

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA

Concessionaria del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



COMMESSA

MASTERPLAN 2021

ELABORATO	VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ID_VIP 2853)	COMMESSA: CO829	COD. C.d.P.: 0.02
INTEGRAZIONI PREMESSE CONTRODEDUZIONI (MinAmb_42 e RVE_13)		CODICE ELABORATO 23957-REL-T700.0	

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: 700_Premesse_Controd.pdf
0	20/05/2015	Integrazioni Procedura VIA	Gruppo di lavoro SIA	A. Regazzi	P. Rossetto	FILE DI STAMPA:
						SCALA:

PROGETTISTA



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

DIRETTORE TECNICO

ing. Franco Dal Pos

COMMITTENTE

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

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.
COMMERCIALE
MARKETING NON AVIATION

dott. Andrea Geretto

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.
COMMERCIALE E
SVILUPPO AVIATION

dott. Camillo Bozzolo - dott. Giovanni Rebecchi

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
MANUTENZIONE

ing. Virginio Stramazzone

SAVE S.p.A.
QUALITÀ AMBIENTE
E SICUREZZA

ing. Davide Bassano

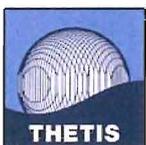
SAVE S.p.A.
POST HOLDER
AREA MOVIMENTO-TERMINAL

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.
SAFETY MANAGER

sig. Adriano Andreon

ESTENSORE STUDI AMBIENTALI



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





Committente: **SAVE Engineering**

Oggetto: **SIA PSA VE**

Titolo doc.: **Masterplan 2021
dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo"
Valutazione di Impatto Ambientale
(ID_VIP 2853)
INTEGRAZIONI
Premesse
Controdeduzioni (MinAmb_42 e RVE_13)**

Codice doc.: 23957-REL-T700.0

Distribuzione: file 23957

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	20.05.2015	informazione	51	AR	AR	SG
1						
2						
3						

Thetis S.p.A.
Castello 2737/f, 30122 Venezia
Tel. +39 041 240 6111
Fax +39 041 521 0292
www.thetis.it





Indice

1	Premesse	3
2	Organizzazione della documentazione di integrazione.....	7
3	Note esplicative	11
3.1	I Piani di Sviluppo Aeroportuale e le opere assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).....	11
3.2	Lo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2021	13
3.2.1	Lo stato di fatto.....	15
3.2.2	L' "opzione zero".....	16
3.2.3	Lo scenario 2021.....	20
4	Controdeduzioni	23



1 Premesse

Nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale del Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, sono state richieste integrazioni, alla documentazione avviata alla procedura il 02.10.2014, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (rif. lettera prot. n. DVA-2015-0007040 del 13.03.2015) e della Regione del Veneto (rif. lettera prot. n. 34576 del 27.01.2015).

Inoltre nel corso della fase di consultazioni sono state inviate al Ministero e pubblicate nel sito (www.va.minambiente.it) le osservazioni del pubblico (sia privati cittadini che comitati), comprensive delle osservazioni dei comuni e degli enti interessati, per un totale di n. 25 comunicazioni (aggiornamento al 20.05.2015).

Le richieste e le osservazioni riguardano approfondimenti e chiarimenti in merito alla procedura di VIA e alle tematiche ambientali e "progettuali" affrontate nei diversi elaborati (Masterplan 2021, Studio di Impatto Ambientale, Valutazione di incidenza, Relazione paesaggistica, Verifica preliminare dell'interesse archeologico).

In risposta alle richieste ed alle osservazioni sopra citate è stata prodotta della documentazione integrativa di risposta.

Nelle successive tabelle (Tabella 1-1 e Tabella 1-2) si riportano per pronta visione tutte le richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto, opportunamente codificate.

Sulla base delle suddette premesse, il presente documento:

- introduce gli elaborati contenenti le integrazioni in risposta alle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto (cap. 2);
- fornisce alcuni chiarimenti di carattere procedurale, oggetto di alcune osservazioni del pubblico (cap. 3);
- contiene le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico (cap. 4), (si vedano richieste MinAmb_42 e RVE_13 di Tabella 1-1 e Tabella 1-2).

Tabella 1-1 Richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (rif. lettera prot. DVA-2015-0007040 del 13.03.2015).

Codice osservazione	Testo osservazione
MinAmb_1a	Quadro Programmatico. Il Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con: - opportuni riferimenti al Piano Morfologico della laguna di Venezia, il cui aggiornamento è in fase di VAS, analizzando la coerenza dell'incremento di traffico acqueo con le previsioni e le misure del PMLV, ed analizzando inoltre le possibili sinergie tra le misure di mitigazione/compensazione proposte e le misure previste dal PMLV
MinAmb_1b	Quadro Programmatico. Il Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con: - opportuni riferimenti al Piano di gestione delle risorse alieutiche del 2009 ed al successivo aggiornamento per il quinquennio 2014-2018, sottoposto a VAS
MinAmb_2	Componente "Atmosfera": aggiornare- ove possibile- le informazioni relative ai dati di qualità dell'aria delle centraline con i dati del 2014
MinAmb_3	Componente "Atmosfera". Parametro Ossidi di Azoto: in considerazione della criticità riscontrata rispetto al parametro e al fine di inquadrare in modo più definito il contributo della sorgente emissiva aeroportuale nel contesto territoriale, il Proponente provvederà a includere la stima del contributo delle emissioni dal trasporto aereo sul totale delle emissioni di ossidi di azoto nell'aria di riferimento utilizzando le informazioni già disponibili quali l'inventario territoriale predisposto da ARPAV (emissioni regionali, provinciali e comunali).
MinAmb_4	Componente "Atmosfera". Parametro Ozono: al fine di poter valutare il ruolo delle sorgenti emissive aeroportuali per quel che riguarda le criticità riscontrate sul parametro, il Proponente provvederà ad integrare l'analisi con le informazioni disponibili e la stima delle emissioni dei Composti Organici Volatili non metanici (COVNM) dalla sorgente aeroportuale nonché il loro peso rispetto al totale emesso sul territorio.
MinAmb_5	Componente "Atmosfera". Parametro Ozono: il Proponente provvederà ad integrare l'analisi della valutazione degli impatti con considerazioni in merito al parametro Ozono sia con riferimento allo scenario O che allo scenario 2021
MinAmb_6	Componente "Atmosfera". Misure di mitigazione in fase di esercizio: il Proponente provvederà ad integrare le proposte effettuate con ulteriori ipotesi di misure più strettamente correlate alle attività aeroportuali, quali ad esempio misure operative volte a ridurre le emissioni dal ciclo LTO attraverso una più efficiente gestione operativa del traffico aereo e dei movimenti in aeroporto
MinAmb_7	Componente "Ambiente idrico". In merito alla qualità delle acque lagunari, ai fini di completare il quadro illustrato, è necessario inserire tra le fonti informative di riferimento anche i risultati del "Monitoraggio dei corpi idrici della Laguna di Venezia, finalizzato alla definizione dello stato ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Mo.V.Eco 1 e 2" avviato dal 2011 dalla Regione del Veneto tramite ARPAV., integrando inoltre le stazioni analizzate con le stazioni ricadenti nei corpi idrici PNC 1, PNC2, PC1, comprese nella rete di monitoraggio dell'ARPAV
MinAmb_8	Componente "Ambiente idrico". Proponente provvederà a verificare ed integrare la trattazione delle componenti biologiche sommerse
MinAmb_9	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente provvederà ad integrare lo studio dell'attuale impatto derivante dal traffico acqueo lungo la direttrice Venezia - Aeroporto all'intero canale di Tessera, quindi comprensiva sia del tratto terminale che dei bassofondali limitrofi, ai fini di poter meglio dimensionare le azioni di mitigazione, anche sulla base di una valutazione dell'efficacia delle misure adottate negli anni passati
MinAmb_10	Componente "Ambiente idrico". Acque nere: considerato che il Proponente dichiara che "Le acque nere generate all'interno dell'area aeroportuale sono convogliate al depuratore di proprietà SAVE ubicato lungo Viale Alvise Ca' da Mosto (Figura C4-30). Si tratta di un impianto già ampliato nel 2003 e dimensionato per un traffico di circa 6'500'000 passeggeri/anno." e, al contempo, nella Sintesi non tecnica emerge che l'attuale numero di passeggeri, aggiornato al 2013, è di 8'388'475 ed è previsto un incremento pari a 11'622'148 passeggeri per il 2021, è necessario che venga chiarita la capacità e la funzionalità del depuratore sia al 2013 che al 2021, considerando inoltre eventuali ricadute e impatti sulla qualità delle acque lagunari
MinAmb_11	Componente "Ambiente idrico". Impatti sulla qualità dell'acqua: A pag.59 del QA-Ambiente idrico viene specificato che la scala adottata per la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'acqua "fa riferimento ai valori soglia fissati per le acque superficiali dal DM 260/2010, classificando come significativo un incremento delle concentrazioni di inquinanti rispetto allo stato di fatto quando provoca il superamento di dette concentrazioni per uno o più parametri. - Il Proponente provvederà a specificare cosa intende per incremento significativo "localizzato", indicando in cartografia l'area all'interno della quale un superamento di tali soglie si ritiene possa essere considerato trascurabile. Analogamente va specificato cosa si intende per "breve durata". Tali considerazioni vanno dettagliate, se necessario, per ciascun parametro considerato e in relazione alle specifiche attività che possono generare l'incremento (es. area in prossimità dell'area di imbonimento per l'incremento di torbidità ed eventuali sostanze inquinanti, area in prossimità degli scarichi dei depuratori o delle idrovore per incremento nutrienti e sostanza organica, ecc.). Tali specifiche sono indispensabili per una adeguata definizione della strategia di monitoraggio, influenzando la localizzazione delle stazioni e la frequenza di campionamento
MinAmb_12	Componente "Ambiente idrico". Per incremento significativo non può essere considerato solo il superamento delle soglie previste dal DM 260/2010 o altra normativa di riferimento, ma anche qualsiasi incremento rilevante di concentrazione, riconducibile alle attività di cantiere o di esercizio, rispetto allo stato di fatto precedente all'intervento. Il Proponente provvederà a specificare quali sostanze, potenzialmente riconducibili alle attività aeroportuali, debbano essere oggetto di monitoraggio. Tale selezione del pannello analitico dovrà tener conto di quanto riportato dal proponente sullo stato di fatto dei corpi idrici lagunari interessati dall'opera, nonché basarsi su un'analisi di dettaglio dei carichi, emissioni o rilasci di contaminanti, nutrienti e sostanza organica riconducibili all'opera
MinAmb_13	Componente "Ambiente idrico". Per la Laguna di Venezia, oltre ai limiti indicati dal DM 260/2010, occorre tener conto dei valori e dei parametri indicati da altri riferimenti normativi quali in particolare i "cosiddetti Decreti Ronchi Costa. Tali decreti, sono citati dal proponente nella normativa di riferimento (pag. 7 del QA-Ambiente Idrico), ma non sono stati utilizzati nella valutazione dello stato di fatto e nell'analisi dei possibili impatti. Essi prevedono ad esempio limiti agli scarichi (Decreto del 9 febbraio 1999; Decreto del 30 luglio 1999) e obiettivi di qualità ambientale (Decreto del 23 aprile 1998), anche per sostanze non incluse nel DM 260/2010, che andrebbero considerati qualora tali sostanze vengano scaricate o immesse durante le fasi di cantiere ed esercizio
MinAmb_14	Componente "Ambiente idrico". Oltre all'effetto diretto di incremento delle concentrazioni nella colonna d'acqua, nell'analisi e stima degli impatti il Proponente provvederà a considerare anche gli effetti sulla matrice sedimentaria e sul biota
MinAmb_15	Componente "Ambiente idrico". Impatti in fase di esercizio al paragrafo "C5.4 Impatti in fase di esercizio" si afferma che "Al di là di un assai modesto incremento delle superfici impermeabili scolanti in laguna, [...] un aumento dei carichi di inquinanti dilavati dalle acque di prima pioggia recapitate in laguna sarà comunque da attendersi a seguito dell'incremento del numero di voli. [...] Allo stato attuale (dati 2011-2012) si ricorda il corpo idrico è stato valutato in stato BUONO, sulla base della matrice acqua, in relazione all'assenza di superamenti della concentrazione media annua e della concentrazione massima ammissibile stabilita dal medesimo decreto. La classificazione in stato Buono a cui si riferisce il testo è relativo alla classificazione chimica ai sensi del DM 260/2010. Non vengono presi in considerazione i risultati dei Monitoraggi dei nutrienti condotti dall'ARPAV ai sensi del DM 260/2010, pubblicati con DGR 140 del 20 febbraio 2014, in cui per il primo ciclo di monitoraggio (anni 2011-2012) il confronto con i limiti di classe Buono/Sufficiente della normativa ha evidenziato per il DIN (Azoto inorganico disciolto) superamenti nei corpi idrici PNC1, PNC2 e PCI. Nell'allegato A della DGR 140 del 20 febbraio 2014 sono riportati anche i risultati del monitoraggio ecologico in cui i suddetti corpi idrici, potenzialmente interessati dal previsto incremento del traffico aeroportuale, sono risultati in stato ecologico SCARSO. Il Proponente provvederà a integrare tali risultanze nella valutazione degli impatti derivanti dall'aumento del numero di voli e delle nuove impermeabilizzazioni sulla qualità delle acque lagunari.
MinAmb_16	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente oltre alla qualità delle acque lagunari terrà in considerazione nella valutazione degli impatti anche l'influenza dei contaminanti sulla qualità dei sedimenti e sulla qualità delle matrici biologiche
MinAmb_17	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente, al fine di valutare correttamente l'impatto del progetto sullo stato trofico dell'area lagunare antistante all'aeroporto, già particolarmente soggetta a fenomeni di eutrofizzazione, provvederà a riportare una stima sintetica del carico di nutrienti e sostanza organica in laguna derivanti dalle diverse fonti riconducibili alle attività aeroportuali, nello stato attuale e nello scenario al 2021. Tali stime vanno contestualizzate anche alla luce dei "Decreti Ronchi Costa", che fissano degli obiettivi in termini di carichi massimi ammissibili in laguna e di concentrazione di nutrienti nelle acque. Vanno considerati in particolare possibili impatti in termini di iperproliferazione algale e anossia delle acque nell'area di analisi derivanti dall'eventuale incremento di carichi di nutrienti e sostanza organica riconducibile all'opera
MinAmb_18	Componente "Ambiente idrico". Impatto dell'aumento del traffico aeroportuale sul moto ondoso: il Proponente provvederà a estendere l'analisi dell'impatto legato all'incremento del traffico acqueo all'intera lunghezza del canale di Tessera, e non solo al suo tratto terminale
MinAmb_19	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire uno studio di dettaglio sulle modalità di realizzazione dell'imbonimento, in particolare, sulla qualità chimica del materiale utilizzato per l'imbonimento, anche ai fini di una corretta valutazione degli impatti in fase di cantiere
MinAmb_20	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: in relazione alla qualità chimica dei sedimenti utilizzati per l'imbonimento delle superfici barenali, il Proponente provvederà a fornire un approfondimento relativo all'analisi del potenziale impatto sulla matrice acqua che comprenda anche l'eventuale mobilitazione di sostanze inquinanti derivante dalle acque di scarico durante il refluo del materiale ed un approfondimento relativo agli effetti sulla matrice biotica lagunare
MinAmb_21	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire maggiori dettagli sulle modalità di riempimento dell'area palancolata, ai fini di approfondire l'analisi dell'entità degli scarichi durante l'attività di refluo (e quindi della torbidità prodotta e di possibili rilasci di inquinanti)
MinAmb_22	Componente "Ambiente idrico". Mitigazioni: Risulta quindi necessaria una attenta analisi dell'efficacia delle misure finora adottate, in funzione di una corretta individuazione di interventi in grado di mitigare l'incremento di traffico in una situazione già oggi critica dal punto di vista dell'erosione della morfologia lagunare.
MinAmb_23	Componente "Ambiente idrico". PMA: il Proponente integrerà quanto presentato prevedendo per tutte le fasi del monitoraggio (ante operam, corso d'opera e post operam) ulteriori stazioni di monitoraggio localizzate in prossimità dell'area di intervento tali da garantire la discriminazione degli eventuali impatti generati dall'opera, sia in fase di cantiere che in esercizio, rispetto ad altri che insistono sull'area.



Codice osservazione	Testo osservazione
MinAmb_24	Componente "Ambiente idrico". PMA: il Proponente provvederà ad integrare il pannello analitico da indagare attraverso una analisi di dettaglio delle fasi di realizzazione dell'imbonimento, nonché l'analisi di carichi, immissioni e/o rilasci di sostanze riconducibili alle attività aeroportuali e a integrare inoltre anche le matrici da indagare inserendo analisi relative alla qualità del sedimento e delle componenti biologiche dell'ecosistema lagunare
MinAmb_25	Componente "Vegetazione Flora e Fauna". Ambienti erbacei naturali: il Proponente provvederà ad effettuare una verifica/approfondimento in merito alla presenza/assenza della specie endemica <i>Salicornia veneta</i> - presente poiché sulle barene della laguna di Venezia- nell'area soggetta ad imbonimento
MinAmb_26	Componente "Vegetazione Flora e Fauna". Il Proponente provvederà ad integrare il quadro degli aspetti naturalistici con una descrizione accurata della vegetazione alofila presente nell'area di intervento, con particolare riferimento alle superfici barenali oggetto di imbonimento, anche ai fini di una verifica della corretta individuazione delle misure di compensazione
MinAmb_27	Componente "Rumore". Area di studio: il Proponente all'interno dell'area vasta identificata, provvederà ad individuare l'area di influenza dell'infrastruttura aeroportuale in oggetto (e delle infrastrutture interessate dal traffico indotto dall'aeroporto) considerando tutti i centri abitati e/o gli edifici più prossimi all'infrastruttura aeroportuale (ad esempio l'abitato di Tessera, gli edifici lungo la via Triestina e gli edifici nei comuni di Marcon e di Quarto d'Altino, potenzialmente interessati dal rumore aeroportuale), gli edifici posti in prossimità delle aree di cantiere, e almeno tutti gli edifici presenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali interessate dal traffico indotto dall'aeroporto.
MinAmb_28	Componente "Rumore". Ricettori: il Proponente all'interno dell'area di influenza identificata come sopra, provvederà ad identificare tutti i ricettori presenti (sensibili e non), intesi nella definizione che ne dà il DM 29/11/2000
MinAmb_29	Componente "Rumore". Ricettori: il Proponente provvederà a fornire per tutti gli edifici censiti la numerazione, la relativa individuazione planimetrica, la destinazione urbanistica e le sorgenti sonore di riferimento, in particolare in relazione al rumore prodotto dalle attività aeroportuali (così come definite all'art.2, punto 6, del DM 31110/1997), di ciascun ricettore deve essere evidenziato se ubicato all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente (approvata in sede di Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997) e devono essere indicati (in funzione della sorgente sonora di riferimento) i relativi limiti acustici.
MinAmb_30	Componente "Rumore". Fase di cantiere: il Proponente provvederà a integrare gli elaborati relativi alla fase di cantiere specificando le fasi di lavorazione e i macchinari utilizzati, per ciascun macchinario, il livello di potenza sonora associato. Le aree di cantiere e la viabilità di accesso al cantiere devono essere individuate planimetricamente e per ciascun area di cantiere devono essere individuati i ricettori, con indicazione in forma tabellare delle destinazioni d'uso, della posizione rispetto all'intorno aeroportuale (se ubicati all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente) e dei limiti normativi
MinAmb_31	Componente "Rumore". Ai fini di una corretta valutazione degli effetti delle attività di cantiere sui ricettori ubicati all'interno dell'intorno aeroportuale, per la stima del clima acustico attuale, considerato quale livello di fondo su cui sommare il contributo delle attività di cantiere, ai livelli registrati dalle centraline fonometriche di riferimento deve essere scorporato il contributo specifico delle attività aeroportuali
MinAmb_32	Componente "Rumore". Fase di cantiere: il Proponente provvederà a calcolare i livelli di rumore prodotti dalle attività di cantiere su tutti i ricettori individuati che saranno rappresentati planimetricamente (mappatura) e in forma tabellare, e per i quali sarà riportato il relativo confronto con i limiti normativi vigenti (limiti di emissione, immissione e differenziale), senza considerare, in questa fase di analisi, eventuali deroghe ai limiti (art. 7, comma 1 L.R. 21/1999) e/o agli orari consentiti alle attività di cantiere (art. 7, comma 2, L.R. 21/1999), autorizzabili esclusivamente per mezzo di specifico provvedimento comunale in una fase successiva della progettazione dell'opera. Qualora da tale analisi emergano criticità il Proponente provvederà a individuare accorgimenti/dispositivi/interventi necessari a ridurre l'impatto acustico; per ogni intervento di mitigazione proposto sarà infine stimata l'efficacia acustica, mediante confronto tra i livelli ante e post mitigazione sui ricettori critici
MinAmb_33	Componente "Rumore". Fase di esercizio: il Proponente provvederà a integrare la stima dei livelli sonori prodotti dalle attività aeroportuali, per i due scenari (anno 2013 e anno 2021), su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2), precedentemente individuata, e deve essere riferita agli intervalli di tempo e ai descrittori acustici specificati dalla normativa. I livelli stimati su tutti i ricettori censiti, riportati in forma tabellare, saranno confrontati con i limiti normativi
MinAmb_34	Componente "Rumore". In riferimento agli esiti dei monitoraggi acustici eseguiti nel 2014 dall'ARPAV nei quali sono stati riscontrati superamenti del valore limite di immissione notturno, si chiede di valutare con particolare attenzione i livelli prodotti dall'attività aeronautica sull'abitato di Tessera, anche attraverso l'analisi dettagliata dei livelli monitorati nel 2014 dalla centralina di via Bazzera, eventualmente utilizzabile con ulteriore punto di taratura del modello di calcolo
MinAmb_35	Componente "Rumore". Rumore da traffico indotto: La verifica del rispetto dei valori limiti individuati dal DPR 142/2004 sui ricettori prossimi alle infrastrutture stradali deve essere effettuata sulla totalità dei flussi di traffico, nei due scenari di studio (anno 2013 e anno 2021). Il solo traffico indotto dalla presenza dell'aeroporto deve essere analizzato al fine di valutarne il contributo acustico sul livello complessivo. Pertanto il Proponente provvederà a calcolare i livelli sonori prodotti dalle infrastrutture stradali presenti su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2). Tali livelli devono essere rappresentati planimetricamente (mappatura) e, per ciascun ricettore, in forma tabellare, deve essere riportato il livello complessivo del rumore stradale, il contributo prodotto dal solo traffico indotto dall'aeroporto e il confronto con i limiti normativi vigenti
MinAmb_36	Componente "Rumore". Area parcheggio: il Proponente provvederà ad evidenziare (anche planimetricamente) la presenza di ricettori posti in prossimità delle aree di parcheggio e di stimare i livelli acustici prodotti dalla viabilità connessa.
MinAmb_37	Componente "Rumore". PMA: Il Proponente provvederà ad implementare la proposta rete di monitoraggio ambientale per tutte e tre le fasi ante operam, corso d'opera e post operam, introducendo oltre alle centraline fisse per il monitoraggio del rumore aeroportuale ulteriori punti di misura presso quei ricettori che hanno evidenziato, nelle fasi di cantiere e di esercizio, superamenti e/o livelli di rumore prossimi ai valori limite, e punti di controllo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica
MinAmb_38	Componente "Rumore". PMA: Il Progetto di Monitoraggio dovrà indicare in modo dettagliato il numero e l'ubicazione dei punti di monitoraggio, la tipologia di misura, la frequenza e la durata delle misurazioni
MinAmb_39	VINCA. Il Proponente provvederà a sviluppare uno studio di valutazione di incidenza ambientale che si autosostenti al fine di dimostrare la compatibilità del progetto con le finalità conservative dei singoli siti e del sistema ambientale di cui fanno parte alla scala territoriale ai sensi della normativa nazionale vigente (DPR 357/97 così come modificato e integrato dal DPR 120/03) per i SIC nell'ambito dei 20 km dall'area di intervento. Tale studio verrà realizzato fornendo una analisi specifica di dettaglio per ciascun sito Natura 2000, e non complessiva come già presente nella documentazione trasmessa, tenuto conto degli obiettivi di conservazione di ogni singolo sito. Contenuti minimi di tale studio saranno: <ul style="list-style-type: none">• elementi salienti del progetto;• caratterizzazione ante operam;• perimetrazione e schede del sito;• carta degli habitat di interesse comunitario del sito;• analisi delle incidenze su habitat e specie per i quali il sito è stato istituito (anche quelli ricadenti al di fuori dell'area di interesse);• opere di mitigazione;• analisi delle possibili alternative di progetto;• opere di compensazione (laddove venisse individuata un'incidenza negativa)
MinAmb_40	VINCA. Il Proponente provvederà ad approfondire l'analisi dell'impatto derivante dall'incremento di traffico considerando, oltre al moto ondoso e relativi effetti sulla morfologia, sugli habitat e sulle matrici lagunari (acqua, sedimento, biota), anche l'impatto legato all'aumento dell'inquinamento, in particolare da IPA, sostanze anti-vegetative e metalli
MinAmb_41	VINCA. Il Proponente, data la presenza di numerose specie e habitat di interesse comunitario presenti nelle aree di potenziale ricaduta degli effetti delle opere in progetto, provvederà a proporre idonee misure di compensazione ambientale tali: <ul style="list-style-type: none">• da produrre risultati nel momento in cui viene a verificarsi il danno al sito interessato, con particolare attenzione alla fase di esercizio;• da compensare la distruzione di superfici di habitat di interesse comunitario utilizzate per la sosta e l'alimentazione di specie animali inserite in ali. Il dir. 92/43/CEE e all. I dir. 2009/146/CE, oggetto di conservazione dei siti Natura 2000 compensata con la creazione di una nuova area avente la stessa funzione ecologica di quella soppressa prevedendo un rapporto di compensazione superiore a 1:1. Sarebbe opportuno considerare un intervento con un rapporto pari a 1:1 (come quello proposto) solo qualora si riuscisse a dimostrare che questo fosse in grado di garantire un'efficacia del 100% in un breve lasso di tempo;• valutare, tra gli altri, come riferimento per l'individuazione di proposte di compensazione specifiche per l'area, quanto indicato dal Piano Morfologico della laguna di Venezia
MinAmb_42	VARIE. Si chiede al proponente di controdedurre puntualmente alle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM www.va.minambiente.it
MinAmb_43	VARIE. Si chiede al Proponente di rispondere puntualmente alla richiesta di integrazioni pervenuta da parte della Regione Veneto con nota prot. 34576 del 27.01.2015

Tabella 1-2 Richieste della Regione del Veneto (rif. lettera prot. n. 34576 del 27.01.2015).

