste Ronchi dei Legionari e Verona.

All’interno dei bacini di traffico sono stati identificati gli scali “STRATEGICI” - che svolgono la funzione di “GATE INTERCONTINENTALI” - e quelli “DI INTERESSE NAZIONALE” che completano la rete e l’Aeroporto di Venezia Tessera è definito dal PNA come scalo “STRATEGICO” e “GATE INTERCONTINENTALI”

In riferimento alla procedura di approvazione del PNA, risulta che a breve dovrebbe essere istruita presso il competente Ministero, la procedura di Valutazione Ambientale Strategica per il complessivo Piano Nazionale degli Aeroporti, di cui questo MP 2021 attua una significativa parte per il settore/ambito nord/est.

Ai fini della complessiva valutazione sarebbe opportuna una correlazione tra la procedura di Valutazione Strategica delle previsioni Aeroportuali Nazionali e le Valutazioni puntuali delle progettazioni singole, ovvero incluse all’interno del MP 2021.

Sarebbe indispensabile capire le relazioni tra il sovra ordinato Piano Nazionale e le strategie contenute all’interno del MP2021, quali di queste sono attuate, quali eventualmente rimandate e quali azioni future (contenute nel Piano Nazionale) sono demandate a futura applicazione con, presumibili, futuri Materlplan Aeroportuali.

3.8 Rischio idrogeologico complessivo dell'area

L'ambito all'interno del quale è localizzato l'Aeroporto di Venezia è interessato da rischio idrogeologico, testimoniato anche dagli eventi alluvionali del 26 settembre 2007, a seguito dei quali è stato individuato il Commissario Straordinario Regionale¹⁴.

La rete di scolo delle acque bianche a servizio dell'aeroporto è il risultato di una lunga sequenza di interventi sul territorio e sui collettori di bonifica in un territorio che ha due modalità di scarico delle acque piovane. Il margine tra le due zone ha origine presso la darsena terminal a sud-ovest dell'aeroporto, divide il vicino piazzale aeromobili, raggiunge la pista di decollo e atterraggio e la percorre in mezzera fino all'ultimo collegamento a nord-ovest con la taxiway; da qui raggiunge il ramo morto nord del canale Osellino.

Pertanto scolano in laguna le estremità della pista e, nella parte centrale, il lato sud-est, mentre gran parte delle taxiway e dei piazzali, tutta l'area dell'aerostazione, i parcheggi automobilistici, le aree a servizi trovano recapito nel sistema dei fossati del Consorzio Acque Risorgive.

L'area con scarico in laguna ha una superficie di circa 120 ha, mentre trova recapito in bonifica un'area di circa 190 ha. Tale area afferrisce al collettore di bonifica Pagliaghetta, il cui bacino di circa 230 ha, sito interamente a sud est della SR 14 "Triestina", comprende anche aree agricole a margine del Canale Scolmatore del Marzenego e una parte delle Officine Aeronavali.

La collocazione dell'aerostazione, delle piste e dell'intero sistema afferrisce pertanto ad un sistema che necessita forti interventi strutturali per poter essere organico alle esigenze previste con MasterPlan 2021. A tale scopo è stato redatto il MasterPlan idraulico che intende coordinare e indirizzare la progettazione delle opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale, con riferimento alla situazione attuale e agli scenari futuri di espansione previsti nel Master Plan generale.

Si chiede che sia valutato con particolare attenzione quanto contenuto all'interno del Master plan Idraulico anche in base a quanto rilevato dal progetto di rilievo LIDAR del territorio circostante l'aerostazione (vedi).

In seguito agli eventi metereologici del settembre 2007 il 'Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi metereologici del 26 settembre 2007 che hanno colpito parte del territorio della Regione Veneto' e l'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale (OGS) hanno stipulato una convenzione per la realizzazione congiunta del progetto "*Rilievo lidar ed iperspettrale con successiva rielaborazione ed interpretazione dei dati del territorio della regione veneto colpito dall'emergenza concernente gli eccezionali eventi metereologici del 26 settembre 2007*", finalizzato ad acquisire un modello tridimensionale del suolo come supporto ad una approfondita analisi dello scolo delle acque superficiali e della loro gestione. Il rilievo¹⁵ è stato realizzato con tecniche *remote sensing* comprendenti laser scan, iperspettrale ed aerofotografia oltre ad una rete di inquadramento e misure a terra.