Codice osservazione	Testo osservazione
RVE_01	Perimetrazione Aeroportuale: venga fornita adeguata documentazione dimostrante la legittimità dell'attuale perimetro aeroportuale; venga chiarito se viene modificato lo stato attuale e quali limitazioni comporta il nuovo perimetro aeroportuale relativamente alle superfici acquee
RVE_02a	Componente "Rumore". Si integri la valutazione previsionale considerando anche il contributo alle emissioni sonore generato dalle operazioni a terra dei velivoli, e considerando il contributo del traffico acqueo, ed eseguendo la stima dei livelli sonori LAeq,TR con riferimento ai periodi di maggior traffico aereo nel corso dell'anno e non solo come media a lungo termine (annuale), estendendo la valutazione ai ricettori prossimi al limite dell'intorno aeroportuale zona nord ovest (via Paliaghetta) e all'ambito lagunare (per il traffico acqueo). Siano considerate anche le nuove sezioni impiantistiche e le opere extra-comparto
RVE_02b	Componente "Rumore". Si chiede di integrare la documentazione indicando nel dettaglio le misure che si intendono mettere in atto al fine di evitare che lo scenario 2021 differisca in modo significativo da quello di riferimento del 2013, per quanto riguarda la distribuzione percentuale dei velivoli fra le diverse rotte di partenza/arrivo e fra le diverse fasce orarie diurna e notturna. Nel caso non sia possibile garantire quanto sopra, si chiede che vengano sviluppate simulazioni previsionali alternative, che tengano conto delle potenziali diverse distribuzioni spaziali e temporali dei movimenti degli aeromobili, individuando anche le misure di mitigazione da attuarsi al fine di prevenire situazioni di criticità, riferite al superamento dei limiti di zona comunali, che si dovessero creare
RVE_02c	Componente "Rumore". Il dimensionamento delle opere di mitigazione dovrà essere progettato in funzione delle emissioni sonore stimate a fronte delle integrazioni richieste (tenendo conto quindi delle movimentazioni a terra e del contributo del traffico acqueo, e dei massimi valori LAeq,TR). Ai fini del dimensionamento dell'intervento di mitigazione si dovrà tener conto di adeguati margini di sicurezza in relazione alle incertezze intrinseche nella modellizzazione del fenomeno sonoro e nella stima del traffico aereo. (in merito si richiede una planimetria di dettaglio delle opere di mitigazione acustica).
RVE_02d	Componente "Rumore". Sia prodotto un piano di monitoraggio acustico per i ricettori esterni all'intorno aeroportuale
RVE_3a	Inquinamento luminoso. Si chiede di integrare la documentazione con un piano di adeguamento degli impianti di illuminazione esistenti ai requisiti stabiliti dall'art. 9 della LR 17/2009 in quanto alcune tipologia di apparecchi presenti, in particolare quelli con specchi a riflessione, non rispettano l'emissione nulla verso l'alto, ed inoltre gli illuminamenti a terra in molti casi appaiono sovradimensionati
RVE_3b	Inquinamento luminoso. Per quanto riguarda gli impianti di nuova realizzazione, previsti nel Masterplan, è richiesta la presentazione di un progetto illuminotecnico redatto ai sensi dell'art. 7 della L.R. citata che attesti la conformità degli stessi ai suddetti requisiti, in particolare per quanto riguarda i corretti illuminamenti al suolo stabiliti come quelli minimi previsti dalle norme di sicurezza specifiche di settore
RVE_4a	Componente "Ambiente idrico". Sia esplicitata la compatibilità delle opere previste con progetti finanziati dalla Regione nell'ambito del Piano direttore 2000. Sia prodotta una specifica relazione che riassume l'abbattimento in termini di nutrienti-inquinanti conseguente
RVE_4b	Componente "Ambiente idrico". In merito all'idrovora che il Consorzio dovrà realizzare in adiacenza alle piste di progetto, considerando che l'interferenza è presente nel Master Plan 2021 si richiede che il proponente inserisca nella propria progettazione lo spostamento di tale idrovora in ambito non interferente con i sedimenti aeroportuali di progetto; si presenti inoltre un piano di gestione condiviso con il Consorzio di Bonifica
RVE_4c	Componente "Ambiente idrico". Si chiarisca il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia che si intende porre in essere per le acque provenienti dalla pista che recapitano in laguna di Venezia
RVE_4d	Componente "Ambiente idrico". Nel Master Plan idraulico siano eliminati i riferimenti al Master Plan oltre 2021, in quanto non oggetto dell'istanza; siano definite, giustificate e verificate le scelte proposte mediante l'uso di una dettagliata modellazione matematica.
RVE_4e I	Bacino di laminazione. In merito alla realizzazione del bacino di laminazione: - si forniscano i particolari costruttivi (sezioni e planimetrie di dettaglio quotate)
RVE_4e II	Bacino di laminazione. In merito alla realizzazione del bacino di laminazione: - siano previsti sistemi di fitodepurazione;
RVE_4e III	Bacino di laminazione. Sia chiarito il contrasto tra la Tav A3-1 e la tav A3-2, e si chiede inoltre la coerenza degli elaborati sopracitati con gli altri elaborati che riportano le medesime figure;
RVE_4e IV	Bacino di laminazione. Si riferisca relativamente all'interferenza dello stesso con l'antica "via Annia", sottoposta a vincolo archeologico ai sensi della L.431/1985
RVE_5	Sito UNESCO. Sia prevista una compensazione ambientale per la salvaguardia della Laguna e dei siti archeologici (siti Unesco).
RVE_6	Vengano chiariti modalità tempi e impatti relativi alla trasformazione dell'area detta aereoterminal prevista in nuova acquisizione, rispetto alle relative previsioni urbanistiche dell'adottato Piano Particolareggiato di Iniziativa pubblica "Terminal Tessa" insistente sull'area stessa
RVE_7	Si espliciti se ENAC (SAVE) intende intervenire, ed eventualmente con quali modalità, nel collegamento acqueo con Venezia
RVE_8	Venga prodotto un cronoprogramma che preveda anche le tempistiche necessarie alla realizzazione delle opere di mitigazione, previste nel piano degli investimenti
RVE_9	Sito UNESCO. Sia analizzata la compatibilità dell'opera proposta con il Sito "Venezia e la sua Laguna" Patrimonio Mondiale UNESCO ed il suo Piano di Gestione 2012 -2018
RVE_10	Adeguare la tavola "Piani di Rischio stato di fatto" cod.PI-12.1-04 al 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, verificare l'individuazione delle fasce di tutela dello stato di fatto e di progetto
RVE_11	Quadro Programmatico. Si chiede di approfondire l'analisi del Quadro programmatico relativamente al PALAV, e Piano Assetto Territorio, Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia e dei comuni limitrofi
RVE_12	Quadro Programmatico. Si chiede di valutare all'interno del Quadro programmatico la Variante al PRG vigente per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia e il Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia
RVE_13	Il proponente controdeduca alle osservazioni pervenute

2 Organizzazione della documentazione di integrazione

In risposta alle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto sono stati prodotti nuovi elaborati nei quali, per quanto possibile sono stati trattati in maniera unitaria gli argomenti oggetto delle richieste di cui alla Tabella 1-1 e alla Tabella 1-2 (es. ambiente idrico, rumore, ecc.).

I nuovi elaborati, compreso il presente documento, sono 12 e trattano le seguenti tematiche:

Documento	Argomento	Codice richiesta
23957-REL-T700 (presente documento)	Controdeduzioni	MinAmb_42, RVE_13
23957-REL-T701	Quadro di riferimento programmatico	MinAmb_1a, MinAmb_1b, RVE_11, RVE_12
23957-REL-T702	Atmosfera	MinAmb_2, MinAmb_3, MinAmb_4, MinAmb_5
23957-REL-T703	Ambiente idrico – stato di fatto	MinAmb_7, MinAmb_8
23957-REL-T704	Traffico acqueo	MinAmb_9, MinAmb_18, MinAmb_22
23957-REL-T705	Ambiente idrico – impatti	MinAmb_11, MinAmb_12, MinAmb_13, MinAmb_14, MinAmb_15, MinAmb_16, MinAmb_17, RVE_4a,
23957-REL-T706	Imbonimento barena	MinAmb_19, MinAmb_20, MinAmb_21
23957-REL-T707	Vegetazione Flora e Fauna e Valutazione di incidenza	MinAmb_25, MinAmb_26, MinAmb_40, MinAmb_41, MinAmb_39
23957-REL-T708	Rumore	MinAmb_27, MinAmb_28, MinAmb_29, MinAmb_30, MinAmb_31, MinAmb_33, MinAmb_34, MinAmb_35, MinAmb_36, RVE_02a, MinAmb_32
23957-REL-T709	Sito UNESCO e vincoli archeologici	RVE_4e IV, RVE_5, RVE_9
23957-REL-T710	Masterplan 2021	MinAmb_10, RVE_01, RVE_3a, RVE_3b, RVE_4b, RVE_4c, RVE_4d, RVE_4e I, RVE_4e II, RVE_4e III, RVE_6, RVE_7, RVE_10
23957-REL-T711	Monitoraggi e mitigazioni	MinAmb_6, MinAmb_23, MinAmb_24, MinAmb_37, MinAmb_38, RVE_02b, RVE_02c, RVE_02d, RVE_8

Nella successiva tabella si riportano le richieste per esteso ordinate per elaborato in cui vengono sviluppati gli argomenti e/o vengono formulate le risposte.

Tabella 2-1 Richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (rif. lettera prot. DVA-2015-0007040 del 13.03.2015).

Documento	Argomento	Codice richiesta	Testo osservazione
23957-REL-T700	Controdeduzioni	MinAmb_42 RVE_13	Si chiede al proponente di controdedurre puntualmente alle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM www.va.minambiente.it Il proponente controdeduca alle osservazioni pervenute
23957-REL-T701	Quadro di riferimento programmatico	MinAmb_1a	Quadro Programmatico. Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con: - opportuni riferimenti al Piano Morfologico della laguna di Venezia, il cui aggiornamento è in fase di VAS, analizzando la coerenza dell'incremento di traffico acqueo con le previsioni e le misure del PMLV, ed analizzando inoltre le possibili sinergie tra le misure di mitigazione/compensazione proposte e le misure previste dal PMLV
		MinAmb_1b	Quadro Programmatico. Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con: - opportuni riferimenti al Piano di gestione delle risorse alieutiche del 2009 ed al successivo aggiornamento per il quinquennio 2014-2018, sottoposto a VAS
		RVE_11	Quadro Programmatico. Si chiede di approfondire l'analisi del Quadro programmatico relativamente al PALAV, e Piano Assetto Territorio, Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia e dei comuni limitrofi
		RVE_12	Quadro Programmatico. Si chiede di valutare all'interno del Quadro programmatico la Variante al PRG vigente per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia e il Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia
23957-REL-T702	Atmosfera	MinAmb_2	Componente Atmosfera: aggiornare- ove possibile- le informazioni relative ai dati di qualità dell'aria delle centraline con i dati del 2014
		MinAmb_3	Componente Atmosfera. Parametro Ossidi di Azoto: in considerazione della criticità riscontrata rispetto al parametro e al fine di inquadrare in modo più definito il contributo della sorgente emissiva aeroportuale nel contesto territoriale, il Proponente provvederà a includere la stima del contributo delle emissioni dal trasporto aereo sul totale delle emissioni di ossidi di azoto nell'aria di riferimento utilizzando le informazioni già disponibili quali l'inventario territoriale predisposto da ARPAV (emissioni regionali, provinciali e comunali).
		MinAmb_4	Componente Atmosfera. Parametro Ozono: al fine di poter valutare il ruolo delle sorgenti emissive aeroportuali per quel che riguarda le criticità riscontrate sul parametro, il Proponente provvederà ad integrare l'analisi con le informazioni disponibili e la stima delle emissioni dei Composti Organici Volatili non metanici (COVNM) dalla sorgente aeroportuale nonché il loro peso rispetto al totale emesso sul territorio.
		MinAmb_5	Componente Atmosfera. Parametro Ozono: il Proponente provvederà ad integrare l'analisi della valutazione degli impatti con considerazioni in merito al parametro Ozono sia con riferimento allo scenario O che allo scenario 2021
23957-REL-T703	Ambiente idrico - stato di fatto	MinAmb_7	Componente "Ambiente idrico". In merito alla qualità delle acque lagunari, ai fini di completare il quadro illustrato, è necessario inserire tra le fonti informative di riferimento anche i risultati del "Monitoraggio dei corpi idrici della Laguna di Venezia, finalizzato alla definizione dello stato ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Mo.V.Eco 1 e 2" avviato dal 2011 dalla Regione del Veneto tramite ARPAV., integrando inoltre le stazioni analizzate con le stazioni ricadenti nei corpi idrici PNC I, PNC2, PC1, comprese nella rete di monitoraggio dell'ARPAV
		MinAmb_8	Componente "Ambiente idrico". Proponente provvederà a verificare ed integrare la trattazione delle componenti biologiche sommerse
23957-REL-T704	Traffico acqueo	MinAmb_9	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente provvederà ad integrare lo studio dell'attuale impatto derivante dal traffico acqueo lungo la direttrice Venezia - Aeroporto all'intero canale di Tessera, quindi comprensiva sia del tratto terminale che dei bassofondali limitrofi, ai fini di poter meglio dimensionare le azioni di mitigazione, anche sulla base di una valutazione dell'efficacia delle misure adottate negli anni passati
		MinAmb_18	Componente "Ambiente idrico". Impatto dell'aumento del traffico aeroportuale sul moto ondoso: il Proponente provvederà a estendere l'analisi dell'impatto legato all'incremento del traffico acqueo all'intera lunghezza del canale di Tessera, e non solo al suo tratto terminale
		MinAmb_22	Componente "Ambiente idrico". Mitigazioni: Risulta quindi necessaria una attenta analisi dell'efficacia delle misure finora adottate, in funzione di una corretta individuazione di interventi in grado di mitigare l'incremento di traffico in una situazione già oggi critica dal punto di vista dell'erosione della morfologia lagunare.
23957-REL-T705	Ambiente idrico - impatti	MinAmb_11	Componente "Ambiente idrico". Impatti sulla qualità dell'acqua: A pag.59 del QA-Ambiente idrico viene specificato che la scala adottata per la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'acqua "fa riferimento ai valori soglia fissati per le acque superficiali dal DM 260/2010, classificando come significativo un incremento delle concentrazioni di inquinanti rispetto allo stato di fatto quando provoca il superamento di dette concentrazioni per uno o più parametri. - Il Proponente provvederà a specificare cosa intende per incremento significativo "localizzato", indicando in cartografia l'area all'interno della quale un superamento di tali soglie si ritiene possa essere considerato trascurabile. Analogamente va specificato cosa si intende per "breve durata". Tali considerazioni vanno dettagliate, se necessario, per ciascun parametro considerato e in relazione alle specifiche attività che possono generarne l'incremento (es. area in prossimità dell'area di imbonimento per l'incremento di torbidità ed eventuali sostanze inquinanti, area in prossimità degli scarichi dei depuratori o delle idrovore per incremento nutrienti e sostanza organica, ecc.). Tali specifiche sono indispensabili per una adeguata definizione della strategia di monitoraggio, influenzando la localizzazione delle stazioni e la frequenza di campionamento
		MinAmb_12	Componente "Ambiente idrico". Per incremento significativo non può essere considerato solo il superamento delle soglie previste dal DM 260/2010 o altra normativa di riferimento, ma anche qualsiasi incremento rilevante di concentrazione, riconducibile alle attività di cantiere o di esercizio, rispetto allo stato di fatto precedente all'intervento. Il Proponente provvederà a specificare quali sostanze, potenzialmente riconducibili alle attività aeroportuali, debbano essere oggetto di monitoraggio. Tale selezione del pannello analitico dovrà tener conto di quanto riportato dal proponente sullo stato di fatto dei corpi idrici lagunari interessati dall'opera, nonché basarsi su un'analisi di dettaglio dei carichi, emissioni o rilasci di contaminanti, nutrienti e sostanza organica riconducibili all'opera
		MinAmb_13	Componente "Ambiente idrico". Per la Laguna di Venezia, oltre ai limiti indicati dal DM 260/2010, occorre tener conto dei valori e dei parametri indicati da altri riferimenti normativi quali in particolare i "cosiddetti Decreti Ronchi Costa". Tali decreti, sono citati dal proponente nella normativa di riferimento (pag. 7 del QA-Ambiente Idrico), ma non sono stati utilizzati nella valutazione dello stato di fatto e nell'analisi dei possibili impatti. Essi prevedono ad esempio limiti agli scarichi (Decreto del 9 febbraio 1999; Decreto del 30 luglio 1999) e obiettivi di qualità ambientale (Decreto del 23 aprile 1998), anche per sostanze non incluse nel DM 260/2010, che andrebbero considerati qualora tali sostanze vengano scaricate o immesse durante le fasi di cantiere ed esercizio
		MinAmb_14	Componente "Ambiente idrico". Oltre all'effetto diretto di incremento delle concentrazioni nella colonna d'acqua, nell'analisi e stima degli impatti il Proponente provvederà a considerare anche gli effetti sulla matrice sedimentaria e sul biota
		MinAmb_15	Componente "Ambiente idrico". Impatti in fase di esercizio al paragrafo "C5.4 Impatti in fase di esercizio" si afferma che "Al di là di un assai modesto incremento delle superfici impermeabili scolanti in laguna, [...] un aumento dei carichi di inquinanti dilavati dalle acque di prima pioggia recapitate in laguna sarà comunque da attendersi a seguito del/ 'incremento del numero di voli.[...]. Allo stato attuale (dati 2011-2012) si ricorda il corpo idrico è stato valutato in stato BUONO, sulla base della matrice acqua, in relazione all' assenza di superamenti della concentrazione media annua e della concentrazione massima ammissibile stabilita dal medesimo decreto. La classificazione in stato Buono a cui si riferisce il testo è relativo alla classificazione chimica ai sensi del DM 260/2010. Non vengono presi in considerazione i risultati dei Monitoraggi dei nutrienti condotti dall'ARPAV ai sensi del DM 260/2010, pubblicati con DGR 140 del 20 febbraio 2014, in cui per il primo ciclo di monitoraggio (anni 2011-2012) il confronto con i limiti di classe Buono/Sufficiente della normativa ha evidenziato per il DIN (Azoto inorganico disciolto) superamenti nei corpi idrici PNC1, PNC2 e PC1. Nell'allegato A della DGR 140 del 20 febbraio 2014 sono riportati anche i risultati del monitoraggio ecologico in cui i suddetti corpi idrici, potenzialmente interessati dal previsto incremento del traffico aeroportuale, sono risultati in stato ecologico SCARSO. Il Proponente provvederà a integrare tali risultanze nella valutazione degli impatti derivanti dall'aumento del numero di voli e delle nuove impermeabilizzazioni sulla qualità delle acque lagunari.
		MinAmb_16	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente oltre alla qualità delle acque lagunari terrà in considerazione nella valutazione degli impatti anche l'influenza dei contaminanti sulla qualità dei sedimenti e sulla qualità delle matrici biologiche
		MinAmb_17	Componente "Ambiente idrico". Il Proponente, al fine di valutare correttamente l'impatto del progetto sullo stato trofico dell'area lagunare antistante all'aeroporto, già particolarmente soggetta a fenomeni di eutrofizzazione, provvederà a riportare una stima sintetica del carico di nutrienti e sostanza organica in laguna derivanti dalle diverse fonti riconducibili alle attività aeroportuali, nello stato attuale e nello scenario al 2021. Tali stime vanno contestualizzate anche alla luce dei "Decreti Ronchi Costa", che fissano degli obiettivi in termini di carichi massimi ammissibili in laguna e di concentrazione di nutrienti nelle acque. Vanno considerati in particolare possibili impatti in termini di iperproliferazione algale e anossia delle acque nell'area di analisi derivanti dall'eventuale incremento di carichi di nutrienti e sostanza organica riconducibile all'opera
		RVE_4a	Componente "Ambiente idrico": sia esplicitata la compatibilità delle opere previste con progetti finanziati dalla Regione nell'ambito del Piano direttore 2000. Sia prodotta una specifica relazione che riassume l'abbattimento in termini di nutrienti-inquinanti conseguente
23957-REL-T706	Imbonimento barena	MinAmb_19	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire uno studio di dettaglio sulle modalità di realizzazione dell'imbonimento, in particolare, sulla qualità chimica del materiale utilizzato per l'imbonimento, anche ai fini di una corretta valutazione degli impatti in fase di cantiere
		MinAmb_20	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: in relazione alla qualità chimica dei sedimenti utilizzati per l'imbonimento delle superfici barenali, il Proponente provvederà a fornire un approfondimento relativo all'analisi del potenziale impatto sulla matrice acqua che comprenda anche l'eventuale mobilizzazione di sostanze inquinanti derivante dalle acque di scarico durante il refluo del materiale ed un approfondimento relativo agli effetti sulla matrice biotica lagunare
		MinAmb_21	Componente "Ambiente idrico". Imbonimento della barena: il Proponente provvederà a fornire maggiori dettagli sulle modalità di riempimento dell'area palancolata, ai fini di approfondire l'analisi dell'entità degli scarichi durante l'attività di refluo (e quindi della torbidità prodotta e di possibili rilasci di inquinanti)