¹⁴ "Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi metereologici del 26 settembre 2007 che hanno colpito parte del territorio della Regione Veneto" istituito a seguito agli eventi metereologici del settembre 2007.

¹⁵ Il 9 e 10 settembre 2009 è stato effettuato il rilievo laser scan e aerofotografico, sfruttando l'intervallo ottimale, di quattro ore, di copertura GPS.

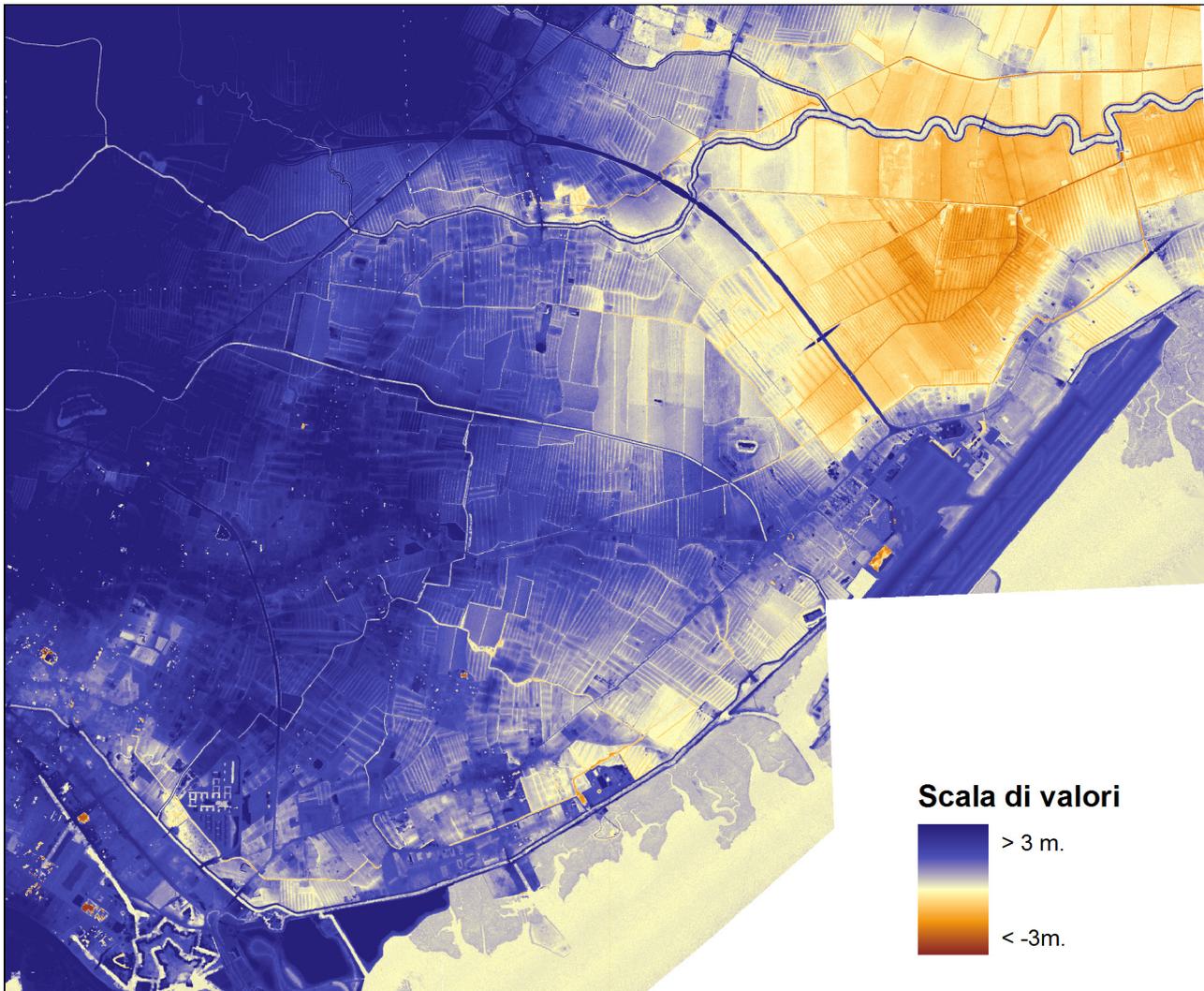


Figura 15 – Particolare del micro rilievo della zona interessata dal MasterPlan idraulico dell'Aeroporto. Fonte: Rilievo lidar ed iperspettrale con successiva rielaborazione ed interpretazione dei dati del territorio della regione veneto colpito dall'emergenza concernente gli eccezionali eventi metereologici del 26 settembre 2007.

3.9 Mosaico degli interventi

Il MP2021 contiene una serie di opere “compensative” e “mitigative”, descritte nel capitolo “Descrizione del progetto” da pagina 5, localizzate esternamente all’ambito aeroportuale, opere di fatto già proposte e identificate dal proponente in fase di redazione del S.I.A..

L’identificazione e localizzazione geografica delle stesse non è riportata in una tavola univoca comprensiva insieme agli interventi previsti nel MP2021.

Nelle successiva Figura 16 è riportato il mosaico degli ambiti di intervento e delle misure di compensazione e mitigazione previsti dal MP 2021. Nella stessa immagine è inoltre riportato il piano di sviluppo al 2030, con le previsioni che in esso risultano confermate ¹⁶.

La tavola che segue riporta su un'unica immagine le previsioni che allo stato di fatto interessano l’ambito e deve essere intesa come sintesi/analisi della documentazione progettuale e programmatica esistente al fine di permettere una complessiva visualizzazione degli interventi. Lo scopo è anche quello di permettere l'attività istruttoria di V.I.A. in ottemperanza delle indicazioni ministeriali ¹⁷.

¹⁶ Documentazione depositata in sede di VIA, quella relativa all'adozione del Piano Nazionale degli Aeroporti (adozione del Consiglio dei Ministri) e quella pubblicata sul sito di ENAC (Contratto di Programma e relativi allegati).

¹⁷ Si vedano le Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. - Rev.4 del 3.12.2013.