Documento	Argomento	Codice richiesta	Testo osservazione
23957-REL-T707	Vegetazione Flora e Fauna e Valutazione di incidenza	MinAmb_25	Componente "Vegetazione Flora e Fauna". Ambienti erbacei naturali: il Proponente provvederà ad effettuare una verifica/approfondimento in merito alla presenza/assenza della specie endemica <i>Salicornia veneta</i> - presente poiché sulle barene della laguna di Venezia- nell'area soggetta ad imbonimento
		MinAmb_26	Componente "Vegetazione Flora e Fauna". Il Proponente provvederà ad integrare il quadro degli aspetti naturalistici con una descrizione accurata della vegetazione alofila presente nell'area di intervento, con particolare riferimento alle superfici barenali oggetto di imbonimento, anche ai fini di una verifica della corretta individuazione delle misure di compensazione
		MinAmb_40	VINCA. Il Proponente provvederà ad approfondire l'analisi dell'impatto derivante dall'incremento di traffico considerando, oltre al moto ondoso e relativi effetti sulla morfologia, sugli habitat e sulle matrici lagunari (acqua, sedimento, biota), anche l'impatto legato all'aumento dell'inquinamento, in particolare da IPA, sostanze antivegetative e metalli
		MinAmb_41	VINCA. Il Proponente, data la presenza di numerose specie e habitat di interesse comunitario presenti nelle aree di potenziale ricaduta degli effetti delle opere in progetto, provvederà a proporre idonee misure di compensazione ambientale tali: o da produrre risultati nel momento in cui viene a verificarsi il danno al sito interessato., con particolare attenzione alla fase di esercizio; • da compensare la distruzione di superfici di habitat di interesse comunitario utilizzate per la sosta e l'alimentazione di specie animali inserite in ali. Il dir. 92/43/CEE e all. I dir. 2009/146/CE, oggetto di conservazione dei siti Natura 2000 compensata con la creazione di una nuova area avente la stessa funzione ecologica di quella soppressa prevedendo un rapporto di compensazione superiore a 1:1. Sarebbe opportuno considerare un intervento con un rapporto pari a 1:1 (come quello proposto) solo qualora si riuscisse a dimostrare che questo fosse in grado di garantire un'efficacia del 100% in un breve lasso di tempo; • valutare, tra gli altri, come riferimento per l'individuazione di proposte di compensazione specifiche per l'area, quanto indicato dal Piano Morfologico della laguna di Venezia
		MinAmb_39	VINCA. Il Proponente provvederà a sviluppare uno studio di valutazione di incidenza ambientale che si autosostenti al fine di dimostrare la compatibilità del progetto con le finalità conservative dei singoli siti e del sistema ambientale di cui fanno parte alla scala territoriale ai sensi della normativa nazionale vigente (DPR 357/97 così come modificato e integrato dal DPR 120/03) per i SIC nell'ambito dei 20 km dall'area di intervento. Tale studio verrà realizzato fornendo una analisi specifica di dettaglio per ciascun sito Natura 2000, e non complessiva come già presente nella documentazione trasmessa, tenuto conto degli obiettivi di conservazione di ogni singolo sito. Contenuti minimi di tale studio saranno: • elementi salienti del progetto caratterizzazione ante operam; • perimetrazione e schede del sito; • o carta degli habitat di interesse comunitario del sito; o analisi delle incidenze su habitat e specie per i quali il sito è stato istituito (anche quelli ricadenti al di fuori dell'area di interesse); • opere di mitigazione; • analisi delle possibili alternative di progetto; • opere di compensazione (laddove venisse individuata un'incidenza negativa)
23957-REL-T708	Rumore	MinAmb_27	Componente "Rumore". Area di studio: il Proponente all'interno dell'area vasta identificata, provvederà ad individuare l'area di influenza dell'infrastruttura aeroportuale in oggetto (e delle infrastrutture interessate dal traffico indotto dall'aeroporto) considerando tutti i centri abitati e/o gli edifici più prossimi all'infrastruttura aeroportuale (ad esempio l'abitato di Tessera, gli edifici lungo la via Triestina e gli edifici nei comuni di Marcon e di Quarto d'Altino, potenzialmente interessati dal rumore aeroportuale), gli edifici posti in prossimità delle aree di cantiere, e almeno tutti gli edifici presenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali interessate dal traffico indotto dall'aeroporto.
		MinAmb_28	Componente "Rumore". Ricettori: il Proponente all'interno dell'area di influenza identificata come sopra, provvederà ad identificare tutti i ricettori presenti (sensibili e non), intesi nella definizione che ne dà il DM 29/11/2000
		MinAmb_29	Componente "Rumore". Ricettori: il Proponente provvederà a fornire per tutti gli edifici censiti la numerazione, la relativa individuazione planimetrica, la destinazione urbanistica e le sorgenti sonore di riferimento, in particolare in relazione al rumore prodotto dalle attività aeroportuali (così come definite all'art.2, punto 6, del DM 31110/1997), di ciascun ricettore deve essere evidenziato se ubicato all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente (approvata in sede di Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997) e devono essere indicati (in funzione della sorgente sonora di riferimento) i relativi limiti acustici.
		MinAmb_30	Componente "Rumore". Fase di cantiere: il Proponente provvederà a integrare gli elaborati relativi alla fase di cantiere specificando le fasi di lavorazione e i macchinari utilizzati, per ciascun macchinario, il livello di potenza sonora associato. Le aree di cantiere e la viabilità di accesso al cantiere devono essere individuate planimetricamente e per ciascun area di cantiere devono essere individuati i ricettori, con indicazione in forma tabellare delle destinazioni d'uso, della posizione rispetto all'intorno aeroportuale (se ubicati all'interno o all'esterno della zonizzazione acustica aeroportuale vigente) e dei limiti normali
		MinAmb_31	Componente "Rumore". Ai fini di una corretta valutazione degli effetti delle attività di cantiere sui ricettori ubicati all'interno dell'intorno aeroportuale, per la stima del clima acustico attuale, considerato quale livello di fondo su cui sommare il contributo delle attività di cantiere, ai livelli registrati dalle centraline fonometriche di riferimento deve essere scorporato il contributo specifico delle attività aeroportuali
		MinAmb_33	Componente "Rumore". Fase di esercizio: il Proponente provvederà a integrare la stima dei livelli sonori prodotti dalle attività aeroportuali, per i due scenari (anno 2013 e anno 2021), su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2), precedentemente individuata, e deve essere riferita agli intervalli di tempo e ai descrittori acustici specificati dalla normativa. I livelli stimati su tutti i ricettori censiti, riportati in forma tabellare, saranno confrontati con i limiti normativi
		MinAmb_34	Componente "Rumore". In riferimento agli esiti dei monitoraggi acustici eseguiti nel 2014 dall'ARPAV nei quali sono stati riscontrati superamenti del valore limite di immissione notturno, si chiede di valutare con particolare attenzione i livelli prodotti dall'attività aeronautica sull'abitato di Tessera, anche attraverso l'analisi dettagliata dei livelli monitorati nel 2014 dalla centralina di via Bazzera, eventualmente utilizzabile con ulteriore punto di taratura del modello di calcolo
		MinAmb_35	Componente "Rumore". Rumore da traffico indotto: La verifica del rispetto dei valori limiti individuati dal DPR 142/2004 sui ricettori prossimi alle infrastrutture stradali deve essere effettuata sulla totalità dei flussi di traffico, nei due scenari di studio (anno 2013 e anno 2021). Il solo traffico indotto dalla presenza dell'aeroporto deve essere analizzato al fine di valutare il contributo acustico sul livello complessivo. Pertanto il Proponente provvederà a calcolare i livelli sonori prodotti dalle infrastrutture stradali presenti su tutti i ricettori individuati nell'area di influenza (di cui alla richiesta 2.41/2.4.2). Tali livelli devono essere rappresentati planimetricamente (mappatura) e, per ciascun ricettore, in forma tabellare, deve essere riportato il livello complessivo del rumore stradale, il contributo prodotto dal solo traffico indotto dall'aeroporto e il confronto con i limiti normativi vigenti
		MinAmb_36	Componente "Rumore". Area parcheggio: il Proponente provvederà ad evidenziare (anche planimetricamente) la presenza di ricettori posti in prossimità delle aree di parcheggio e di stimare i livelli acustici prodotti dalla viabilità connessa.
		RVE_02a	Componente "Rumore". Si integri la valutazione previsionale considerando anche il contributo alle emissioni sonore generato dalle operazioni a terra dei velivoli, e considerando il contributo del traffico aereo, ed eseguendo la stima dei livelli sonori LAeq,TR con riferimento ai periodi di maggior traffico aereo nel corso dell'anno e non solo come media a lungo termine (annuale), estendendo la valutazione ai ricettori prossimi al limite dell'intorno aeroportuale zona nord ovest (via Paliaghetta) e all'ambito lagunare (per il traffico aereo). Siano considerate anche le nuove sezioni impiantistiche e le opere extra-comparto
MinAmb_32	Componente "Rumore". Fase di cantiere: il Proponente provvederà a calcolare i livelli di rumore prodotti dalle attività di cantiere su tutti i ricettori individuati che saranno rappresentati planimetricamente (mappatura) e in forma tabellare, e per i quali sarà riportato il relativo confronto con i limiti normativi vigenti (limiti di emissione, immissione e differenziale), senza considerare, in questa fase di analisi, eventuali deroghe ai limiti (art. 7, comma 1 L.R. 21/1999) e/o agli orari consentiti alle attività di cantiere (art. 7, comma 2, L.R. 21/1999), autorizzabili esclusivamente per mezzo di specifico provvedimento comunale in una fase successiva della progettazione dell'opera. Qualora da tale analisi emergano criticità il Proponente provvederà a individuare accorgimenti/dispositivi/interventi necessari a ridurre l'impatto acustico; per ogni intervento di mitigazione proposto sarà infine stimata l'efficacia acustica, mediante confronto tra i livelli ante e post mitigazione sui ricettori critici		
23957-REL-T709	Sito UNESCO e vincoli archeologici	RVE_4e IV	Bacino di laminazione. Si riferisca relativamente all'interferenza dello stesso con l'antica "via Annia", sottoposta a vincolo archeologico ai sensi della L.431/1985
		RVE_5	Sito UNESCO. Sia prevista una compensazione ambientale per la salvaguardia della Laguna e dei siti archeologici (siti Unesco).
		RVE_9	Sito UNESCO. Sia analizzata la compatibilità dell'opera proposta con il Sito "Venezia e la sua Laguna" Patrimonio Mondiale UNESCO ed il suo Piano di Gestione 2012 -2018

Documento	Argomento	Codice richiesta	Testo osservazione
23957-REL-T710	Masterplan 2021	MinAmb_10	Componente "Ambiente idrico". Acque nere: considerato che il Proponente dichiara che "Le acque nere generate all'interno dell'area aeroportuale sono convogliate al depuratore di proprietà SAVE ubicato lungo Viale Alvise Ca' da Mosto (Figura C4-30). Si tratta di un impianto già ampliato nel 2003 e dimensionato per un traffico di circa 6'500'000 passeggeri/anno." e, al contempo, nella Sintesi non tecnica emerge che l'attuale numero di passeggeri, aggiornato al 2013, è di 8'388'475 ed è previsto un incremento pari a 11'622'148 passeggeri per il 2021, è necessario che venga chiarita la capacità e la funzionalità del depuratore sia al 2013 che al 2021, considerando inoltre eventuali ricadute e impatti sulla qualità delle acque lagunari
		RVE_01	Perimetrazione Aeroportuale: venga fornita adeguata documentazione dimostrante la legittimità dell'attuale perimetro aeroportuale; venga chiarito se viene modificato lo stato attuale e quali limitazioni comporta il nuovo perimetro aeroportuale relativamente alle superfici acquee
		RVE_3a	Inquinamento luminoso. Si chiede di integrare la documentazione con un piano di adeguamento degli impianti di illuminazione esistenti ai requisiti stabiliti dall'art. 9 della LR 17/2009 in quanto alcune tipologia di apparecchi presenti, in particolare quelli con specchi a riflessione, non rispettano l'emissione nulla verso l'alto, ed inoltre gli illuminamenti a terra in molti casi appaiono sovradimensionati
		RVE_3b	Inquinamento luminoso. Per quanto riguarda gli impianti di nuova realizzazione, previsti nel Masterplan, è richiesta la presentazione di un progetto illuminotecnico redatto ai sensi dell'art. 7 della L.R. citata che attesti la conformità degli stessi ai suddetti requisiti, in particolare per quanto riguarda i corretti illuminamenti al suolo stabiliti come quelli minimi previsti dalle norme di sicurezza specifiche di settore
		RVE_4b	Componente "Ambiente idrico". In merito all'idrovora che il Consorzio dovrà realizzare in adiacenza alle piste di progetto, considerando che l'interferenza è presente nel Master Plan 2021 si richiede che il proponente inserisca nella propria progettazione lo spostamento di tale idrovora in ambito non interferente con i sedimi aeroportuali di progetto; si presenti inoltre un piano di gestione condiviso con il Consorzio di Bonifica
		RVE_4c	Componente "Ambiente idrico". Si chiarisca il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia che si intende porre in essere per le acque provenienti dalla pista che recapitano in laguna di Venezia
		RVE_4d	Componente "Ambiente idrico". Nel Master Plan idraulico siano eliminati i riferimenti al Master Plan oltre 2021, in quanto non oggetto dell'istanza; siano definite, giustificate e verificate le scelte proposte mediante l'uso di una dettagliata modellazione matematica.
		RVE_4e I	Bacino di laminazione. In merito alla realizzazione del bacino di laminazione: - si forniscano i particolari costruttivi (sezioni e planimetrie di dettaglio quotate)
		RVE_4e II	Bacino di laminazione. In merito alla realizzazione del bacino di laminazione: - siano previsti sistemi di fitodepurazione;
		RVE_4e III	Bacino di laminazione. In merito alla realizzazione del bacino di laminazione: -sia chiarito il contrasto tra la Tav A3-1e la tav A3-2, e si chiede inoltre la coerenza degli elaborati sopracitati con gli altri elaborati che riportano le medesime figure;
		RVE_6	Vengano chiariti modalità tempi e impatti relativi alla trasformazione dell'area detta aereoterminal prevista in nuova acquisizione, rispetto alle relative previsioni urbanistiche dell'adottato Piano Particolareggiato di Iniziativa pubblica "Terminal Tessera" insistente sull'area stessa
		RVE_7	Si espliciti se ENAC (SAVE) intende intervenire, ed eventualmente con quali modalità, nel collegamento acqueo con Venezia
		RVE_10	Adeguare la tavola "Piani di Rischio stato di fatto" cod.PI-12.1-04 al 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, verificare l'individuazione delle fasce di tutela dello stato di fatto e di progetto
23957-REL-T711	Monitoraggi e mitigazioni	MinAmb_6	Componente "Atmosfera". Misure di mitigazione in fase di esercizio: il Proponente provvederà ad integrare le proposte effettuate con ulteriori ipotesi di misure più strettamente correlate alle attività aeroportuali, quali ad esempio misure operazionali volte a ridurre le emissioni dal ciclo LTO attraverso una più efficiente gestione operativa del traffico aereo e dei movimenti in aeroporto
		MinAmb_23	Componente "Ambiente idrico". PMA: il Proponente integrerà quanto presentato prevedendo per tutte le fasi del monitoraggio (ante operam, corso d'opera e post operam) ulteriori stazioni di monitoraggio localizzate in prossimità dell'area di intervento tali da garantire la discriminazione degli eventuali impatti generati dall'opera, sia in fase di cantiere che in esercizio, rispetto ad altri che insistono sull'area.
		MinAmb_24	Componente "Ambiente idrico". PMA: il Proponente provvederà ad integrare il pannello analitico da indagare attraverso una analisi di dettaglio delle fasi di realizzazione dell'imbonimento, nonché l'analisi di carichi, immissioni e/o rilasci di sostanze riconducibili alle attività aeroportuali e a integrare inoltre anche le matrici da indagare inserendo analisi relative alla qualità del sedimento e delle componenti biologiche dell'ecosistema lagunare
		MinAmb_37	Componente "Rumore". PMA: Il Proponente provvederà ad implementare la proposta rete di monitoraggio ambientale per tutte e tre le fasi ante operam, corso d'opera e post operam, introducendo oltre alle centraline fisse per il monitoraggio del rumore aeroportuale ulteriori punti di misura presso quei ricettori che hanno evidenziato, nelle fasi di cantiere e di esercizio, superamenti e/o livelli di rumore prossimi ai valori limite, e punti di controllo per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica
		MinAmb_38	Componente "Rumore". PMA: Il Progetto di Monitoraggio dovrà indicare in modo dettagliato il numero e l'ubicazione dei punti di monitoraggio, la tipologia di misura, la frequenza e la durata delle misurazioni
		RVE_02b	Componente "Rumore". Si chiede di integrare la documentazione indicando nel dettaglio le misure che si intendono mettere in atto al fine di evitare che lo scenario 2021 differisca in modo significativo da quello di riferimento del 2013, per quanto riguarda la distribuzione percentuale dei velivoli fra le diverse rotte di partenza/arrivo e fra le diverse fasce orarie diurna e notturna. Nel caso non sia possibile garantire quanto sopra, si chiede che vengano sviluppate simulazioni previsionali alternative, che tengano conto delle potenziali diverse distribuzioni spaziali e temporali dei movimenti degli aeromobili, individuando anche le misure di mitigazione da attuarsi al fine di prevenire situazioni di criticità, riferite al superamento dei limiti di zona comunali, che si dovessero creare
		RVE_02c	Componente "Rumore". Il dimensionamento delle opere di mitigazione dovrà essere progettato in funzione delle emissioni sonore stimate a fronte delle integrazioni richieste (tenendo conto quindi delle movimentazioni a terra e del contributo del traffico acqueo, e dei massimi valori LAeq,TR). Ai fini del dimensionamento dell'intervento di mitigazione si dovrà tener conto di adeguati margini di sicurezza in relazione alle incertezze intrinseche nella modellizzazione del fenomeno sonoro e nella stima del traffico aereo. (in merito si richiede una planimetria di dettaglio delle opere di mitigazione acustica).
		RVE_02d	Componente "Rumore". Sia prodotto un piano di monitoraggio acustico per i ricettori esterni all'intorno aeroportuale
RVE_8	Venga prodotto un cronoprogramma che preveda anche le tempistiche necessarie alla realizzazione delle opere di mitigazione, previste nel piano degli investimenti		



3 Note esplicative

Al fine di fornire chiarimenti di carattere procedurale, oggetto di alcune osservazioni del pubblico, nei successivi paragrafi vengono riproposti, riorganizzandoli, alcuni temi già trattati nella documentazione di VIA.

3.1 I Piani di Sviluppo Aeroportuale e le opere assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

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

Il legislatore definisce i PSA come quegli strumenti pubblicistici che indicano "*per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato*"¹.

Un Piano di Sviluppo Aeroportuale tipico, come il Masterplan 2021 in esame, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo (passeggeri e conseguentemente i movimenti necessari per trasportarli), individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare nel breve, medio e/o lungo termine.

Gli interventi previsti da un Piano di Sviluppo Aeroportuale possono riguardare quindi, collettivamente o singolarmente, a seconda dello scalo, le seguenti tipologie di intervento:

- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti;
- interventi funzionali ad aumentare la qualità del servizio, la sicurezza aeronautica ed aeroportuale indipendentemente da variazioni di traffico e movimenti.

In base alle norme vigenti, la **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** si applica ai Piani di Sviluppo Aeroportuali che contengono interventi progettuali propedeutici all'incremento della capacità aeroportuale, conseguentemente finalizzati ad un aumento dei volumi di traffico. .

¹ Circolare Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici 23 febbraio 1996, n.1408.

Ciò è desumibile dalla lettura congiunta delle norme vigenti che prescrivono la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai Piani di Sviluppo Aeroportuale:

- **DPCM 27.12.1988** e ss.mm.ii., art. 8 comma 4 (in particolare lettera b) che recita “*Con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 [ora procedura di VIA ai sensi del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., ndr], si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:*
[...]
*b) nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2100 metri [la pista principale dell'aeroporto “Marco Polo” di Venezia ha lunghezza pari a 3300 m, ndr], qualora si prevedano **sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo** e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa”;*
- **D.Lvo n. 152/06** - Parte Seconda e ss.mm.ii., Allegato II “Progetti di competenza statale”, punto 10 “[...] *aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza*”.

Per quanto sopra, le opere/progetti finalizzati unicamente a garantire un migliore livello di qualità del servizio, una maggiore sicurezza aeronautica/aeroportuale, una migliore efficienza energetica, non devono essere sottoposti a procedura di VIA.

Questa categoria di interventi, per poter essere realizzati è comunque soggetta alle procedure tecnico-amministrative vigenti (normativa nazionale integrata dalla disciplina regionale, provinciale, comunale vigente) sul territorio su cui insistono.



Figura 3-1 Piani di Sviluppo Aeroportuale in relazione all'assoggettamento delle opere a VIA.

3.2 Lo Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2021

Lo Studio di Impatto Ambientale e la documentazione correlata sono stati sviluppati secondo la seguente impostazione:

- **stato di fatto** riferito all'anno **2013**, rispetto al quale si riferiscono le valutazioni di impatto e tutte le analisi ambientali dello scenario di riferimento;
- **opzione zero** ("do nothing"), cioè dello scenario in cui, rispetto allo stato di fatto (2013), si realizzeranno solo quegli interventi di finalizzati all'aumento della qualità e della sicurezza dei servizi dello scalo;
- **scenario al 2021**, scenario in cui si realizzano i progetti finalizzati all'aumento della capacità aeroportuale necessaria ad aumentare il traffico passeggeri e movimenti.

Si vedano a tal proposito lo schema esemplificativo della figura successiva e la Tabella 3-1 che riassume le caratteristiche salienti dello stato di fatto e degli scenari analizzati nel SIA, poi brevemente illustrati.

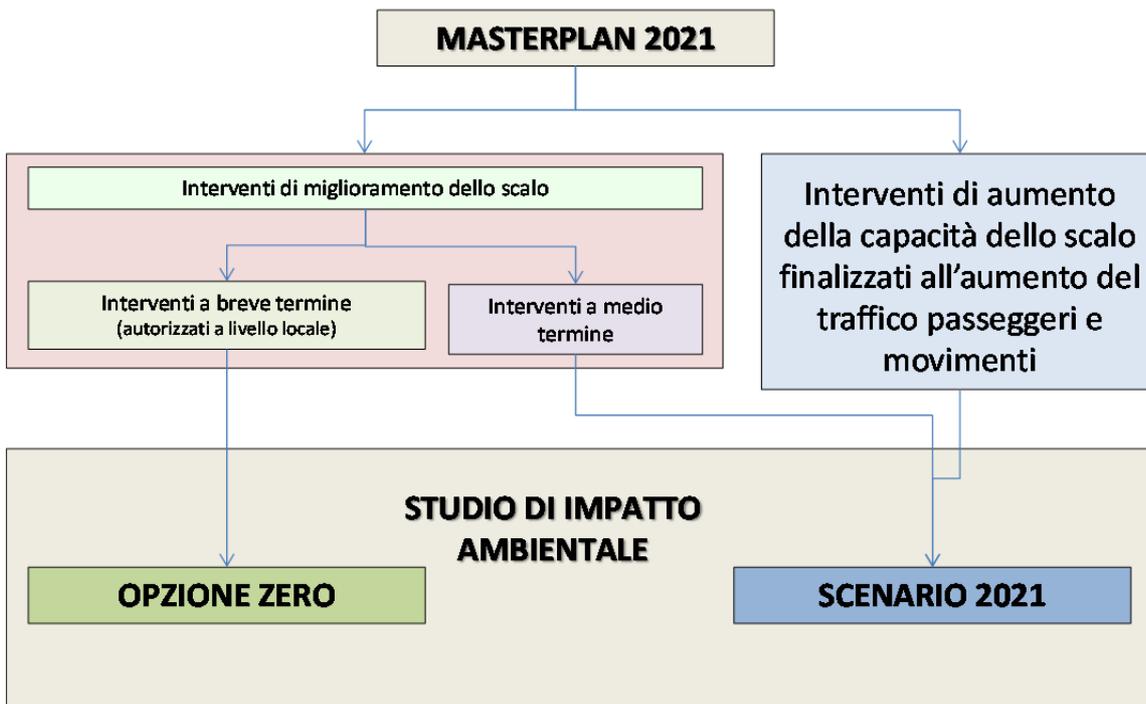


Figura 3-2 Schema del Masterplan 2021 in relazione allo Studio di Impatto Ambientale.



Tabella 3-1 Elementi salienti caratterizzanti lo stato di fatto e gli scenari analizzati nel SIA.

stato di fatto	<p>n. passeggeri: registrati nell'anno 2013</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell'anno 2013</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2013 (fonte ACI)</p> <p>traffico acqueo: stima n. taxi sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri), stima n. vaporette sulla base del numero di corse del vettore Alilaguna (orario operante nel 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: locali di riscaldamento e condizionamento al 2013 (consumi di gasolio e metano al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2013</p>
opzione zero	<p>n. passeggeri: registrati nell'anno 2013</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell'anno 2013</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2013 (fonte ACI)</p> <p>traffico acqueo: stima n. taxi sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri), stima n. vaporette sulla base del numero di corse del vettore Alilaguna (orario operante nel 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: locali di riscaldamento e condizionamento al 2013 (consumi di gasolio e metano al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al termine dei lavori per la realizzazione degli interventi autorizzati</p>
scenario 2021	<p>n. passeggeri: previsti nell'anno 2021 (+38% rispetto al 2013)</p> <p>n. movimenti aerei: previsti nell'anno 2021 (+27.3% rispetto al 2013)</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: stima dello stato di fatto incrementata del 38% (incremento % del numero di passeggeri al 2021 rispetto al 2013); parco veicoli aggiornato rispetto alle normative di settore (introdotti veicoli EURO6)</p> <p>traffico acqueo: stima dello stato di fatto incrementata del 38% (incremento % del numero di passeggeri al 2021 rispetto al 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: centrale di trigenerazione (consumi di metano al 2013 incrementati del 38%, pari all'incremento % del numero di passeggeri al 2021 rispetto al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013 incrementati del 27.3%, pari all'incremento % del numero di movimenti aerei al 2021 rispetto al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2021</p>

3.2.1 Lo stato di fatto

Lo stato di fatto assunto nelle valutazioni è riferito all'anno **2013**, l'ultimo anno più aggiornato al quale risalgono tutti i dati e le informazioni sullo stato ambientale dello scalo (es. controllo degli inquinanti, i dati sul rumore, viabilità ed accesso veicolare, dati di qualità dei servizi, ecc.).

L'anno 2013 quindi si caratterizza per:

- movimenti passeggeri registrati (quindi reali) nel corso dell'anno;
- movimenti aerei (numero, flotta aerea e tracce radar di atterraggio e decollo) avvenuti nel 2013;
- traffico stradale ed acque indotte, stimato sulla base delle modalità di accesso del passeggero (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri);
- strutture e funzioni presenti all'interno del sedime aeroportuale al 2013.

Vale la pena ricordare che la configurazione attuale dello scalo risale, nelle sue infrastrutture più importanti ai primi anni 2000 (progettazioni ed iter amministrativi correlati risalenti alla fine degli anni '90) e da allora ad oggi l'aeroporto non ha subito alcun sostanziale mutamento del suo assetto operativo.

Relativamente all'esercizio dal 2000 ad oggi è opportuno riprendere quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "...Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. **Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente»** (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)".



2002

2014

Figura 3-3 Conformazione piste dell'aeroporto "Marco Polo": confronto 2002-2014.

Circa gli impatti ambientali che l'aeroporto nel suo esercizio dagli anni 2000 ad oggi ha prodotto, è opportuno evidenziare che devono comunque sottostare all'ampia, articolata e specifica disciplina normativa (primo fra tutti il rumore, ma anche aria, acque, emissioni, ecc.) che fissa limiti ambientali e di tutela del territorio su cui



l'aeroporto insiste ed ai quali, l'infrastruttura aeroportuale è tenuto all'osservanza nel suo esercizio e funzionamento.

3.2.2 L' "opzione zero"

L' "opzione zero" rappresenta uno scenario di breve periodo in cui non si hanno incrementi di passeggeri e movimenti rispetto all'anno di riferimento dello stato di fatto (2013) ed alcuni interventi, autorizzati a livello locale, legati a miglioramenti dello scalo, risultano terminati ed operativi.

Nel quadro delle opere previste dal Masterplan 2021 vi sono infatti alcuni interventi già programmati ed autorizzati da tempo e che sono in corso di realizzazione, aventi come finalità una qualità del servizio migliore, una maggiore efficienza energetica dell'aeroporto ed un maggior livello di safety aeroportuale, nelle condizioni attuali di traffico riferite all'anno 2013.

Per tali opere si è ricorso a procedure autorizzative "ordinarie", intese come procedure cui sono state sottoposte singolarmente le diverse tipologie di progetti coerentemente con il regime autorizzativo vigente a livello nazionale ed in particolare per il territorio in esame nel quale confluiscono varie e numerose competenze e particolarità (Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Consorzio di bonifica Acque Risorgive, area sottoposta a vincolo archeologico e paesaggistico ex D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., area parzialmente all'interno della conterminazione lagunare ex Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 febbraio 1990, presenza di siti della Rete Natura 2000).

Le opere che hanno già ottenuto le autorizzazioni e la cui realizzazione è in corso, sono riportate nella Tabella 3-2, in cui si evidenziano gli obiettivi dei progetti/opere autorizzati ed in corso di realizzazione e gli iter autorizzativi cui sono stati sottoposti.

Gli impatti ambientali legati a questi interventi sono stati valutati e risolti all'interno delle procedure tecnico-amministrative che ne hanno deliberato la realizzabilità (nella Tabella sono esplicitati tutti i dispositivi autorizzativi ottenuti).

Non essendo propedeutiche ad alcuno sviluppo di traffico, la loro realizzazione non modifica l'attuale capacità aeroportuale pertanto gli impatti ambientali legati all'esercizio dell'aeroporto rimangono gli stessi dello stato di fatto (numero di passeggeri, numero di movimenti).

Tabella 3-2 Elenco interventi autorizzati.

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento	Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
1.01	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento verso landside, attraverso la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.	Consentire le attività di check in con gli accordamenti necessari, liberando spazio attraverso il riposizionamento delle attività commerciali presenti in area landside che, allo stato attuale interferiscono significativamente con le attività operative di accettazione passeggeri.	Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto- Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, ENAC, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 6 del 29.04.2014 Nota: nel corso della procedura apportate variazioni al progetto in merito a: coperture in vetro ed illuminazione ai fini del recepimento della norma regionale sull'inquinamento luminoso (LR Veneto n. 17/09)
				Verifica di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7580 del 09.07.2014)
				Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 15676 del 15.09.2014)
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. • 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.	Ottemperare ai requisiti di safety aeroportuale ICAO. L'attuale posizione dei presidi degli Enti di Stato non è conforme ai dettami ICAO, quindi l'aeroporto funziona grazie ad una deroga. Di conseguenza, il riposizionamento dei presidi consente di recuperare l'area APRON centrale dedicandola esclusivamente alla movimentazione aeromobili.	Parere in Commissione per la Salvaguardia di Venezia	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 91/7268 espresso nella seduta n. 04 del 23.02.2010)
				Autorizzazione paesaggistica	Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna	Parere favorevole (lettera prot. n. 12691 del 11.08.2011)
				Valutazione di incidenza	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio	Dichiarazione di assenza di rischio di incidenza significatività (lettera prot. n. DCN/2D/7363 del 11.03.2004)
				Approvazione in Conferenza di Servizi, comprensiva di conformità urbanistica, procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Conferenza di Servizi (ENAC, Magistrato alle Acque di Venezia ora Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia, Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, Comune di Venezia, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco)	Parere favorevole (rif. verbale della seduta del 02.02.2010)
2.20	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. (VVF)	Ottemperare a richieste del Corpo Nazionale dei VVF, che, in presenza di un presidio operativo H24, come quello in aeroporto, necessita di una piazzola specificamente dedicata alle esercitazioni/prove di spegnimento aeromobili.	Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto- Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 8 del 23.10.2013
				Verifica di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 797 del 24.01.2014)
				Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 16836 del 07.11.2013)
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.	Accogliere e razionalizzare, accentrandolo in un unico punto, il deposito dei numerosi mezzi rampa che oggi stazionano nelle aree di piazzale in diverse posizioni.	Parere in Commissione per la Salvaguardia di Venezia, comprensivo di autorizzazione paesaggistica	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 8/9308 espresso nella seduta n. 09/13 del 24.10.2013)
				Verifica di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 470 del 16.01.2014)

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento	Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
3.01	Percorso pedonale in quota "moving walkway" 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 e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti).	Riqualificare la darsena ed il percorso che collega la darsena la terminal. Rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole. Assicurare il trasferimento dal terminal alla darsena in condizioni di comfort e funzionali adeguate allo standing dello scalo*. * Allo stato attuale il collegamento darsena terminal, utilizzato mediamente da un 12% dei passeggeri (con picchi del 20% durante il periodo estivo), è assicurato con un percorso pedonale, solo parzialmente protetto dagli agenti atmosferici, lungo 480 m e con due attraversamenti stradali critici.	Verifica di assoggettabilità alla VIA compresa la verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza (progetto preliminare)	Provincia di Venezia	Parere di esclusione dalla VIA della Provincia di Venezia (Determinazione n. 3777/2013)
				Parere in Commissione per la Salvaguardia di Venezia, comprensivo di autorizzazione paesaggistica (progetto definitivo)	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 2/9472 espresso nella seduta n. 06/14 del 05.06.2014)
				Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto	Nulla osta, (lettera prot. n. 06333 del 15.05.2014)
				Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7275 del 30.06.2014)
				Autorizzazione agli scarichi in laguna	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque di Venezia)	Parere favorevole (lettera prot. n. 2006 del 16.06.2014)
4.06.01	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	Consentire la riorganizzazione delle piazzole di sosta aeromobili più funzionale e razionale, avvicinando al terminal passeggeri alcune aree di sosta aeromobili conseguentemente riducendo tempi di attesa e le distanze di taxing degli aeromobili e di attesa a bordo sbarco e sbarco agli arrivi dei passeggeri, a tutto vantaggio della funzionalità, del livello di servizio ai passeggeri, della safety aeronautica della movimentazione in piazzale.	Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, ENAC, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 4 del 18.06.2013
				Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94 (raggiungimento dell'intesa Stato - Regione)	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 12425 del 11.10.2013)
				Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 10889 del 15.07.2013)
4.14.01	Riqualifica infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste), attraverso il rifacimento delle pavimentazioni e la realizzazione di nuovi raccordi.	Riqualificare porzioni di piazzale (adeguamento e manutenzione delle pavimentazioni esistenti). Migliorare le operazioni di manovra degli aeromobili.	Parere in Commissione di Salvaguardia, comprensivo di autorizzazione paesaggistica e verifica di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza	Commissione per la Salvaguardia di Venezia (ex art. 5 Legge 171/1973) ¹	Parere favorevole (voto n. 4/9474 espresso nella seduta n. 06/14 del 05.06.2014)
				Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto	Nulla osta (lettera prot. n. 9274 del 11.07.2014)
				Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 9096 del 04.09.2014)
				Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 11017 del 03.07.2014)
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). L'intervento prevede la realizzazione di una doppia condotta forzata che ha lo scopo di alleggerire il carico idraulico gravante sull'ultima parte del canale Pagliagheta, la cui capacità di scolo è parzialmente compromessa dalle opere di tombinamento che il canale ha subito.	Adeguare idraulicamente il bacino di scolo dell'aeroporto.	Procedure autorizzative in capo al Consorzio di Bonifica Acque risorgive (proponente delle opere finanziate dal gestore aeroportuale)		

Codice	Intervento	Descrizione	Obiettivi dell'intervento	Procedure autorizzative necessarie	Enti competenti	Estremi dei pareri
6.18	Nuova centrale tri-generazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di tri-generazione e dei relativi collegamenti.	Efficientare il fabbisogno energetico dell'aeroporto, oggi quasi completamente sopperito dalla fornitura Enel di media tensione. Il passaggio ad una soluzione cogenerativa consente all'aeroporto di far fronte ai fabbisogni energetici, in particolare la climatizzazione durante il periodo estivo e la continuità degli impianti di pista, con modalità di assoluta efficienza. Inoltre la configurazione flessibile dei cogeneratori, di media taglia, consentirà di far fronte in maniera modulare alle crescenti necessità energetiche che si andranno profilando nel futuro.	Verifica di conformità alle prescrizione delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi per le opere di interesse statale, ai sensi dell'art. 2 del DPR 383/94	Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia	Conformità urbanistica (decreto Provveditorato, rif. lettera prot. n. 7481 del 09.07.2014)
				Procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto	Nulla osta (lettera prot. n. 6200 del 13.05.2014)
				Conformità idraulica	Consorzio di bonifica Acque risorgive	Parere favorevole (lettera prot. n. 7389 del 06.05.2014)
				Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'impianto (ex D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii. e LR 11/2001)	Regione del Veneto	DGR Veneto n. 1441/2014
				Autorizzazione paesaggistica ex art. 147 D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii., comprensiva di procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico	Conferenza di Servizi (Regione del Veneto-Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i beni ambientali e paesaggistici di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Comune di Venezia, SAVE SpA)	Autorizzazione paesaggistica n. 7 del 15.05.2014

NOTE

¹ Commissione di Salvaguardia: composta da il Presidente della Regione, che la presiede; il presidente del Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle OO.PP. del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia), un rappresentante dell'UNESCO; il soprintendente ai monumenti di Venezia; il soprintendente alle gallerie e alle opere d'arte di Venezia; l'ingegnere capo del genio civile per le opere marittime di Venezia; rappresentanti delle AULSS del territorio; un rappresentante del Ministero dell'Ambiente, un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici; un rappresentante del Ministero dei Trasporti; un rappresentante del Ministero delle Risorse agricole; un rappresentante del Consiglio nazionale delle ricerche; tre rappresentanti della regione Veneto eletti dal Consiglio regionale con voto limitato a due; un rappresentante della provincia di Venezia; tre rappresentanti del comune di Venezia, eletti dal consiglio comunale con voto limitato a due; rappresentanti degli altri comuni di gronda eletti dai sindaci con voto limitato.



3.2.3 Lo scenario 2021

La pianificazione dello sviluppo futuro delle infrastrutture aeroportuali è correlata alla previsione della domanda di traffico aeroportuale per il periodo di riferimento (2014-2021). Le **previsioni di sviluppo del traffico** contenute nel Masterplan dell'aeroporto di Venezia sono il punto di partenza per i dimensionamenti ed i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziario previsti dallo stesso Masterplan.

Le previsioni di traffico aereo si basano sulla mediazione dei risultati di diversi metodi di stima, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali più attendibili possibili. In particolare le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO "Manual of Air Traffic Forecasting" indicano di mediare i risultati di tre metodologie di stima, ossia proiezione delle linee di tendenza, metodo econometrico e studi di mercato, per metterli a confronto ed estrarne un andamento complessivo.

Le **previsioni di traffico commerciale** sono state articolate in Schengen ed extra Schengen; la suddivisione dei segmenti di traffico deriva dalle stime del Gestore aeroportuale, elaborate in base alle scelte commerciali attuali e di previsione.

Secondo queste previsioni i passeggeri extra Schengen aumenterebbero al 2021 con un tasso medio annuo del 7.5% contro il 2.5% del traffico Schengen.

Quindi per l'aeroporto di Venezia si prevede un aumento della quota di traffico extra-Schengen e un maggior numero di collegamenti intercontinentali; conseguenza di ciò sarà l'impiego di aeromobili di dimensioni maggiori e con fattori di riempimento in crescita, come tipico per questo segmento di traffico.

Sulla base delle analisi sviluppate dal Gestore aeroportuale sono state elaborate le previsioni di riempimento medio degli aeromobili, da cui poi trarre la stima dei movimenti.

Per la **previsione del traffico cargo** sono state utilizzate le previsioni di mercato redatte dalla Boeing per il settore cargo intraeuropeo.

Considerando il trend del traffico dello scalo di Venezia nel contesto nazionale si ritiene di poter utilizzare il tasso medio annuo di crescita dello scenario medio, pari a 2.8% come scenario attendibile, anche in considerazione degli interventi di sviluppo del cargo previsti dal piano.

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto è necessario tradurre i dati, ottenuti dalle previsioni di domanda, in tipi e quantità di infrastrutture airside (piste, vie di rullaggio, radioassistenze, AVL, segnaletica, piazzale aeromobili, ecc.) e landside (terminal passeggeri, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) affinché l'aeroporto sia in grado in futuro di sopportare con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti.

3.2.3.1 Fabbisogno in airside

La capacità del sistema richiesta in termini di movimenti orari è un dato derivato dalle previsioni sui flussi di picco dei passeggeri e del fattore di riempimento.

La capacità del sistema di infrastrutture aeronautiche richiesta sarà quindi relativa al numero di voli massimi previsti nell'ora di picco per ciascun anno. Il dato è posto alla base delle verifiche di capacità e stima dei fabbisogni del sistema delle infrastrutture di volo.



Lo specifico Studio aeronautico sulla capacità della pista, in condizioni standard, redatto da ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo)² ha indicato una capacità della pista attuale di 30 mov/h.

In base alle simulazioni di ENAV (2014) effettuate sulla configurazione esistente della pista di volo (configurazione "do nothing") assoggettate al traffico previsto per l'anno 2021, si rileva come la capacità teorica oraria si riduca drasticamente dagli attuali 30 movimenti/ora ai previsti 26.

In sostanza, l'uso di aeromobili di dimensioni superiori, in mancanza di interventi sulle infrastrutture di volo, determina una riduzione della capacità teorica della pista da 30 a 26 mov/h.

In tal senso si rendono necessari interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo, in grado di accompagnare gli scenari di crescita.

Per il calcolo del fabbisogno di piazzole di sosta si è fatto riferimento ai movimenti orari attesi e ai fattori di traffico che caratterizzano lo scalo di Venezia.

In particolare i fattori presi a riferimento sono:

- il numero dei movimenti degli aeromobili nell'ora di picco;
- il tempo medio di occupazione delle piazzole ricavato dallo schedule dei voli, che si attesta in media tra i 45 minuti (voli Schengen) e i 75 minuti (voli extra-Schengen), in considerazione della tipologia di traffico che caratterizza lo scalo;
- il fattore di utilizzazione delle piazzole, che dipende dalla regolarità di utilizzo o meno e dalla omogeneità del traffico; per Venezia il fattore di utilizzo può essere stimato intorno al 0.80 tenendo conto che quasi tutte le piazzole sono utilizzate lasciando brevi intervalli di vuoto.
- il coefficiente aggiuntivo di riserva (fattore di sicurezza) per eventuali ritardi in partenza e soste forzate, stimato pari a 1.2 per i voli Schengen e 1.1 per i voli extra-Schengen.

3.2.3.2 Fabbisogno in landside

Il dimensionamento delle infrastrutture landside viene effettuato sulla base del numero di passeggeri nell'ora di picco, stimato attraverso metodi alternativi indicati dagli organismi internazionali di settore.

Da tali dati sono stati ricavati:

- il fabbisogno di superficie dei vari sottosistemi funzionali del terminal passeggeri (hall partenze, hall arrivi, hall check in, controlli di sicurezza, controlli passaporti out, sala imbarchi, pontili, sale imbarco gates, vip lounges, hall arrivi, sala riconsegna bagagli, controlli passaporti in, aree commerciali);
- il dimensionamento dei parcheggi;
- il dimensionamento del terminal cargo.

² ENAV - Aeroporto Venezia Tessera SAVE S.p.A. Piano di sviluppo aeroportuale - Runways Capacity Assessment e Studio di Safety. Versione 1.0 del 13.03.2014.

3.2.3.3 Interventi previsti

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto i dati relativi alla previsioni di domanda sono stati tradotti dal Masterplan 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 in futuro di gestire con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti.

Nella successiva tabella si riporta l'elenco degli interventi dello Scenario 2021.

Tabella 3-3 Interventi previsti dal Masterplan 2021.

Codice	Intervento	Descrizione
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.
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.).
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.
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.
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.
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Adeguamento della viabilità interna alle trasformazioni in area landside.
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione all'esterno del sedime.
5.06-5.32	Sottoservizi	Adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici)
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualifica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).
6.02	Adeguamento del depuratore	Interventi di adeguamento ai fini del riuso delle acque depurate per la gestione del ciclo idrico integrato.
6.17	Mitigazioni e compensazioni ambientali	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Masterplan.



4 Controdeduzioni

Nel presente capitolo vengono fornite le controdeduzioni a tutte le osservazioni inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e pubblicate nel sito del Ministero (www.va.minambiente.it) alla data del 20.05.2015.