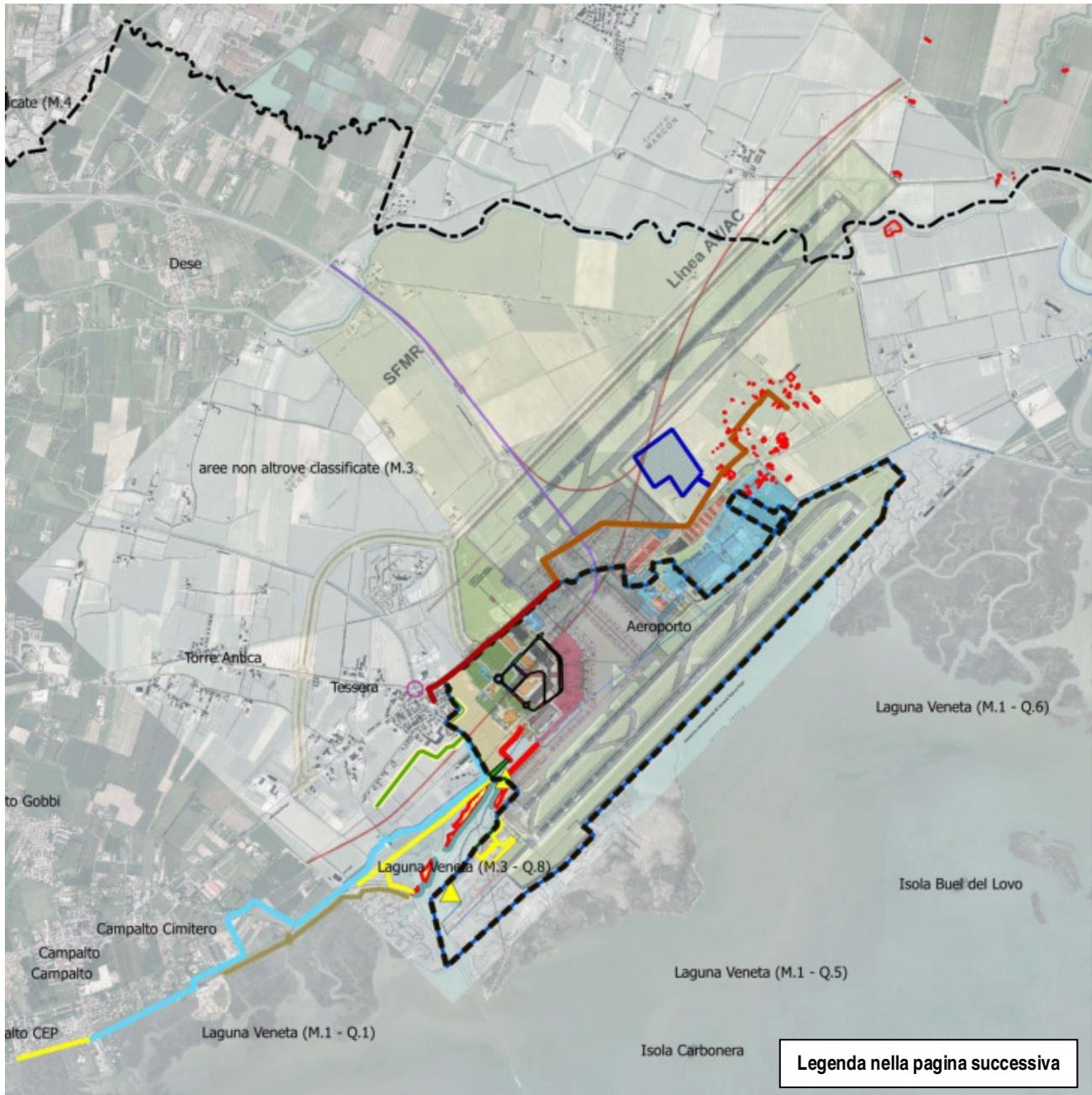


Figura 16 - Mosaico degli ambiti di intervento e delle misure di compensazione e mitigazione previsti dal MP 2021, e quelli relativi all'adozione del Piano Nazionale degli Aeroporti (adozione del Consiglio dei Ministri) e quella pubblicata sul sito di ENAC.

AMBITI DI INTERVENTO MASTERPLAN 2021

(FONTE: Dati GIS consegnati in sede di avvio procedura di VIA - PG404573)

 Area entro la quale si realizzano gli interventi previsti dal Masterplan: area dell'intervento

5.01 riguardante il bacino di laminazione

 Area entro la quale si realizzano gli interventi previsti dal Masterplan: sedime aeroportuale al 2021

INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

(FONTE: Elaborato consegnato in sede di avvio procedura di VIA codice 23957-REL-T103.0)

M1_insonorizzazione acustica degli edifici

 M1_insonorizzazione acustica edifici

C1a_nuovo percorso ciclopedonale

 Tratto ANAS (1,26 km)

 tratto MP (2,81 km)

 M2_Terrapieno vegetato

 M3b_terrapieno

 M3b_terrapieno_cintura alberata

 C2 Rotatoria stradale a Tessera

M4_Trattamento fotocatalitico antismog_superfici km

 11000

 7000

 6000

 5600

 M5_Dissuasori velocità in canale di Tessera

 M6_Dissipatori di moto ondoso_darsena

C1b_nuovo percorso ciclopedonale_Tessera Campalto

 piste ciclabili già realizzate

 ulteriori tratti di percorso previsti dal bici-plan comunale

 C4_riqualifica barena di campalto

 C5_riqualifica barene canale di Tessera_L copia

C5_riqualifica barene canale di Tessera

 area da compensare

 barena di compensazione da ricaricare

CARTOGRAFIA DI BASE:

- immagine sviluppo 2030 dell'aeroporto
(fonte: presentazione ufficiale di ENAC, che riprende il sedime di progetto del Piano Nazionale adottato il 30/09/2014)

Fonte : Banche dati territoriali del Comune di venezia

- Località

- Fotopiano 2010, risoluzione 1pixel=18cm (Data ripresa AGOSTO-SETT 2010 - CONSORZIO VENEZIA NUOVA)

 Limite amministrativo del Comuna di Venezia accertato (agg.2013)

4 Conclusioni

Il presente documento, come specificato nelle premesse, è parte integrante delle osservazioni che questa amministrazione deposita in riferimento al progetto di ENAC SAVE “Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan” (progetto che a livello Ministeriale è codificato con ID VIP 2853).

Si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento in merito ai contenuti del presente documento.

Vista la delicatezza e la complessità del tema trattato e l'estremo interesse che riveste per questa Amministrazione Comunale, si ritiene opportuna la presenza del Comune di Venezia, con proprio rappresentante, ai lavori della Commissione Nazionale VIA.

Si prega di voler coinvolgere questa Amministrazione inviando le comunicazioni al seguente indirizzo di posta certificata protocollo@pec.comune.venezia.it specificando in indirizzo il Sindaco del comune di Venezia o suo delegato.

Novembre 2014

Arch. Andrea Costantini

Direttore

Relazione allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014