Le osservazioni sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da:

Comitato di Tessera	prot. n. DVA-2015-0008322 del 26/03/2015
Beniamino Sandrini	prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015
Beniamino Sandrini	prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015
Comune di Roncade	prot. n. DVA-2015-0000561 del 09/01/2015
Comune di Venezia	prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014
Comitato Tessera	prot. n. DVA-2014-0040956 del 15/12/2014
Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"	prot. n. DVA-2014-0040539 del 10/12/2014
Comune di Quarto d'Altino	prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014
Associazione Amici della Poiana	prot. n. DVA-2014-0040224 del 05/12/2014
Comune di Cavallino Treporti	prot. n. DVA-2014-0040143 del 04/12/2014
Associazione Popilia Annia	prot. n. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014
Roberta Potente e Zanon Alessio	prot. n. DVA-2014-0039986 del 03/12/2014
Sergio Memo	prot. n. DVA-2014-0039841 del 02/12/2014
Associazione La Salsola	prot. n. DVA-2014-0039728 del 02/12/2014
Movimento 5 Stelle di Marcon	prot. n. DVA-2014-0039800 del 02/12/2014
Associazione La Salsola	prot. n. DVA-2014-0039732 del 02/12/2014
Comune di Jesolo	prot. n. DVA-2014-0039637 del 01/12/2014
Circoli del PD di Campalto-Favaro/Dese-Tessera	prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014
Comune di Marcon	prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014
Municipalità di Favaro	prot. n. DVA-2014-0038932 del 25/11/2014
Comitato di Tessera	prot. n. DVA-2014-0039305 del 27/11/2014
Casinò Municipale di Venezia	prot. n. DVA-2014-0039286 del 27/11/2014
Elisabeth Müller	prot. n. DVA-2014-0035843 del 03/11/2014
Beniamino Sandrini	prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014
Beniamino Sandrini	prot. n. DVA-2014-0032302 del 09/10/2014

Tabella 4-1 Osservazioni del pubblico e controdeduzioni.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CT_22	Comitato di Tessera; prot. n. DVA-2015-0008322 del 26/03/2015	Il Comitato di Cittadini esprime nuove forti preoccupazioni rispetto l'attendibilità dei dati di rilevazione e di stima al 2021 sul clima acustico nelle frazioni di Tessera e di Campalto contenute nel SIA di SAVE spa. Ciò deriva dall'aver appreso dal responsabile dell'ARPAV – durante una riunione aperta al pubblico della Commissione Ambiente della Municipalità (24/2 u.s.) – dei numerosissimi superamenti, specie in orario notturno, del limite di LAeq della classificazione acustica comunale per tali frazioni, dovuto chiaramente alle movimentazioni aa/mm in atterraggio, in decollo ed in rullaggio [...].	Si veda la risposta alla richieste di Ministero dell'ambiente e Regione del Veneto (Mi-nAmb_27+MinAmb_38, RVE_02a) nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0, che approfondisce il tema del rumore integrando e riproponendo le valutazioni per la fase di esercizio (al cap. 3) . In particolare si evidenzia che il Proponente opererà già da subito per la verifica, tramite campagne di monitoraggio ad hoc, delle situazioni di criticità presso i recettori situati a Tessera e controllati da ARPAV (cfr. anche elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, in particolare per quanto concerne la risposta alla richiesta RVE_02d).
BS_6	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015	Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli "prima che si concluso l'iter della procedura di VIA" (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.	Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.
BS_5	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015	Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli "prima che si concluso l'iter della procedura di VIA" (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.	Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.
RO_01	Comune di Roncade; prot. n. DVA-2015-0000561 del 09/01/2015	Quadro di riferimento programmatico, capitolo A1 - inquadramento territoriale - pag. 6 in base al quale "in termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Venezia e ai comuni limitrofi (Quarto d'Altino; Marcon, Roncade e Cavallino Treponti)" seppur ricadente in parte all'interno del perimetro dell'area vasta individuata appare non motivata l'esclusione alla partecipazione alla commissione istituita ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997.	L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi. Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle integrazioni, non si estendono al territorio dei comuni di Roncade e Cavallino Treponti. Fanno parte della Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale.
RO_02		Inoltre dallo Studio di Impatto Ambientale- Sezione C - effettuato sulla componente Rumore viene preso in considerazione solo l'impatto che il rumore può generale all'interno dei centri abitati, in questo caso il centro abitato di Musestre, senza valutare le possibili ricadute dell'area interessata dalla fase di decollo degli aeromobili, nel tratto di Via Principe e Via Sile.	La modellistica adottata e le valutazioni si estendono a tutto il territorio dell'area vasta ed hanno dimostrato non esserci ricadute nel territorio del Comune di Roncade.
RO_03		Al Capitolo 7 - Monitoraggio, non sono previsti dei monitoraggi nel Comune di Roncade per verificare l'impatto in fase di esercizio dell'aeroporto in relazione alla area vasta. Si richiede pertanto un ampliamento della rete di monitoraggio al fine di verificare la situazione della componente Rumore in fase "ex post".	Non è giustificabile l'ampliamento della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale in aree esterne a quelle di influenza aeroportuale.
CVE_1	Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014	Si richiede per l'area Aeroterminale: <ul style="list-style-type: none"> 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. 	Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.
CVE_2		Bacino di laminazione Si osserva che: <ul style="list-style-type: none"> 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.	Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0
CVE_3		Individuazione "ambito aeroportuale" <ul style="list-style-type: none"> Si chiede l'individuazione della perimetrazione 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. Si chiede che sia chiarita la distinzione fra "Confine aeroportuale" e "Sedime aeroportuale. 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 acquai. Si chiede siano trasmessi e messi a disposizione i seguenti files in formato shape: <ul style="list-style-type: none"> 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. 	Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0. In merito ai files in formato shape: <ul style="list-style-type: none"> le mitigazioni e compensazioni individuate saranno oggetto di definizione con gli Enti territoriali per la loro precisa localizzazione ed estensione ed in particolare per le opere di mitigazione del rumore aeroportuale, saranno definite a seguito di campagne di monitoraggio ai recettori (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0); il sedime aeroportuale, così come ridefinito nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0, non è ufficiale in quanto deve seguire un procedimento di convalida con tutti gli Enti interessati (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0).
CVE_4		Piano di rischio aeroportuale 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 24/03/2014, 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.	Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CVE_5		<p>Analisi del quadro programmatico generale</p> <p>Non sono stati analizzati due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VPRG 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. 	<p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_12, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T701.0.</p>
CVE_6		<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico</p> <p>Ricettori</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>Si veda il cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>
CVE_7	Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014	<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico</p> <p>Impatti in fase di cantiere</p> <p>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.</p>	<p>Si veda il cap. 2 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di costruzione.</p>
CVE_8		<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico</p> <p>Impatti in fase di esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 LAeq, 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 acqueo 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. 	<p>Si veda il cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>
CVE_9		<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico</p> <p>Interventi di mitigazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 paesaggistico, 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 Tessera da tutti i movimenti a terra degli aeromobili. 	<p>Gli interventi di mitigazione verranno modulati e realizzati a seguito di campagne di misura per la verifica di condizioni di criticità ulteriori e più gravi rispetto a quanto rilevato dalle valutazioni contenute nel SIA (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore. Per dettagli si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che approfondisce il tema delle mitigazioni e dei monitoraggi.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CVE_10		<p>Quadro di riferimento ambientale – Inquinamento atmosferico</p> <p>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 NOx 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.</p>	<p>Come descritto nel documento 23957-REL-T702.0 al cap. 3, il contributo emissivo di NOx generato dall'aeroporto (che comprende aerei, mezzi a terra operanti nello scalo, aerostazione, traffico veicolare e nautico indotto) nello scenario attuale (anno 2013) è pari al 2.4% delle emissioni complessive che sono state stimate nell'inventario INEMAR per l'intero comune di Venezia. Rispetto allo scenario di sviluppo il medesimo documento al cap. 4 dimostra con uso del software EKMA/OZIPR: Empirical kinetic Modeling Approach/OZone Isoleth plotting Package Resaerch-oriented), prodotto dall'US-EPA, come all'aumentare del carico emissivo stimabile al 2021 le concentrazioni in aria di NOx aumentino in misura estremamente ridotta, peraltro senza determinare un apprezzabile aumento delle concentrazioni di ozono (inquinante secondario correlato alla presenza di precursori tra cui gli ossidi di azoto). Il SIA comunque ha stimato un impatto negativo basso in riferimento allo scenario 2021 per il biossido di azoto.</p>
CVE_11	Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014	<p>Quadro di riferimento ambientale – Gas climalteranti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ritiene che per gli aspetti soprariportati [NOx, ndr] 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. 	<p>In merito a misure compensative per gli NOx, si rileva che nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 in risposta alla richiesta MinAmb_6, è stata introdotta una misura operativa avente effetti mitigativi su questa problematica. Inoltre si ritiene che l'insieme delle misure compensative sul territorio proposte nel SIA (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) e integrate (si veda quanto ulteriormente proposto al par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia") siano esaurienti in merito a tutte le problematiche emerse. In merito alle emissioni di CO₂, l'aeroporto di Venezia è ufficialmente accreditato nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation. L'aeroporto grazie agli impianti fotovoltaici abbatte ogni anno di 310 tonnellate le emissioni di CO₂ e ha raggiunto nel 2015 la certificazione di livello 3+ corrispondente alla Neutralità. Nel futuro la costruzione della centrale di trigenerazione si stima ridurrà ulteriormente di 4600 tonnellate/anno le emissioni di CO₂. Gli interventi già realizzati e previsti sono descritti al sito http://www.veniceairport.it/ambiente/airport-carbon-accreditation.html.</p> <p>Non è invece di pertinenza aeroportuale la gestione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle compagnie aeree che fanno riferimento al Comitato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che calcola e pubblica la quantità totale e annuale di quote da assegnare per il periodo di riferimento a ciascun operatore aereo amministrato dall'Italia. A loro volta gli operatori aerei hanno l'obbligo di comunicare le proprie emissioni annuali al Comitato. L'elenco degli operatori aerei destinatari di quote si trova nel Regolamento UE 815/2013.</p>
CVE_12		<p>Mobilità e trasporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Come possa il Masterplan indicare, a infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico invariati, dati di sostanziale miglioramento verso parametri qualitativi di mobilità sostenibile e ipotizzare un ripartizione modale così favorevole verso spostamenti sostenibili (ad es. bus 36%) allor quando i valori di riferimento al 2014 per i giorni feriali sono invece al quanto diversi (25.5%). • 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. 	<p>I dati utilizzati nel Masterplan e nello Studio di Impatto Ambientale derivano da elaborazioni statistiche la cui base dati è rappresentata da interviste che il gestore effettua mensilmente. Lo scopo delle interviste è l'indagine sulla qualità ed il livello di gradimento dei servizi dello scalo. Nel 2013, sono state condotte quasi 4000 interviste. Lo scalo aeroportuale Marco Polo ha una forte connotazione stagionale. I passeggeri che raggiungono lo scalo in automobile sono viaggiatori residenti nelle aree locali, cioè viaggiatori che utilizzano l'aeroporto a prescindere dalla stagione.</p> <p>La grande variazione stagionale di passeggeri è dettata dai flussi turistici della stagione estiva. I turisti non prendono la macchina per arrivare in aeroporto ma si muovono con i mezzi pubblici o con i collegamenti acquei. Quindi il traffico veicolare indotto dall'aeroporto si mantiene sostanzialmente costante. Varia molto invece il traffico veicolare totale dal momento che le strade utilizzate per raggiungere l'aeroporto sono le stesse per raggiungere le località turistiche della costa.</p>
CVE_13		<p>Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CVE_14		<p>VINCA</p> <p>Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Inquinamento atmosferico</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 NOx compresi tra 5 e 20 µg/mc <p>Inquinamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> Si veda il cap. 4 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 che tratta ed approfondisce tale aspetto in risposta alla richiesta MinAmb_40. <p>Inquinamento atmosferico</p> <ul style="list-style-type: none"> La soglia di 30 µg/m³ utilizzata è quella individuata dalla normativa per la tutela degli ecosistemi. <p>Inquinamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> Il monitoraggio introdotto dal Masterplan (Relazione di Masterplan e SIA-Quadro di riferimento progettuale) e ribadito nell'elaborato di Integrazione 23957-REL-T711.0, prevede un monitoraggio dell'avifauna in un'area di studio che comprende tutta l'area di interesse e si estende ai complessi bareni della foce del Dese e della barena di Campalto. Tale monitoraggio, condotto per l'intero sviluppo temporale del Masterplan, fornirà indicazioni quantitative confrontabili nel tempo e adatte ad evidenziare eventuali trend. La presenza di trend negativi discordanti rispetto alla situazione rilevata a scala lagunare o non attribuibile a modifiche vegetazionali o di habitat occorse nell'area di indagine, potranno fornire dati utili ad evidenziare un eventuale ruolo causale dell'aumento dell'emissione di rumore.
CVE_15		<p>Piano Nazionale degli Aeroporti</p> <ul style="list-style-type: none"> Allo stato attuale, il Masterplan 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 Masterplan 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. 	<p>Il Piano di Sviluppo dello Scalo presentato in valutazione è quello pianificato fino alla data 2021. Rispetto ad ipotesi di crescita future qualsiasi valutazione potrà essere fatta quando il Piano di Sviluppo presentato da ENAC-SAVE riguarderà orizzonti temporali superiori al 2021. L'area del bacino è un intervento idraulicamente necessario all'aeroporto, alla rete del consorzio di bonifica, e rispetto al progetto del Piano di Sviluppo al 2021 non confligge con nessuna opera di prevista realizzazione. Quando il ENAC presenterà il Piano di Sviluppo oltre il 2021 sarà necessaria un'altra procedura di VIA ed in quella sede sarà possibile valutare eventuali interferenze del bacino con le future aree di espansione.</p>
CVE_16		<p>Piano Nazionale degli Aeroporti in VAS e relazioni con il Masterplan 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Masterplan 2021. Sarebbe indispensabile capire le relazioni tra il sovra ordinato Piano Nazionale e le strategie contenute all'interno del Masterplan 2021, quali di queste sono attuate, quali eventualmente rimandate e quali azioni future (contenute nel Piano Nazionale) sono demandate a futura applicazione con, presumibili, futuri Masterplan Aeroportuali. 	<p>Il Masterplan 2021 è correlato al Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel Piano Nazionale degli Aeroporti viene confermata la rilevanza strategica dello scalo aeroportuale di Venezia quale gate intercontinentale. Questo status si traduce in un piano di adeguamento infrastrutturale che trova la sua definizione nel Masterplan 2021. Quindi la prospettiva di crescita strategica contenuta nel Piano Nazionale degli Aeroporti e la sua traduzione di adeguamento infrastrutturale contenuta nel Masterplan 2021 sono assolutamente coerenti.</p>
CVE_17		<p>Masterplan Idraulico: valutare il rilievo LIDAR</p> <p>La collocazione dell'aerostazione, delle piste e dell'intero sistema afferisce 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 Masterplan generale. Si chiede che sia valutato con particolare attenzione quanto contenuto all'interno del Masterplan Idraulico anche in base a quanto rilevato dal progetto di rilievo LiDAR del territorio circostante l'aerostazione.</p>	<p>Il LiDAR (Light Detection And Ranging) è un sistema laser scanner montato a bordo di piattaforme aeree o elicotteri. Il LiDAR è quindi un sistema aviotrasportato utilizzato per acquisire le forme presenti sul terreno (sia naturali che di origine antropica) attraverso la determinazione di coordinate x, y, z di un insieme di punti. Attraverso la tecnologia LiDAR è possibile il rilievo del territorio attraverso una tecnica d'avanguardia di estrema precisione e ricchezza di informazioni.</p> <p>L'obiettivo del progetto LiDAR è fondamentalmente mirato alla acquisizione e trattamento di ortofoto ad alta risoluzione finalizzate alla produzione di un Modello Digitale del Terreno integrato con quello derivante dal rilievo effettuato dal Commissario Delegato per gli allagamenti di Mestre del 2007.</p> <p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorsive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>
CT_21	Comitato Tessera; prot. n. DVA-2014-0040956 del 15/12/2014	<p>Il Proponente ripresenti l'elaborato concernente l'impatto acustico nella fase di cantiere, quantificando la stima anche con il rumore prodotto dalla nuova, conseguente movimentazione degli aa/mm.</p>	<p>Si veda il cap. 2 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di costruzione.</p>
UN_1	Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"; prot. n. DVA-2014-0040539 del 10/12/2014	<p>ENAC provveda all'elaborazione 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 quindi 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 Pian 2021", con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull'intero territorio del Sito UNESCO e relativa proposta di Buffer Zone.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
QA_1		<p>Osservazioni di natura procedurale ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE SpA.</p>	<p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
QA_2	Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	<p>Osservazioni di natura procedurale Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano nazionale degli aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Master Plan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste per la VIA.</p>	<p>E' <i>communis opinio</i> che i Piani di Sviluppo Aeroportuale siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (<i>amplius</i>, Istituto per la ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, <i>Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale</i>, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; 2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; B. coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; C. coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; D. coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p>
QA_3		<p>Osservazioni di natura procedurale ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato un Masterplan approvato dalla stessa ENAC, con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il salami slicing. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE SpA con validità fino al 2030, è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'istanza in oggetto.</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
QA_4		<p>Valutazione di incidenza Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono presi in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPS IT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) che comprende tutto il corso del fiume Sile sino alla Conca di Portegrandi includendo aree naturalistiche come "Oasi di Trepalade" e l'area ZPS IT3240019 (Fiume Sile: Sile Morto e ansa S. Michele Vecchio). Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative anche in considerazione del tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) e l'area ZPS IT3240019 è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale, ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano inoltre approfondimenti sui temi naturalistici e la VINCA nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 di risposta alle richieste MinAmb_25-26, MinAmb_39+41.</p>
QA_5		<p>Valutazione di incidenza Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alle aree naturali protette comprese nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile istituito con LR 8/91 e relativo "Piano Ambientale del Parco del Sile", approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01.03.2000, e pubblicato nel BUR n. 39 del 2000. Anche per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative considerando il tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>Le aree di interesse naturalistico citate sono all'esterno dell'area di interesse e non sono coinvolte entro le aree di incidenza dei fattori di pressione.</p>



Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
QA_6		<p>Relazione Paesaggistica</p> <p>Nella documentazione prodotta 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 (SIA, Sezione A - Quadro di riferimento programmatico, cap. A5.4 "Analisi dei vincoli", pagg. 117-120). 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 Masterplan potrebbero generare sui valori universali per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio Mondiale UNESCO. L'area del Sito comprende due province e nove comuni tra i quali il Comune di Venezia, che ricopre il ruolo istituzionale e di coordinamento delle attività di gestione, ed il Comune di Quarto d'Altino, direttamente interessati dalle procedure di VIA del Master Pian 2021. Il Piano di Gestione 2012-2018 definisce 8 Macroemergenze e specifici indirizzi per la loro gestione, condivisi da tutti gli enti partecipanti, e che il Masterplan 2021 deve tenere in dovuta considerazione on particolare riferimento a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rischio idraulico 2. Moto ondoso 3. Inquinamento 4. Pressione turistica 5. Grandi opere <p>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 Master Pian 2021 sull'Eccezionale Valore Universale, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 78.27, adottata a Doha del 17.06.2014, considerando che la VIA spesso tende a valutare gli impatti disaggregando gli attributi dei beni culturali (come edifici protetti, siti archeologici, ecc) valutandone l'impatto separatamente.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>
QA_7	Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	<p>La metodologia adottata, come indicato nella Relazione paesaggistica, nel valutare le trasformazioni indotte dal Masterplan rispetto al paesaggio ed ai beni storico culturali, tiene conto specificatamente degli interventi aventi rilevanza urbanistico/edilizia. In tal senso è stata elaborata una Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico (codice elaborato 23957-REL-T900.1) rispondente alle disposizioni legislative italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale con particolare riferimento alla Legge 109/2005 ed agli artt. 95 e 96 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al D.Lgs. 42/2004 (in particolare art. 28, comma 4) e alle altre disposizioni vigenti in materia, con la quale vengono valutati i rischi per i siti di ritrovamenti individuati da ricognizione storica e comunque ricadenti nell'ambito dell'area di intervento. Considerando che l'importante sito archeologico di Altino, del Museo esistente e della nuova sede museale in fase di ultimazione, nonché degli scavi e ritrovamenti esposti e visitabili, sono situati nell'area, ad oggi individuata come "intorno aeroportuale", si ritiene necessaria l'integrazione della relazione paesaggistica in funzione degli effetti che il Masterplan potrà avere sulla stessa, per la fragilità che essa riveste e per la necessità di opportuna tutela.</p>	<p>Le valutazioni effettuate nella Relazione paesaggistica e nella Verifica preliminare dell'interesse archeologico, che rispondono comunque a finalità differenti e che sono state sviluppate seguendo le indicazioni delle competenti Soprintendenze, non hanno evidenziato interferenze dirette o indirette rispetto al sito archeologico di Altino e alla sua sede museale.</p>
QA_8		<p>Riferimento Programmatico</p> <p>Si ritiene necessario garantire il possibile dovuto equilibrio modale dell'accessibilità dell'aeroporto mediante il servizio ferroviario SFMR. Si presume che il solo servizio SFMR possa facilmente catturare circa 3'000'000 di passeggeri aeroportuali/anno. Quindi è possibile pretendere che il traffico incrementale sia assolto da un servizio su rotaia, servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA, malgrado invece sia proprio utile e a servizio dell'aeroporto e dell'indotto aeroportuale; attuabile subito prima di ogni altro intervento. Tale mobilità risulterebbe sicuramente a favore della riduzione degli impatti inquinanti derivanti dal maggior afflusso veicolare dovuto all'incremento dell'attività aeroportuale.</p>	<p>il Masterplan dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p>
QA_9		<p>Riferimento Programmatico</p> <p>Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 11'622'148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. Sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p>	<p>Le valutazioni legate alle logiche di sviluppo delle compagnie di volo o alla capacità di sviluppo della catchment area sono contenute nelle valutazioni di crescita espresse attraverso il metodo degli studi di mercato.</p>
QA_10		<p>Riferimento Programmatico</p> <p>Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99- dimensione dei parcheggi - e a pag. 127 - sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo dei fabbisogni al 2021, un numero complessivo di 8310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo dei fabbisogni così come è evidenziato e l'obbiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga inoltre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati comunicati da SAVE SpA, ad oggi i posti liberi variano giornalmente dai 1280 ai 2320, pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.</p>	<p>La relazione di Masterplan definisce l'esatto numero di posti auto necessari in relazione alla crescita dei passeggeri ed alle modalità di accesso allo scalo. Va tenuto in considerazione che oltre i posti auto per i passeggeri vanno previsti posti auto anche per gli operatori aeroportuali ed i parcheggi esistenti al di fuori del sedime aeroportuale sempre a servizio dell'aeroporto oltre quelli presenti all'interno del sedime. I diversi riferimenti indicati vanno contestualizzati all'interno della trattazione e degli interventi cui si riferiscono. Circa il tasso di riempimento attuale essendo lo scalo a vocazione fortemente stagionale la domanda posti auto è stata dimensionata anche sulla base del periodo di maggior traffico.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
QA_11_1		<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C.1 Area vasta A pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata comprende una rilevante porzione del territorio del Comune di Quarto d'Altino comprendente i centri abitati di Altino, Trepalade e Portegrandi e, considerato che il traffico veicolare in tale zona non risulta essere incisivo e/o di asservimento all'aeroporto così come non può essere rilevante il rumore di fondo dovuto ad attività antropiche esistenti, risulta essere significativo il rumore aeroportuale e pertanto si osserva che non sono stati riportati nello studio i dati relativi a ricettori sensibili quali la Scuola elementare "A. Vespucci" e la Scuola dell'Infanzia "San Giuseppe" di Portegrandi.</p>	<p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore. L'analisi presso i ricettori sensibili individuati in prossimità dello scalo non si deve a specifici dettami legislativi ma è presentata per offrire un maggior dettaglio informativo e individuare, nel caso occorrono, situazioni di criticità ambientale con più alta priorità. Lo studio testimonia viceversa che gli impatti delle attività aeroportuali, diretti o indotti, nell'area circostante sono estremamente contenuti e che anche presso i ricettori sensibili più vicini allo scalo non si registrano evidenti condizioni di superamento dei limiti (si ricorda che nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale va verificato il superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.) In merito alla presenza di scuole nel comune di Quarto d'Altino, poiché anche nelle stime al 2021 (avendo adottato un approccio estremamente conservativo), nell'abitato di Portegrandi, più prossimo allo scalo, i livelli non superano i valori di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1, non si ravvisa la necessità di ulteriori approfondimenti. Si vedano i testi e le mappe del SIA (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>
QA_11_2	Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C5.4 Impatti in fase di esercizio Al paragrafo Rumore degli aeromobili:</p> <ul style="list-style-type: none"> i campioni di riferimento per il calcolo di LAeq e LVA (pag. 47) - si descrive la determinazione del campione di traffico aereo dello Scenario O svolta su due livelli. Nel primo si è considerato un campione giornaliero medio annuo sulla base del quale calcolare gli impatti sia nella componente diurna, 6-22, sia nella componente notturna, 00-06, 22-24, considerando la composizione della flotta. Nel secondo si è considerato per la stima degli impatti calcolati in termini di LVA (DM 31.10.1997) un campione giornaliero medio rispetto alle settimane: <ol style="list-style-type: none"> 25-31 maggio 2013 (2135 movimenti) 26 giugno- 2 luglio 2013 (2034 movimenti) 1-7 ottobre 2013 (1652 movimenti) Si chiede perché non siano stati considerati campioni medi per il valore LAeq per gli stessi periodi settimanali valutati per LVA in luogo del valore medio annuo e composizione percentuale della flotta aerea. 	<p>Nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio) le mappe LAeq e LVA sono calcolate considerando il medesimo scenario giornaliero medio rappresentativo delle 3 settimane di maggior traffico ex DM 31.10.1997.</p>
QA_11_3		<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Analisi dei tracciati radar- Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2) Per quanto riguarda l'abitato di Portegrandi si evidenzia la dispersione delle rotte rilevate dai tracciati con ricadute sul territorio e sui residenti. Si chiede di valutare l'approfondimento di uno studio e la sperimentazione di un piano di volo che possa limitare la dispersione delle rotte degli aeromobili, (pur considerando la completa autonomia decisoria del pilota in volo) ed in particolare possa utilizzare quel corridoio situato tra l'abitato di Trepalade e l'abitato di Portegrandi che risulta privo di residenze.</p>	<p>La gestione del traffico aereo è di esclusiva competenza dell'ENAV. A fronte di ciò il gestore e l'ENAC non sono direttamente competenti in merito alle rotte e più in generale alle aerovie utilizzate e la gestione del controllo del traffico aereo. Va comunque precisato che la strumentazione a bordo dei nuovi velivoli consente precisioni nell'impostazione delle procedure di decollo ed atterraggio impensabile fino a qualche anno fa. Se è verosimile pensare che l'evoluzione delle strumentazioni di bordo porterà degli ulteriori miglioramenti è pur vero che continueranno ad esistere situazioni dove il velivolo sarà costretto e non seguire la rotta ideale per manifeste ragioni di sicurezza.</p>
QA_11_4		<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Dal raffronto della Figura C5-7 Mappa LVA - Scenario 2013 (Tavola C5-3 in Allegato) a pag. 55 con la figura C5-25 Mappa LVA- Scenario 2021 (Tavola C5-13 in Allegato) si evidenzia come l'impatto ambientale del Masterplan a livello acustico amplifichi la curva 55 dB (LVA) sull'abitato di Altino e conseguentemente venga ampliato l'ambito dell'intorno aeroportuale nel Comune di Quarto d'Altino.</p>	<p>La curva dei 55 dB(LVA) viene prodotta a scopo meramente illustrativo ma non costituisce in alcun modo riferimento di legge. Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) infatti va verificata la presenza di superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale nei due periodi di osservazione come da DM 14.11.1997. Occorre peraltro precisare che visto l'approccio estremamente conservativo nella stima degli impatti al 2021, è del tutto realistico ritenere che i livelli sonori nel 2021 saranno inferiori rispetto a quelli odierni.</p>
QA_11_5		<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al paragrafo C5.4.2.4 Calcolo dei livelli sonori (pag. 82) vengono riportate le seguenti tabelle, che qui si evidenziano per i dati relativi al Comune di Quarto d'Altino: Tabella C5-32 popolazione esposta - Scenario 2013 vs Scenario 2021. Per l'area di Altino, comprendente oltre all'abitato anche le sedi museali, il sito archeologico si prevede pertanto un aumento di 1 dB (LVA) vs lo scenario 2021. Si osserva che per l'area prossima all'intorno aeroportuale come sopra individuato, comprendente aree con reperti e ritrovamenti archeologici esposti, risulta necessario evidenziare i livelli di rumore calcolati in LAeq relativamente agli scenari 2013 e 2021 e ragguagliati ai periodi di traffico aereo come sopra individuati per la stima degli impatti in LVA.</p>	<p>Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) per entrambi i periodi di osservazione, sia per lo scenario al 2013 sia per lo scenario al 2021, lo studio prevede la verifica dei superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale come da DM 14.11.1997. Per l'abitato di Quarto d'Altino non si segnalano situazioni di potenziale superamento a prescindere da quale che sia la natura delle aree, residenziali (per le quali andrebbero previste delle azioni di mitigazione o risanamento) o di altro tipo. Occorre peraltro precisare che visto l'approccio estremamente conservativo nella stima degli impatti al 2021, è del tutto realistico ritenere che i livelli sonori nel 2021 saranno inferiori rispetto a quelli odierni.</p>
QA_11_6		<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al fine della tutela sanitaria si ritiene utile considerare ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2021 "Aeroporto Marco Polo" anche le soglie indicate dall'OMS che, sulla base di molti convalidati studi, chiede, per proteggere da accertati rischi di malattia da impatto acustico, limiti di 55dB in periodo diurno e 45 dB in periodo notturno (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).</p>	<p>Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno).</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
QA_11_7	Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Lo studio del traffico ha correttamente, sul piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.	La valutazione del rumore integrata (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0) ha considerato come fonti: <ul style="list-style-type: none"> traffico aereo; traffico indotto e totale; traffico acqueo.
QA_11_8		Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C7 Monitoraggio La valutazione conferma il sistema di monitoraggio attualmente operante. Per le osservazioni effettuate in relazione all'impatto acustico si ritiene necessario implementare il sistema con installazione di una centralina nella zona abitata di Portegradi e di Quarto d'Altino.	Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione.
QA_12_1		Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura C1-1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrare le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Quarto d'Altino con l'abitato di Altino, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia. Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area disegnata ricomprenderebbe l'abitato di Quarto d'Altino e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio dello stesso.	L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei, dei risultati della modellistica e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando pertanto le aree sottovento (quindi a sud ovest rispetto alla pista). In ogni caso l'area vasta è l'area all'interno del quale si considera che si esauriscono le modifiche alla qualità dell'aria indotte dal Masterplan 2021 e ciò è confermato dai risultati delle simulazioni modellistiche che evidenziano come ai confini dell'area vasta individuata le concentrazioni di tutti gli inquinanti siano minime. Pertanto è evidente che altre zone, ancora più lontane dalle sorgenti emmissive, non potranno che avere valori ancora più bassi.
QA_12_2		Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti fattori di pressione.	Proprio per valutare la somma degli effetti derivanti da aumento di traffico aereo e veicolare, le mappe di concentrazione e le tabelle relative ai recettori sensibili fanno riferimento alla somma di tutte le emissioni. Solo per i massimi giornalieri delle polveri e la massima oraria del CO, le due sorgenti di pressione sono state considerate separatamente, in quanto i massimi di concentrazione non possono essere coincidenti per sorgenti diverse.
QA_12_3		Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: A pag. 27 dello Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM ₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km". Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente, in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione di fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra nel consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto - esiti delle centraline di misura e controllo delle polveri sottili - link). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della movimentazione stradale.	ARPAV stima che il contributo dell'aeroporto Marco Polo in termini di emissioni di polveri sottili sia pari allo 0.5 % delle emissioni complessive del Comune di Venezia. Pertanto la stessa ARPAV conferma che l'apporto aeroportuale sia veramente ridotto. Per quanto riguarda le aree di ricaduta, se volessimo considerare dove si depositano le emissioni degli aerei in quota dovremmo arrivare oltre i confini italiani, in quanto è noto che per i fenomeni di trasporto atmosferico, un'emissione a circa 300 metri di altezza interessando gli strati alti dell'atmosfera ed essendo quasi sempre al di sopra dello strato di rimescolamento, non ricade nelle vicinanze del punto di emissione ma a grandissima distanza. Pertanto ampliare l'area di impatto con il comune di Quarto d'Altino non può consentire di vedere la ricaduta di polveri in quanto questa avviene a distanze decisamente maggiori.
QA_12_4		Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM ₁₀ e PM _{2.5} : nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.	L'impatto delle polveri PM ₁₀ e PM _{2.5} al 2021 è nullo in quanto l'emissione maggiore di polveri deriva principalmente dal traffico veicolare (secondo metodiche Agenzia Europea per l'ambiente - EEA e Federal Aviation Administration degli Stati Uniti - FAA). Il parco veicoli è soggetto a continui miglioramenti tecnologici pertanto le emissioni stradali beneficiano nello scenario 2021 dell'introduzione dei veicoli Euro5 e Euro6. Le emissioni al 2021 sono state stimate sempre con il software COPERT (dell'Agenzia Europea per l'Ambiente) che permette di fare elaborazioni con i veicoli Euro5 ed Euro6 che rappresenteranno la maggior parte dei veicoli circolanti al 2021. E' utile ricordare che la normativa Euro5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM ₁₀ e PM _{2.5} subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
QA_13_1		Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Salute pubblica Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana dei territori diversamente interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione". Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica.	Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) non è inteso in senso sminuente, ma con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Quarto d'Altino, né superamenti della zonizzazione acustica comunale. Pertanto come logico il SIA non introduce misure compensative ove non vi sono evidenze di impatti non mitigabili.
QA_13_2		Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni Nello Studio di impatto ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrasia tra i due, là dove il piano degli investimenti (al punto 6.17 - mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17'900'000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.	Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.
QA_13_3	Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni a) sono da ritenersi necessarie misure di mitigazione e compensazioni ambientali che prevedano il restauro della morfologia e la funzionalità ecologica del bordo lagunare prossimo alla piattaforma aeroportuale, oggi non ricomposto e rinaturato.	Tali misure sono già presenti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni, intervento C5 "Riquifica barene canale di Tessera"). Peraltro l'efficacia di tali misure viene illustrata nell'approfondimento contenuto nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707, al cap. 5.
QA_13_4		Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni b) si ritiene necessario già in questa fase programmare e prevedere incontri di concertazione con l'Amministrazione comunale e i territori direttamente interessati finalizzata all'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione dovute agli incrementi dei disagi ed impatti di carattere ambientale, già ora percepiti, e potenzialmente incrementati dalla realizzazione del Masterplan.	L'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione è stata fatta all'interno di un programma di incontri con i rappresentanti del territorio, non solo istituzionali, espressione delle comunità circostanti lo scalo, durata quasi un anno che ha visto la partecipazione della municipalità, di comitati ed associazioni.
QA_13_5		Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni c) il Piano di Sviluppo Aeroportuale non può prescindere dalla previsione di una mobilità che possa utilmente valorizzare le significative presenze storico archeologiche di Altino, del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e della laguna in località Portegrandi, stante l'attuale mancanza di collegamenti con l'aeroporto.	La valorizzazione delle potenzialità culturali del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Pur tuttavia nelle azioni di compensazione diversi sono stati gli interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano.
QA_13_6		Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Monitoraggio Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come individuata nelle precedenti osservazioni. Si chiede pertanto che le valutazioni ambientali preventive prevedano altri punti di rilevamento nel nostro comune, proseguano con la sorveglianza in corso d'opera e le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni e la soluzione di difformità e anomalie, senza tralasciare la revisione a posteriori per capitalizzare l'esperienza che ne può derivare.	Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, al cap. 3 che approfondisce i temi relativi alle esigenze di monitoraggio. Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione. Si ribadisce che, per quanto concerne l'atmosfera, le valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Atmosfera) non rilevano la necessità di monitoraggi ulteriori rispetto a quelli istituzionali e a quelli effettuati dal gestore aeroportuale.
AP_1	Associazione Amici della Poiana; prot. n. DVA-2014-0040224 del 05/12/2014	Compensazioni: ciclopedonale sul lato sud della SS Triestina Riproponiamo a grandi linee la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina". La questione verte a risolvere l'isolamento della maggioranza delle persone di Ca' Noghera, che a causa dell'impossibilità di utilizzare mezzi propri motorizzati e degli scarsi collegamenti pubblici esistenti, troverebbe molto utile l'utilizzo di corsie preferenziali riservate a pedoni e ciclisti.	Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto baricentrico al maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.
CA_1	Comune di Cavallino Treporti; prot. n. DVA-2014-0040143 del 04/12/2014	Richiesta deposito al Comune di Cavallino-Treporti L'Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto, il proponente depositi presso l'Amministrazione comunale di Cavallino-Treporti il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, VInCA e Paesaggistica).	L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi. Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Cavallino Treporti.
PA_1a	Associazione Popilia Annia; prot. n. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014	Grona lagunare, ambiente a. Collaborazione dell'Autorità Aeroportuale (Gestore) con ARPAV-Regione Veneto per contribuire al monitoraggio delle zone "calde", la qualità dell'aria e delle acque della laguna investendo e ricercando nuovi ed efficienti sistemi di trattamento delle acque reflue interne o di lavaggio da piogge delle aree di piazzola di movimento e sosta degli aeromobili.	Le soluzioni ingegneristiche proposte nel Masterplan e nel Masterplan idraulico si presentano all'avanguardia per quanto riguarda i sistemi di raccolta e trattamento. In particolare sui trattamenti delle acque vale la pena ricordare che esiste un progetto di riqualifica e potenziamento dell'impianto di depurazione che ha il preciso obiettivo di riutilizzare le acque a valle del processo di depurazione. Si veda per approfondimenti l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0.
PA_1b		Grona lagunare, ambiente b. Valorizzazione nella direzione raccomandata dai piani di Gestione del sito UNESCO (Core Area del sito delimitato con il DM 1 del 1985): Prevedere interventi di compensazione per la salvaguardia della laguna e dei siti archeologici esistenti come Altino, la riscoperta di Via Annia (epoca romana).	Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018. In particolare quanto ulteriormente proposto al par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia".

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
PA_1c		<p>Gronda lagunare, ambiente</p> <p>c. A pochi metri dalle piste (coordinate N 45° 3' 5" 00", E 12° 21' 03") sono confermati i siti di epoca romana (1° A.C.) di Sacca delle Case e Sacca dei Ciossi. La compartecipazione del Gestore alle opere di riscoperta e conservazione di essi, collaborando con la Soprintendenza ai beni archeologici, (vedasi altresì altri siti citati nel testo Archeologia della Laguna di Venezia, E. Canal, 2013), per un progetto di usufruzione dal lato acqueo, potrà essere una apprezzata compensazione alla comunità, per l'imbonimento dei 3 ettari di barene, previsti nei punti 4.14.02 del Masterplan.</p>	<p>La valorizzazione delle potenzialità culturali del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Pur tuttavia nelle azioni di compensazione diversi sono stati gli interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano.</p> <p>Vale la pena ricordare che nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di laminazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico, si veda il par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia", che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).</p>
PA_2		<p>Inquinamento acustico e vicinanza di Tessera e Cà Noghera alle piste</p> <p>Prevedere il monitoraggio e rispetto dei limiti previsti dall'organizzazione mondiale della sanità individuando e compensando gli abitanti più esposti con opere sulle abitazioni come concordato con i comitati/istituzioni locali, collaborando attivamente per agevolare:</p> <p>a. l'attuazione del PPIP (delibera 724 - 20/12/13), previsto dal comune di Venezia denominato Terminai Tessera (con relative osservazioni accolte), che assegna all'aerea ex Aeroterminale (adiacente al canale scolmatore) non sedime aeroportuale ma servizi di interscambio per le isole e funzioni di servizio per la città con barriere assorbenti il rumore, piantumazione, terrapieni lungo tutto il confine del paese di Tessera e Ca' Noghera con il fronte sulle piste; la "green belt" si rende necessaria per ovvie ragioni di inquinamento acustico e visivo per tutti i 16 ettari dell'area;</p> <p>b. l'opportunità, per il gestore della concessione aeroportuale di acquisire i beni (terreni, abitazioni e manufatti) di talune aree di Ca' Noghera e Tessera, oggi non più consone per la vita dei residenti, con agevolazioni per il trasferimento di attività e residenza in altre idonee aree. A tal proposito risulterebbe opportuno implementare e promuovere l'area destinata a residenze prospiciente la piazza di Tessera (area Benetazzo) come previsto dal PAT.</p>	<p>Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambiente e non nell'ambiente esterno).</p> <p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminale sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p> <p>L'analisi degli impatti legati al Masterplan 2021 non prevede l'acquisizione delle aree ma interventi di mitigazione sui singoli recettori.</p>
PA_3	Associazione Popilia Annia; prot. n. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014	<p>Collaborazione da parte del gestore con Istituzioni locali della delibera denominata Quadrante di Tessera necessaria per:</p> <p>a. lo sviluppo ed il riordino delle attività necessarie per lo sviluppo dell'aeroporto; allo stato molte aziende avviano attività fuori dal comune di Venezia (Marcon, Quarto, ecc.) per mancanza di aree destinate a tale scopo (es parcheggi, depositi ed altro) e comode al distretto Inflight. Ciò contribuisce alla confusione d'uso di alcune aree che dovrebbero essere prevalentemente da destinarsi come residenziali causando maggior traffico nelle arterie di accesso all'aeroporto;</p> <p>b. alla costruzione di by-pass di collegamento tra bretella Aeroporto- Autostrada e Vallenari-Bis - Martiri Libertà per togliere il traffico da Tessera e Campalto, elevando la qualità di vita nei due centri, con maggiori spazi per la socialità;</p> <p>c. dare una nuova porta di accesso a Venezia, isole e laguna con il nuovo Terminal (delibera Comune Ve 724- 20/12/2013) alleviando il passaggio di mezzi di ogni tipo dal Ponte della Libertà;</p> <p>d. dare nuovo impulso di sviluppo alle isole della laguna prevedendo parcheggi e zone di piccola logistica per gli abitanti di Surano e Murano contribuendo a salvare le attività tradizionali ivi stabilite altrimenti destinate al declino.</p>	<p>Il Masterplan 2021 e le competenze di SAVE-ENAC sono limitate al sedime aeroportuale ed allo sviluppo dell'aeroporto. Per mitigare gli impatti ambientali conseguenti alle attività aeroportuali il gestore si fa carico di alcuni interventi. Lo sviluppo e pianificazione del territorio, dei distretti industriali ed artigianali, delle molte e varie forme di comunicazione alternative alla strada o degli interventi necessari a migliorare il traffico veicolare del territorio sono ambiti che esulano dalle possibilità del gestore e della stessa ENAC. Vale altresì la pena ricordare che il Masterplan 2021 è relativo ad opere che non escono dal sedime attuale, se non per due aree molto limitate.</p>
PA_4		<p>Agevolare ed implementare il PUM di Venezia e della Regione Veneto e Piano aeroporti con:</p> <p>a. prolungamento tram da Favaro all'aeroporto;</p> <p>b. ricerca di sistema alternativo di collegamento acqueo con Venezia all'attuale mezzo (autobus e motoscafo) privilegiando nuovi sistemi (monorotaia su colonne o Funivia sull'es. di Milano expo 2015) a basso inquinamento e rispettoso dell'ambiente e della laguna;</p> <p>c. accelerare il sistema SMFR come opera necessaria a ridurre l'inquinamento stradale da traffico e come raccordo naturale e moderno dalla città alle altre funzioni intermodali. Aeroporto- Porto, Stazione FFSS; Raccordi tra linea AV/AC con aeroporto Marco Polo anche con l'obiettivo di maggiore integrazione con gli altri aeroporti del sistema Nordest (Treviso- Verona- Trieste, Garda, ecc.), ad evitare in futuro l'esigenza di nuove piste aeroportuali ammortizzando e valorizzando le strutture consolidate esistenti e quelle nuove rilevanti del Masterplan 2021.</p>	<p>Il Masterplan 2021 e le competenze di SAVE-ENAC sono limitate al sedime aeroportuale ed allo sviluppo dell'aeroporto. Per mitigare gli impatti ambientali conseguenti alle attività aeroportuali il gestore si fa carico di alcuni interventi. Lo sviluppo e pianificazione del territorio, dei distretti industriali ed artigianali, delle molte e varie forme di comunicazione alternative alla strada o degli interventi necessari a migliorare il traffico veicolare del territorio sono ambiti che esulano dalle possibilità del gestore e della stessa ENAC. Vale altresì la pena ricordare che il Masterplan 2021 è relativo ad opere che non escono dal sedime attuale, se non per due aree molto limitate.</p>
RP_1	Roberta Potente e Zanon Alessio; prot. n. DVA-2014-0039986 del 03/12/2014	<p>MP2030</p> <p>Si chiede pertanto che la presente VIA venga effettuata considerando anche un orizzonte temporale a lungo termine, corrispondente alla vita tecnica ed economica degli interventi e dell'opera in questione (DPCM 27 dicembre 1988). Si chiede inoltre che siano esplicitati fin da ora gli obiettivi che si intendono raggiungere e perseguire, in un'ottica di visione strategica di sostenibilità ambientale (vista l'entità dello sfruttamento territoriale prevista dal Masterplan 2030) e di qualità della vita dei cittadini sui quali graverà lo sviluppo aeroportuale.</p>	<p>Individuare il termine temporale rispetto al quale attivare la procedura VIA è facoltà del proponente. Il Masterplan 2021 presenta diversi elementi che antepongono la sostenibilità del piano di sviluppo alla crescita incompatibile dello scalo. All'interno di tutti i progetti che compongono il Masterplan sono stati inseriti numerosi elementi tecnico-ingegneristici che privilegiano la sostenibilità e compatibilità ambientale dei progetti a modalità "tradizionali" di progettazione degli interventi.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
RP_2		<p>Rumore: soglie OMS e rilevazione censuaria 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede pertanto che la valutazione dell'impatto acustico sia effettuata sulla base dei valori-soglia stabiliti dall'WHO (come peraltro effettuato per la valutazione dell'Impatto atmosferico), con la conseguente estensione dell'area di studio e della mappatura dei recettori sensibili. Inoltre, come stabilito dalla direttiva europea, oltre ad effettuare la stima della popolazione esposta ai diversi livelli di inquinamento acustico, si chiede che la VIA venga opportunamente integrata delle mappe acustiche prodotte considerando una più estesa area territoriale. Si chiede, inoltre, che la stima del numero di persone sottoposte ai diversi livelli di pressione acustica sia effettuata considerando la rilevazione censuaria 2011 (dati già a disposizione), e non quella del 2001 con un incremento del 20%. Si fa infatti presente che per il comune di Marcon la popolazione stimata nella presente VIA ammonterebbe a 14.640 persone, contro i 16.956 residenti al 1 gennaio 2014 (http://demo.istat.it/pop20U/index.html), con un notevole incremento registrato proprio nelle località più prossime all'impatto del traffico aereo, le frazioni di San Liberale e Gaggio, più nello specifico località Zuccarello e Praello (statistiche facilmente acquisibili presso l'Istat e i Comuni). 	<p>Soglie OMS</p> <ul style="list-style-type: none"> Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno). <p>Rilevazione censuaria 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> Va osservato che i dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelle della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conservativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1. Si ricorda in ogni caso che l'analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore è prodotta per completezza di informazione ma non attiene a nessun dettato di legge e che l'unico criterio di riferimento nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale prevede la verifica del superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.
RP_3	Roberta Potente e Zanon Alessio; prot. n. DVA-2014-0039986 del 03/12/2014	<p>Salute pubblica: metodo e dati</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede che, per la valutazione dello "scenario 0", si proceda all'attuazione di un censimento dello stato di salute e del benessere percepito della popolazione, residenti, scolari/studenti, lavoratori in ambiente esterno, esposti ai diversi livelli di rumore. Si chiede che lo studio di VIA proceda alla caratterizzazione e alla stima della popolazione potenzialmente esposta a più fattori di rischio simultaneamente (non per ogni singola dimensione), considerando anche l'esposizione a lungo termine. 	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica.</p> <p>Le informazioni bibliografiche riportate aiutano ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore in primis) sullo stato della salute della popolazione limitrofa.</p> <p>Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA¹, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera.</p> <p>La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p> <p>¹ Ancona C., Golini M.N., Mataloni F., Camerino D., Chiusolo M., Licitra G., Ottino M., Pisani S., Cestari L., Vigotti M.A., Davoli M., Forastiere F., 2014. Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. <i>Epidemiol Prev</i> 2014; 38(3-4):227-236</p>
RP_4		<p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi</p> <ul style="list-style-type: none"> Con riferimento all'inquinamento atmosferico, si chiede di indagare e valutare lo stato di fatto dell'accumulazione al suolo e bioaccumulazione da emissioni dei motori aerei (polveri, aerosol, ecc.) sotto le diverse rotte di decollo e in corrispondenza delle più vicine residenze. Parallelamente si chiede di indagare e valutare le condizioni di inquinamento dei fondali dei corsi d'acqua e lagunari antistanti i diversi punti di scarico delle acque sia trattate sia non trattate. In riferimento a tali diverse forme di inquinamento vanno quindi definiti eventuali interventi di disinquinamento e di riduzione tramite adeguate regolazioni e regolamentazioni alle fonti. 	<p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.</p>
RP_5		<p>Rumore: recettori a Marcon</p> <p>Rispetto ai recettori sensibili riportati nella VIA, si rileva l'assenza di recettori localizzati nell'ambito del comune di Marcon, neppure rispetto alla frazione di San Liberale (ad es. asilo nido adiacente alla Chiesa, scuola materna e scuola elementare), fatta eccezione per le due abitazioni impattate dall'aumento della pressione acustica e che saranno sottoposte ad interventi di mitigazione.</p>	<p>L'abitato di Marcon non è interessato dal rumore aeronautico. Le curve 50 dB LAeq diurno e 40 dB LAeq notturno ricadono in una porzione ridotta e scarsamente abitata del territorio comunale.</p> <p>In ogni caso il dominio del modello include l'area del Comune di Marcon.</p>
RP_6		<p>Aspetti naturalistici: SIC Cave di Gaggio</p> <ul style="list-style-type: none"> Riguardo agli "Aspetti naturalistici" sottoposti a valutazione del Masterplan 2021 non è stato preso in considerazione il sito di importanza comunitaria "Cave di Gaggio" della Rete Natura 2000 - SIC IT3250016, presente nel Comune di Marcon e articolato in due distinte aree, Nord e Sud, quest'ultima insistente nella zona Praello del Comune. Si chiede pertanto di includere nella VIA relativa al Masterplan 2021 la valutazione dell'impatto ambientale nella suddetta specifica area di particolare interesse naturalistico. 	<p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC/ZPS IT3250016 Cave di Gaggio è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale (oltre 5 km), ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano inoltre approfondimenti sui temi naturalistici e la VINCA nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 di risposta alle richieste MinAmb_25-26, MinAmb_39+41.</p>
RP_7		<p>Sviluppo Intermodalità</p> <p>Si chiede che la progettazione di ulteriori parcheggi sia successiva al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale veneto (SFMR), in particolare del già approvato raccordo Dese-Aeroporto. Tale intervento, realizzabile fin da subito, non è stato preso in considerazione nello studio di VIA realizzato e potrebbe essere in grado di assorbire il traffico incrementare generato dal nuovo scenario aeroportuale, impedendo l'abbattimento di una intera zona verde presente nell'area di Tessera</p>	<p>Il Masterplan 2021 dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
SM_1	Sergio Memo; prot. n. DVA-2014-0039841 del 02/12/2014	Piani di rischio Si chiede pertanto di ridefinire e di riposizionare sulla mappa territoriale relativa alla zona aeroportuale di Tessera le aree di rischio esattamente come vengono proposte e raffigurate nelle tavole 12.1 e 12.2 del nuovo Masterplan 2021 del Gruppo SAVE, dove tali fasce hanno come punto di partenza il center-line di entrambi le piste e modificando, di conseguenza, le aree approvate dal Comune di Venezia con delibera PD 2014/10 del 15.1.2014 (Vedi All. I) che, al contrario, prendono in considerazione per tale calcolo, solo il center-line della pista principale (ovviamente con conseguente nuova autorizzazione e certificazione dell'ENAC).	Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.
SA_1		Aspetti naturalistici La descrizione e collocazione sono imprecise e fuorvianti sia dal punto di vista normativo-territoriale che quello geografico e storico. Infatti gran parte della struttura aeroportuale ed in particolare "le attrezzature destinate al volo" (le piste di arrivo e decollo) sono collocate in "pieno ambito lagunare" essendo parte della conterminazione lagunare storica e quella riformata nel 1990 (cfr. Fig. 1; Comune di Venezia Atlante della laguna http://www.silvenezia.it/?q=node/97). Per tale ragione tutti gli elementi progettuali che non tengono conto di questa condizione normativa e territoriale devono essere aggiornati ed adeguati per gli aspetti difformi e non consentiti dalle legislazioni speciali che sovrintendono alla c.d. "Conterminazione lagunare". In particolar modo si ricordano gli aspetti relativi ai divieti di imbonire (colmare) nuove aree lagunari quali quelle che il progetto prevede di fare per l'allargamento delle piste e delle altre attrezzature che si prevedono a supporto e incremento delle superfici aeroportuali.	Lo Studio di Impatto Ambientale considera ampiamente la laguna di Venezia, tutta la vincolistica in essa vigente (Quadro di riferimento programmatico) e tutti gli aspetti di pregio naturalistico (VINCA), che possono essere interferiti dalle azioni/opere del Masterplan 2021.
SA_2		Aspetti naturalistici: compensazione naturalistica dell'imbonimento In riferimento all'imbonimento delle aree per gli allargamenti degli spazi delle piste, vista la sottrazione di spazi che sono importanti per le due specie di uccelli (<i>Circus aeruginosus</i> e <i>Circus pygargus</i>) che nidificano nell'area in numero critico (cfr. pag. 55 § 5.4.1), si chiede quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee alla nidificazione delle predette specie nelle aree immediatamente esterne al perimetro aeroportuale in area lagunare.	È condivisa l'opportunità di intervenire ogni qual volta sia possibile per incrementare l'idoneità dell'habitat per le specie Albanella minore e Falco di palude. Proprio in tal senso sono state inserite già nel Masterplan 2021 note di indirizzo per la gestione dell'area destinata a bacino di laminazione, tese a determinarne un'elevata idoneità trofica e quale sito riproduttivo. La realizzazione delle stesse aumenterà l'idoneità del territorio circostante l'area aeroportuale.
SA_3	Associazione La Salsola; prot. n. DVA-2014-0039728 del 02/12/2014	Aspetti naturalistici: wildlifestrike In riferimento all'analisi sul rischio wildlifestrike (cfr. pag. 60 § 5.4.2) Traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che seppur l'area interessata dal rischio di collisione con gli uccelli (birdstrike) rimane pressoché invariata, nei programmi di sviluppo non possa aumentare l'effetto esaminato. Tale considerazione confligge con la nozione di rischio che è conseguenza in primis della numerosità degli eventi che sono funzione dei transiti degli aeromobili. Poiché alcune specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze superiori dalle zone di transito in modo da diminuire i rischi complessivi per le specie critiche.	L'analisi dei dati evidenzia una relazione di tipo inverso (entro l'intervallo di analisi) dalla quale emerge che oltre gli 84'000 movimenti, l'aumento del numero di movimenti si accompagna ad un calo degli impatti. Questa dinamica appare verosimile se si considera che al crescere della continuità di occupazione dei corridoi di decollo e atterraggio, si accompagni un aumento della costanza ed efficacia dell'effetto di prevenzione all'uso, da parte della fauna, dell'area suscettibile di impatto.
SA_4		Aspetti naturalistici: rumore In riferimento all'analisi sul rischio Emissione di rumore (inquinamento acustico) del traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che il rischio conseguente alla pressione sonora che aumenterà conseguentemente all'incremento quantitativo dell'attività aeroportuale si possa interpretare semplicemente con l'abitudine/assuefazione degli uccelli all'emissione sonora intensificata nell'arco giornaliero. Il rischio all'esposizione sonora eccedente a livelli di normalità, oltre che essere valutato in ragione delle specie presenti (che possono rispondere in maniera diversa all'impatto), deve essere considerato anche per le specie potenzialmente presenti, ma che di fatto non lo sono proprio forse proprio a causa della fonte di intenso rumore. Inoltre, come per i mammiferi, incluso l'uomo, sono da considerare anche le conseguenze di ordine neurologico-ormonale conseguenti all'assuefazione a pressioni sonore sempre più crescenti alle quali gli animali sono esposti quotidianamente. Tali modificazioni fisiologiche possono incidere, e alla lunga modificare, abitudini e comportamenti riproduttivi delle specie tali da mettere in serio rischio la consistenza delle popolazioni presenti e nidificanti Poiché per definizione il rischio causato dall'esposizione al rumore è risultato anche della numerosità degli eventi che sono funzione dell'intensificarsi dei transiti degli aeromobili secondo il programma di sviluppo; e dato che specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti di rumore e/o opportunamente protette dalla pressione sonora.	La valutazione non nega vi sia un effetto dell'aumento dell'emissione di rumore. Afferma che l'effetto di perturbazione alle specie (stress, eventuale non insediamento di coppie o riduzione del loro successo riproduttivo) vi sia ma non possa avere, alla luce dell'entità dei contingenti coinvolti, effetti significativi sul grado di conservazione delle specie di interesse comunitario e conservazionistico.
SA_5		Aspetti naturalistici: inquinamento atmosferico Si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio causato dalle immissioni in atmosfera degli inquinanti originati dalle combustioni dei propulsori degli aeromobili effettuando monitoraggi chimico-fisici e biologici sulle matrici sopra citate, pubblicando i risultati ed eventualmente progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti inquinanti.	L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
M5_1		Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC proponente dell'istanza VIA in oggetto, risulta essere il soggetto pubblico preposto di controllo e vigilanza delle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE). Esiste quindi una commistione di ruoli tra il proponente e autorità garante del corretto svolgimento delle attività del gestore.	La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.
M5_2	Movimento 5 Stelle di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039800 del 02/12/2014	Procedura: no alla suddivisione in due MP (2021 e 2030) L'ente gestore dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera (SAVE) ha presentato a fine 2011 il "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 (Masterplan 2030)" successivamente approvato in via tecnica da ENAC. Masterplan 2021 contiene nel suo interno molte similitudini al Masterplan 2030. Vi sono molteplici riferimenti nel Masterplan 2021, a possibili ampliamenti rispetto al progetto presentato e, nel contempo, nel Masterplan 2030, vi sono contenute tutte le opere di fatto da realizzare nell'istanza V.I.A. in oggetto. Riteniamo pertanto che l'opera, debbo essere necessariamente sottoposta a VAS e ad una valutazione di impatto ambientale e acustica facendo riferimento al progetto complessivo così come approvato da ENAC, senza dividere l'opera in 2 step, considerando il primo al 2021. Riteniamo altresì, che l'opera previsto al 2030 coinvolga il territorio del Comune di Marcon per l'impatto ambientale conseguente e si giudicano insufficienti le considerazioni contenute nel documento in oggetto riferite al nostro territorio, in funzione del possibile ampliamento del 2030	ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.
M5_3		Inserimento Marcon in Commissione aeroportuale <ul style="list-style-type: none"> In riferimento al Elaborato C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore a pag. 10 è riprodotta la fig. C1-1 "Area vasta individuata come componente rumore" preceduta da questo testo: L'Area Vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DCPM 14.11.97 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade (TV) e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT. Dal 2003 al 2013 le movimentazioni aeree dell'aeroporto Marco Polo (atterraggi e decolli) sono passate da 62'000 a 81'000 coinvolgendo anche il territorio del comune di Marcon. Il DM del 31.10.1997 all'art. 5 prevede che in ogni aeroporto aperto al traffico civile sia istituita da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) una commissione competente a definire le procedure per il contenimento dei rumori aeroportuali composta anche da un rappresentante dei "comuni interessati". Poiché il territorio del comune di Marcon è interessato direttamente dal sorvolo "in allontanamento" degli aerei decollati dal Marco Polo, e lo sarà maggiormente in previsione dell'istanza in oggetto; coinvolto maggiormente dalle operazioni di volo e dalla costruzione delle infrastrutture che impatteranno in maniera diretta nel territorio, si considera necessaria la presenza di una rappresentanza attiva del Comune di Marcon come parte integrante della commissione indicata. Il comune di Marcon non ci risulta far parte della commissione indicata dopo domanda specifica rivolta alla nostra amministrazione. 	Fanno parte delle Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale. Il comune di Marcon non lo è.
SA_6.1	Associazione La Salsola; prot. n. DVA-2014-0039732 del 02/12/2014	Orizzonte temporale delle valutazioni a 30 anni Si deve assumere un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni, garantendone la compatibilità di carichi e impatti per tale intero periodo, e quindi assumendo già da ora tutti gli impegni a tal fine necessari, se del caso con le dovute regole e limitazioni esplicite e cogenti anche di traffico. L'eventuale seconda serie di opere, allorquando effettivamente arrivasse alla decisione potrà costituire variante di questo (primo) scenario di lungo periodo ed essere distintamente valutata, ma appunto come variante incrementale di un qualcosa che comunque c'è, e che è stato comunque programmato (anche da sé solo) e durerà per un lungo periodo. e che quindi nel momento in cui viene deciso, deve essere accertato e già regolato perché sia compatibile comunque per l'intero lungo periodo della sua vita utile (come impone la legge). E non per un assurdo orizzonte di soli 7 anni (come proposto da SAVE/ENAC ma mai ammesso per alcuna grande opera pubblica): quindi si chiede che si assuma un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni.	L'orizzonte temporale 2021 di analisi permette di stimare l'impatto dell'aeroporto determinato dalle soglie di traffico passeggeri ed aeromobili che sono state previste al 2021. Ad oggi non vi sono evidenze di ulteriori possibilità di crescita di movimenti allo stato infrastrutturale previsto per il 2021, pertanto tali soglie e la relativa "impronta ambientale" dell'aeroporto, a meno di ulteriori piani di sviluppo, che necessariamente dovranno prevedere ulteriori infrastrutture ed essere sottoposti a VIA, rimangono valide in senso conservativo (in quanto non tengono conto di miglioramenti tecnologici futuri, anche per gli anni successivi).
SA_6.2		Rumore: soglie OMS <ul style="list-style-type: none"> L'impatto acustico deve essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, che, sulla base di molti convalidati studi, chiede per proteggere da accertati rischi di malattia. limiti di 55 (giorno) e 45 (notte) decibel (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea). Si chiede che l'Impatto acustico sia essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria Indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e che la VIA debba perseguire una compatibilità sostanziale e prescrivere quelle modifiche e/o integrazioni progettuali che mettano in sicurezza la salute della popolazione esposta per tutte le opere fonti di Impatto acustico in progetto nel prossimo e/o remoto futuro 	Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno).

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
SA_6.3		<p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificare, al di là delle simulazione matematiche lo stato reale di inquinamento al suoli e nei fondali lagunari che sono sedi di catene trofiche che su cui si avvale l'alimentazione umana soggiacenti ai sorvoli di arrivo e decollo e antistanti gli scarichi in laguna. Si chiede pertanto che la VIA prescriva le misurazioni attuali (pre opere) che Individuino gli inquinanti accumulati (da emissioni di polveri e aerosol degli aerei, dilavamenti di polveri, antigeli e lubrificanti dalle superfici aeroportuali. ecc..) e disponga nel caso limitazioni e rimedi efficaci (e anche bonifiche). 	L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.
SA_6.4		<p>Sviluppo intermodalità</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantire un possibile e dovuto riequilibrio modale nell'accessibilità dell'aeroporto, impedendo nuovi ulteriori parcheggi perché si potrà usufruire del servizio ferroviario (SFMR e anche AV) tramite il già valutato e approvato raccordo Dese-Aeroporto: la stessa SAVE ha già previsto che già il solo servizio SFMR potrà facilmente catturare 3 milioni di passeggeri aeroportuali all'anno (con potenzialità ben maggiori). Poiché tale raccordo e servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA sia proprio a servizio dell'aeroporto e attuabile subito prima di ogni altro intervento. Si chiede che la VIA valuti ed esiga che lato terra il traffico incrementale sia tutto assolto da quel nuovo servizio e non da nuovi parcheggi e relativo traffico su gomma (che sono ulteriori fonti di inquinamento ambientale generale). 	Il Masterplan dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.
SA_6.5	Associazione La Salsola; prot. n. DVA-2014-0039732 del 02/12/2014	<p>Traffico acqueo e collegamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> impegno da parte di SAVE ed ENAC con Il Comune di Venezia a progettare un sistema di collegamenti acquei con Venezia regolato adeguatamente per garantire traffico, velocità e moto ondoso finalmente compatibili con la laguna (e non Impattanti come ora); che tali collegamenti acquei e lo scambio intermodale di Tessera sia, come da decenni stabilito, a servizio anche delle generali esigenze urbane e turistiche, salvaguardando quindi l'originario disegno di un Terminali di gronda di competenza comunale, e non tutto aeroportuale e di SAVE (come Invece vorrebbe SAVE, accaparrandosene l'area nell'ambito aeroportuale) 	Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.
SA_6.6		<p>Opere di compensazione: restauro naturalistico del bordo lagunare fino a foce Dese</p> <ul style="list-style-type: none"> Poiché le opere aeroportuali pregresse hanno alterato profondamente il margine lagunare sottraendo ampie superfici barenose e di velme all'ecosistema lagunare che ne ha sofferto In termini di qualità delle matrici (acque e fondali) e in termini di ridotta biodiversità la cui importanza è riconosciuta dalla relazione stessa dello SIA. Si chiede di provvedere progettualmente ad un restauro naturalistico della morfologia ed ecologico del bordo lagunare pesantemente ferito dalla piattaforma aeroportuale e tuttora non ricomposto e non rinaturato, ricostituendo una reale continuità ecologica e una percorribilità ricreativa di tutta la gronda tra le barene di Campalto, la foce dell'attuale fiume Marzenego-Osellno e le barene e la foce del fiume Dese, sia lato laguna che lato retroterra. 	La valorizzazione delle potenzialità naturalistiche del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Pur tuttavia nelle azioni di compensazione ci sono interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano. Vale la pena ricordare ad esempio (cfr. Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) l'intervento C5 "Riqualifica barene canale di Tessera". Peraltro l'efficacia di tali misure viene illustrata nell'approfondimento contenuto nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707, al cap. 5.
SA_7		<p>Ripubblicazione SIA con integrate osservazioni dei cittadini</p> <ul style="list-style-type: none"> Poiché si ritiene che le opere previste possano essere accettate solo in una visione strategica di sostenibilità generale nella quale fare finalmente i conti con la realtà e il principio che "a tutto c'è un limite", e quindi anche allo sviluppo aeroportuale e alle relative pressioni ambientali che si può rispettosamente chiedere alle popolazioni di accettare. Si chiede quindi che siano completate e corrette le analisi dello Studio Ambientale come da osservazioni sopra elencate con nuova pubblicazione e nuove osservazioni da parte della cittadinanza esposta. 	A seguito delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto, sono state sviluppate delle Integrazioni, le quali, comprensive del presente documento sono oggetto di ripubblicazione.
JE_1	Comune di Jesolo; prot. n. DVA-2014-0039637 del 01/12/2014	<p>Richiesta deposito al Comune di Jesolo</p> <p>Questa Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto. Pertanto si chiede che, al fine di poter elaborare opportune osservazioni, in ottemperanza dell'art. 23, punto 3, del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii la documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, a seconda dei casi, presso gli uffici dell' autorità competente, delle regioni, delle province e dei comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione, il proponente depositi presso l'Amministrazione comunale di Jesolo il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, VInC e Paesaggistica).</p>	Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Jesolo.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
PD_1	Circoli del PD di Campalto-Favaro/Dese-Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014	<p>VIA_VAS, turismo a Venezia Il Masterplan deve essere sottoposto a V.A.S</p> <ul style="list-style-type: none"> La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) riguarda i Piani e i Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto un diverso strumento di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A). La valutazione di impatto strategica assume pertanto grande valenza, in relazione all'ambiente circostante particolarmente delicato come quello lagunare e l'impatto turistico sulla città di Venezia che già soffre di notevoli problemi di saturazione. Studi recentissimi indicano in 27 milioni le presenze turistiche annue a Venezia. Questo dato preoccupa molto e indica nella saturazione turistica della città e nelle pesantissime ripercussioni sul fragile tessuto fisico, architettonico e sociale della città, un grave pericolo per la sopravvivenza stessa di Venezia. Il dibattito cittadino sulla presenza delle grandi navi ne rappresenta un significativo aspetto. Da tener presente che il numero di turisti delle navi da crociera è di circa 2 milioni, di gran lunga inferiore ai passeggeri dell'aeroporto. Il consistente aumento del numero dei passeggeri previsto dal Masterplan [da 8,5 a 11,6 milioni] e le ricadute sulla Città storica, a nostro avviso, non sono adeguatamente valutate dai documenti presentati. Qualora la V.A.S. fosse applicata solo al P.N.A. che è ancora in fase di discussione e di approvazione, si verificherebbe la paradossale conseguenza che i progetti previsti nel Masterplan 2021 sarebbero eseguiti prima della V.A.S. e cioè prima dell'esame di tutti gli impatti che la V.A.S. può far emergere 	<p>E' <i>communis opinio</i> che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (<i>amplius</i>, Istituto per la ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, <i>Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale</i>, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <ol style="list-style-type: none"> assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p> <p>Per quanto concerne il turismo, la tipologia del turismo che sceglie l'aereo per visitare Venezia è una tipologia che va nella direzione di un turismo consapevole e residenziale piuttosto che escursionista e si sottilinea come le politiche in atto o previste in questo settore, tendano a concentrarsi sul contenimento dei flussi dei turisti pendolari che quindi non "prenotano" ma "improvvisano" la visita in città. In tal senso lo sviluppo aeroportuale non è un fattore in contrasto con eventuali politiche di contenimento dei flussi in Centro storico.</p> <p>Si vedano approfondimenti all'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0.</p>
PD_2		<p>Aree di espansione – Aeroterminal Contrarietà all'ampliamento del sedime aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> Nel Masterplan viene chiesta l'acquisizione al sedime aeroportuale dell'area del Terminal di Tessera e del bacino di laminazione di 15 ha. Riteniamo le summenzionate aree non necessarie agli obiettivi del Masterplan e non funzionali allo sviluppo dell'aeroporto. Queste aree devono essere lasciate alla pianificazione degli enti territoriali locali. Terminal di Tessera: l'area deve mantenere ruolo e funzioni urbane di interscambio Terraferma/Venezia e isole della Laguna Nord. L'area non è necessaria per lo sviluppo dell'Aeroporto e deve svolgere funzione di cuscinetto fra abitato Tessera e l'aeroporto. Se dichiarata "sedime" sarebbe regolata con norme "sovraordinate" al territorio. Chiediamo pertanto che NON sia accolta la richiesta di acquisizione al sedime aeroportuale. 	<p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>
PD_3		<p>Aree di espansione - Bacino di laminazione Sia stralciato dal Masterplan il bacino di laminazione (area 5.01) e pertanto non sia acquisito al sedime aeroportuale. L'invarianza idraulica sia assicurata dalla ricalibratura dei canali di bonifica presenti. Osserviamo che l'uso dell'area quale bacino di laminazione, comporta il rischio di deterioramento del sito archeologico e, in tutti i casi, la presenza dell'acqua comprometterebbe qualsiasi progetto di visitabilità del sito che la SAVE si è impegnata ad assicurare [cfr. opere di compensazione]. Dato che area svolge funzione di laminazione e di sicurezza idraulica non solo per l'aeroporto ma anche per abitato di Tessera e Cà Noghera [2000 abitanti ca.], l'acquisizione a sedime aeroportuale risulta incompatibile con la migliore gestione del rischio idraulico la cui competenza spetta al Consorzio Acque Risorgive. Proponiamo che l'area in oggetto sia stralciata e le esigenze di invarianza idraulica siano assicurate dalla ricalibratura dei canali di bonifica esistenti e che pertanto l'area NON sia acquisita al sedime aeroportuale</p>	<p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>
PD_4		<p>Acquisizione abitazioni limitrofe al campeggio Alba D'Oro Acquisizione al sedime aeroportuale dell'area ex campeggio alba d'oro. Non abbiamo preclusioni all'acquisizione al sedime ma, data la vicinanza di alcune abitazioni, riteniamo che l'area NON debba essere adibita a funzioni rumorose e/o pericolose e che comportino emissioni aeree inquinanti. Vanno previste opere di protezione e mitigazione con dossi e alberature come previsto peraltro dal piano decennale 2012/2021 su Cà Noghera. Proponiamo di valutare l'acquisizione da parte di SAVE delle abitazioni limitrofe.</p>	<p>L'analisi degli impatti legati al Masterplan 2021 non prevede l'acquisizione delle aree ma interventi di mitigazione sui singoli recettori, a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio. Si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
PD_5		<p>Opere di mitigazione: sistema fognario Tessera e Ca' Noghera SAVE contribuisca a risolvere il problema dell' insufficienza del sistema fognario di Tessera e Ca' Noghera. Viste le dimensioni progettuali ed economiche degli interventi in materia di qualificazione della rete idraulica dell'aeroporto, proponiamo quale opera di mitigazione, che Save contribuisca a risolvere le criticità per Ca' Noghera e Tessera per quanto riguarda il sistema fognario. L'abitato di Ca' Noghera non è collegato al sistema fognario e Tessera ha ancora un sistema misto di separazione per le acque nere con bianche. Proponiamo che Save, anche in collaborazione con altri soggetti, in relazione alla esecuzione del P.P. Terminal di Tessera e del Quadrante di Tessera, si impegni ad intervenire per dare soluzione definitiva alle criticità del sistema fognario di Tessera e Ca' Noghera.</p>	<p>Gli ambiti proposti non sono di competenza del gestore aeroportuale ne del Ministero dei trasporti (ENAC). SAVE inoltre, attraverso il Masterplan Idraulico ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.</p>
PD_6		<p>Riduzione scarichi in laguna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si riduca il più possibile lo scarico diretto delle acque in laguna. • Chiediamo sia ulteriormente potenziato il sistema di intercettazione e di depurazione delle acque che sversano direttamente in Laguna. 	<p>La gestione delle portate meteoriche generate nelle aree scolanti in laguna è affidata ad una rete di raccolta i cui punti di valle sono costituiti da manufatti di scarico dislocati lungo il perimetro esterno del sedime aeroportuale. Nello specifico, sono presenti 5 manufatti di scarico principali presidiati da altrettanti impianti di trattamento delle acque di dilavamento, con annessa vasca di accumulo dimensionata per le acque di prima pioggia. Le portate meteoriche vengono convogliate all'interno di tali manufatti, trattate con impianti a filtro di tipo "stormfilter", recentemente oggetto di riqualifica in seguito alla messa in sicurezza dell'argine lagunare (Intervento OP 435 - 2010), e successivamente sollevate in laguna mediante pompe sommergibili. I volumi eccedenti la prima pioggia sono scaricati direttamente in laguna, in accordo con la normativa vigente.</p> <p>Poiché nessun sostanziale incremento della superficie totale delle aree impermeabilizzate scolanti in laguna è previsto dal Masterplan, l'attuale dimensione delle vasche di accumulo delle acque di prima pioggia continuerà anche in futuro ad assicurare il volume di stoccaggio necessario.</p> <p>Inoltre il Masterplan prevede un potenziamento dell'impianto di depurazione delle acque nere.</p> <p>Si vedano gli approfondimenti nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.</p>
PD_7	<p>Circoli del PD di Campalto-Favaro/Dese-Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014</p>	<p>Recepimento PAT Venezia approvato il 30/09/2014</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Masterplan 2021 recepisca quanto deciso dal Consiglio Comunale di Venezia nel piano di assetto del territorio già approvato in data 30/09/2014 e vigente a partire dal 15/11/2014. • Alcuni importanti aspetti infrastrutturali che riguardano l'Aeroporto, sono stati considerati e risolti dalla Pianificazione comunale. In particolare ci riferiamo al ruolo della Stazione di Mestre in relazione al collegamento ferroviario e alla fermata in Aeroporto, il Quadrante di Tessera e al Piano Particolareggiato del Terminai di Tessera. Pertanto chiediamo che il Masterplan 2021 recepisca le indicazioni previste dal PAT. 	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale nell'analisi programmatica prende in considerazione il PAT del Comune di Venezia riportando quanto previsto da questo strumento urbanistico in merito alla viabilità e al collegamento ferroviario fra Mestre e Aeroporto. Inoltre, il Quadro Programmatico analizza per esteso pure il PUM del Comune di Venezia scendendo ancora più in dettaglio in merito alle scelte inerenti alla viabilità e ai collegamenti ferroviari. Tuttavia si deve sottolineare che pur avendo per l'appunto preso in considerazione suddetti piani e le loro previsioni trasportistiche per una visione di insieme delle scelte urbanistiche comunali, tali previsioni non interessano il Masterplan 2021 in quanto gli interventi dello stesso, analizzati del presente SIA, non riguardano i temi oggetto di questa specifica osservazione.</p>
PD_8		<p>VIARCH preesistenze e progetto sulla Via Annia in bacino di laminazione ARCHEOLOGIA</p> <p>Stupisce che la "Verifica preliminare dell'interesse archeologico" metta in evidenza che le preesistenze archeologiche siano pochissime all'interno del sedime aeroportuale. Abbiamo motivo di ritenere che nella costruzione dell'aeroporto molte testimonianze archeologiche siano state perdute. Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 sono molteplici e significativi. Riteniamo di dover raccomandare la massima attenzione nell'esecuzione dei lavori, in particolare in prossimità delle aree ex Ca' Mocenigo e Ca' Zorzi sede (edifici che sono stati abbattuti), a quanto consta, di ex conventi. Per quanto riguarda l'area "intervento 5.01" (bacino di laminazione, vedi sopra punto PD_3), proponiamo sia predisposto, in collaborazione con la Sovrain-tendenza e la Direzione del Museo di Altino, un progetto "visita via Annia".</p>	<p>Le modalità con cui è stato condotto lo studio, sono esattamente quelle disposte dalla legge e come tali sono state concordate con la Soprintendenza archeologica, peraltro molto attenta a evitare omissioni. Su queste condizioni sono stati indicati gli elementi presenti nella bibliografia archeologica di settore e tra i dati inediti depositati presso gli archivi della soprintendenza stessa. I dati inseriti sono tutti quelli disponibili.</p> <p>E' noto che la costruzione dell'aeroporto abbia modificato radicalmente la morfologia del margine lagunare mediante una consistenza movimentazione del suolo. Ma il momento storico e le conoscenze sul margine lagunare all'epoca della costruzione dell'aeroporto non hanno consentito l'attenzione che oggi siamo in grado di offrire al patrimonio archeologico.</p> <p>Per questa ragione la tutela del patrimonio archeologico non si esaurisce con il documento di Verifica preliminare dell'interesse archeologico ma prosegue con la definizione dei piani di sondaggi preventivi per ogni intervento del Masterplan. Tali piani (prodotti come prescritto dalla legge 109/2005) concordati con la Soprintendenza, consentono di avere informazioni sulla natura del suolo mediante la realizzazione di sondaggi, carotaggi o trincee esplorative realizzati prima dell'apertura del cantiere.</p> <p>Ogni intervento del Masterplan 2021 sarà in ogni caso sottoposto a sorveglianza archeologica in fase di scavi.</p> <p>L'area del bacino di laminazione è già area sottoposta a vincolo archeologico per la legge 431/1985; la Soprintendenza archeologica è già al corrente del suo inserimento nel Masterplan. Infatti lo Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) inserisce a tal proposito una misura di compensazione che è stata ulteriormente estesa nelle presenti integrazioni (si veda quanto ulteriormente proposto al par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia").</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
PD_9	Circoli del PD di Campalto-Favaro/Dese-Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014	Opere di mitigazione e compensazione/Accordi di programma Opere di mitigazione e compensazione applicazione dell'art. 4 convenzione allegata alla concessione aeroportuale. Si predispongano accordi di programma con gli enti competenti Molte opere di compensazione prevedono l'esecuzione di lavori ed espropri in aree al di fuori del sedime aeroportuale. Ciò significa stabilire Accordi con altre Istituzioni (Comuni, Magistrato Acque, Consorzio Bonifica, Anas etc) e significa seguire la pianificazione che eventualmente le altre Istituzioni avessero già predisposto. Vi è la necessità di un percorso decisionale partecipato e trasparente con le istituzioni e le agenzie rappresentative del territorio. Anche in applicazione dell'art. 4 della succitata Convenzione "adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti", va predisposto un cronoprogramma preciso e va definita la qualità delle opere previste. Tali opere, in particolare quelle di mitigazione, vanno eseguite prima dell'esecuzione degli interventi.	Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel piano di sviluppo. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quasi totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati. Per quanto concerne gli interventi di mitigazione per la componente rumore essi saranno attuati a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio. Si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.
PD_10		Opere di mitigazione: insonorizzazione maggior numero di edifici Interventi di mitigazione del rumore, insonorizzazione acustica degli edifici applicazione, principi di precauzione e prevenzione. Il Masterplan prevede misure di insonorizzazione su circa 15 edifici. Gli interventi sono destinati alle abitazioni che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021. Anche in attuazione di monitoraggi e verifiche successive, riteniamo che la previsione debba riguardare un numero più elevato di edifici per comprendere anche quelli situati oltre la SS Triestina, di fronte il Centro Meccanizzato delle Poste, in applicazione dei principi di precauzione e prevenzione.	Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.
PD_11		Opere di mitigazione: terrapieno alberato Opere di mitigazione a protezione dell'abitato di Tessera, si realizzi l'intervento M3b. Gli interventi M3 e M3b sono stati definiti alternativi fra loro. Riteniamo che l'intervento M3b (cintura alberata su terrapieno) sia in grado di garantire una migliore protezione dell'abitato di Tessera.	I risultati in termini di abbattimento acustico grazie alla realizzazione degli interventi di mitigazione sono illustrati nella documentazione integrativa, si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.
PD_12		Tutela alberi ex vivaio Benetazzo Recupero degli alberi ex vivaio Benetazzo situati all'interno del sedime aeroportuale. Il Masterplan prevede importanti lavori che possono comportare lo spostamento di alberi pregiati di grossa taglia. Chiediamo che questi alberi siano tutelati e, in caso di necessità di spostamento, si preveda il reimpianto, sia all'interno del sedime che eventualmente all'esterno, secondo tecniche consolidate e conosciute.	Qualunque intervento inserito nel Masterplan 2021 per essere eseguito dovrà conseguire e completare tutti gli iter autorizzativi necessari, inclusi quelli di carattere naturalistico/forestale.
PD_13		Fornitura energia per edifici pubblici Produzione di energia: SAVE fornisca o paghi l'elettricità a un edificio (o più edifici, parchi, aree o opere di interesse pubblico) secondo modalità da definire con la Municipalità di Favaro e con le realtà associative di Tessera.	Le misure compensative inserite nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) sono numerose. Peraltro nella documentazione integrativa (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0) è stato previsto un intervento di riqualifica di un edificio pubblico recettore sensibile impattato dalle attività aeroportuali.
PD_14		MP2030 Ribadiamo la nostra assoluta contrarietà, per le ragioni esposte ai punti precedenti, allo sviluppo dell'aeroporto basato sulla costruzione di nuove piste e pertanto chiediamo: a. la modifica Masterplan 2030 e lo stralcio di nuove piste; b. la modifica del Piano Nazionale Aeroporti per quanto riguarda il Marco Polo e lo stralcio di nuove piste.	Il Masterplan 2030 non è in valutazione. Lo è il solo Masterplan 2030 all'interno del quale non è prevista la realizzazione di alcuna ulteriore infrastruttura di volo.
MA_01	Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014	Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE SpA.	La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
MA_02	Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014	<p>Procedura: VAS/VIA</p> <p>Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano Nazionale degli Aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Masterplan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste, per la VIA.</p>	<p>E' <i>communis opinio</i> che i Piani di Sviluppo Aeroportuale siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (<i>amplius</i>, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, <i>Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale</i>, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; 2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; B. coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; C. coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; D. coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p>
MA_03		<p>Procedura: MP 2030</p> <p>ENAC - Ente Nazionale - Aviazione Civile ha presentato un Master Pian approvato dalla stessa ENAC con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il salami slicing. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE SpA. con validità fino al 2030; è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS. e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'istanza in oggetto.</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
MA_04		<p>VINCA: mancata considerazione Cave di Gaggio</p> <p>Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono prese in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPSIT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC.IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC ZPS IT3250016 (Cave Gaggio) che consta di due aree protette, distanti circa 4,5 km in linea d'aria dal sedime aeroportuale già esistente. Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative. Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC/ZPS IT3250016 Cave di Gaggio è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale (oltre 5 km), ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano inoltre approfondimenti sui temi naturalistici e la VINCA nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 di risposta alle richieste MinAmb_25-26, MinAmb_39+41.</p>
MA_05		<p>VINCA: mancata considerazione aree di interesse naturalistico</p> <p>Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alla rete ecologica locale (Fiumi Zero e Dese) e le aree di interesse naturalistico (Boschetto di Zuccarello), che anche in questo caso non risultano sottoposte né a procedura di VINCA, né di screening relativo alla VINCA.</p>	<p>Le aree di interesse naturalistico citate sono all'esterno dell'area di interesse e non sono coinvolte entro le aree di incidenza dei fattori di pressione.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
MA_06		<p>Previsioni di traffico e strategie compagnie di volo</p> <p>Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 11'622'148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. Sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p>	<p>Le valutazioni legate alle logiche di sviluppo delle compagnie di volo o alla capacità di sviluppo della catchment area sono contenute nelle valutazioni di crescita espresse attraverso il metodo degli studi di mercato.</p>
MA_07		<p>Previsione parcheggi e park B1 (relazione illustrativa)</p> <p>Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99 - dimensione dei parcheggi a pag. 127- sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo del fabbisogno al 2021, un numero complesso di 8:310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo del fabbisogno così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1.000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento del parcheggio progettati. Si tenga in tre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati da SAVE SpA, ad oggi i posti liberi variano giornalmente dal 1280 al 2320; pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento del parcheggio necessari.</p>	<p>La relazione di Masterplan definisce l'esatto numero di posti auto necessari in relazione alla crescita dei passeggeri ed alle modalità di accesso allo scalo.</p> <p>Va tenuto in considerazione che oltre i posti auto per i passeggeri vanno previsti posti auto anche per gli operatori aeroportuali ed i parcheggi esistenti al di fuori del sedime aeroportuali sempre a servizio dell'aeroporto oltre quelli presenti all'interno del sedime. I diversi riferimenti indicati vanno contestualizzati all'interno della trattazione e degli interventi cui si riferiscono.</p> <p>Circa il tasso di riempimento attuale essendo lo scalo a vocazione fortemente stagionale la domanda posti auto è stata dimensionata anche sulla base del periodo di maggior traffico.</p>
MA_08		<p>Rumore: dati ISTAT 2001</p> <p>Al documento di studio di impatto ambientale Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, pag. 36, è indicato che per valutare l'analisi della popolazione esposta al rumore sono state usate informazioni censuarie per il Comune di Marcon sulla base dei dati ISTAT del censimento del 2001, incrementando i dati stessi con una maggiorazione del 20%. Non si capisce perché non si siano utilizzati i dati del censimento del 2011, considerando che sulla scorta dei dati analizzati nello studio la popolazione residente a Marcon oggi risulterebbe di 14'640 abitanti (con incremento del 20%), contro invece le oltre 17'000 persone effettivamente residenti.</p>	<p>Va osservato che i dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelli della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conservativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1. Si ricorda in ogni caso che l'analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore è prodotta per completezza di informazione ma non attiene a nessun dettato di legge e che l'unico criterio di riferimento nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale prevede la verifica del superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.</p>
MA_09	Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014	<p>Rumore: area vasta</p> <p>Al documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, a pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata risulta evidentemente non essere centrata rispetto al sedime dell'aeroporto. Il disegno individuato si estende in modo significativo verso est fino ad andare a comprendere quasi per intero l'abitato del centro storico di Venezia, mentre l'area ad ovest dell'attuale aerostazione è limitata ad una profondità molto più contenuta senza che ciò derivi da qualche razionale valutazione. Se tale scelta è stata forse dettata dalla necessità di inserire l'area di asservimento all'aeroporto relativa al traffico acqueo, non si capisce perché per la stessa ragione, non debba essere considerata l'area relativa alla intera estensione della bretella autostradale di raccordo A4-Aeroporto Marco Polo.</p>	<p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>L'area include la bretella autostradale e il canale di Tessera, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe dello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>
MA_10		<p>Atmosfera: area vasta</p> <p>Studio di impatto ambientale Sezione C- Quadro di riferimento ambientale Atmosfera.</p> <p>A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura CI -1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrare le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Marcon con i suoi abitanti, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia. ed il territorio del Comune di Marcon è solo ricompreso in minima parte (perimetro sud). Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area disegnata ricomprirebbe gli abitanti di Marcon e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprirebbe anche il territorio di Marcon.</p>	<p>L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando quindi le aree sottovento che si trovano a sud-ovest rispetto alla pista mentre il comune di Marcon si trova a Nord ovest. Una parte del Comune di Marcon è ricompresa nell'area impatti ed evidenzia valori attesi di qualità dell'aria minimi rispetto ai limiti di legge per qualunque parametro. Pertanto è evidente che le altre zone del comune, ancora più lontane dalle sorgenti emissive non potranno che avere valori ancora più bassi.</p>
MA_11		<p>Rumore: effetti del traffico</p> <p>Lo studio del traffico ha correttamente, su piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.</p>	<p>La valutazione del rumore integrata (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0) ha considerato come fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traffico aereo; • traffico indotto e totale; • traffico acqueo.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
MA_12		<p>Atmosfera: effetti combinati traffico aereo e stradale</p> <p>All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti i fattori di pressione.</p>	<p>Proprio per valutare la somma degli effetti derivanti da aumento di traffico aereo e veicolare, le mappe di concentrazione e le tabelle relative ai recettori sensibili fanno riferimento alla somma di tutte le emissioni. Solo per i massimi giornalieri delle polveri e la massima oraria del CO, le due sorgenti di pressione sono state considerate separatamente, in quanto i massimi di concentrazione non possono essere coincidenti per sorgenti diverse.</p>
MA_13		<p>Atmosfera: recettori in comune di Marcon</p> <p>Studio di Impatto Ambientale Sezione c -Quadro di riferimento ambientale. Atmosfera. Quanto evidenziato nella osservazione n. 10 trova conferma anche a pag. 41 della Sintesi non tecnica è a pag. 46 del SIA - Atmosfera, dove viene riportato l'elenco dei ricettori sensibili. Si tratta di scuole, chiese, ospedali, sedi di associazioni, tutte ad eccezione delle ultime due (n. 24 e n. 25) collocate all'interno del territorio del Comune di Venezia. Appare discutibile e singolare che non siano stati Individuati tra i ricettori sensibili anche le tre scuole e la chiesa della frazione di San liberale del Comune di Marcon, frazione nella quale lo studio di impatto acustico elaborato nel SIA individua almeno altri due edifici (abitazioni civili) ricadenti al di fuori dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale.</p>	<p>Con il termine recettore si intendono tutti quei punti nei quali vengono calcolate le concentrazioni in aria derivanti dallo scenario emissivo che si sta esaminando. Nel caso in esame le simulazioni sono state effettuate per ogni inquinante su una griglia di circa 8x8 km, centrata sottovento rispetto alle emissioni degli aerei in decollo, con celle di 200x200 m, per un totale di 1600 recettori. Tali recettori sono presenti anche nell'area del comune di Marcon che ricade all'interno dell'area analizzata. Quindi anche per la scuola e la chiesa che sono in frazione di San Liberale. Con il termine "recettore sensibile" si mettono semplicemente in evidenza alcuni punti che si ritengono più sensibili di altri. Ma la concentrazione è quella calcolata nel dominio dei 1600 recettori, non si tratta di punti aggiuntivi. Nello specifico il modello rileva come la scuola e la chiesa di San Liberale ai confini dell'area, abbiano concentrazioni di polveri <0.1 µg/m³, media annuale.</p>
MA_14	Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014	<p>Atmosfera: polveri sottili e apporto dell'aeroporto</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km. Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva a molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto - esiti delle centraline di misura e controllo delle polveri sottili). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto del movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della pavimentazione stradale.</p>	<p>ARPAV stima che il contributo dell'aeroporto Marco Polo in termini di emissioni di polveri sottili sia pari allo 0.5 % delle emissioni complessive del Comune di Venezia. Pertanto la stessa ARPAV conferma che l'apporto aeroportuale sia veramente ridotto. Per quanto riguarda le aree di ricaduta, se volessimo considerare dove si depositano le emissioni degli aerei in quota dovremmo arrivare oltre i confini italiani, in quanto è noto che per i fenomeni di trasporto atmosferico, un'emissione a circa 300 metri di altezza interessando gli strati alti dell'atmosfera ed essendo quasi sempre al di sopra dello strato di rimescolamento, non ricade nelle vicinanze del punto di emissione ma a grandissima distanza. Pertanto ampliare l'area di impatto con il comune di Marcon non può consentire di vedere la ricaduta di polveri in quanto questa avviene a distanze decisamente maggiori.</p>
MA_15		<p>Atmosfera: polveri sottili valutazione</p> <p>Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5}: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.</p>	<p>L'impatto delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5} al 2021 è nullo in quanto l'emissione maggiore di polveri deriva principalmente dal traffico veicolare (secondo metodiche Agenzia Europea per l'ambiente - EEA e Federal Aviation Administration degli Stati Uniti - FAA). Il parco veicoli è soggetto a continui miglioramenti tecnologici pertanto le emissioni stradali beneficiano nello scenario 2021 dell'introduzione dei veicoli euro5 e euro 6. Le emissioni al 2021 sono state stimate sempre con il software COPERT (dell'Agenzia Europea per l'Ambiente) che permette di fare elaborazioni con i veicoli Euro 5 ed Euro 6 che rappresenteranno la maggior parte dei veicoli circolanti al 2021. E' utile ricordare che la normativa euro 5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM₁₀ e PM_{2.5} subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.</p>
MA_16		<p>Salute pubblica</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana del territorio diversamente Interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione che nell'ambito. Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica.</p>	<p>Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) non è inteso in senso sminuente, ma con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Marcon, bensì dei superamenti della zonizzazione acustica comunale per una sua parte, molto ridotta coincidente con la fascia di rispetto del fiume. Pertanto come logico il SIA non introduce misure compensative ove non vi sono evidenze di impatti non mitigabili.</p>
MA_17		<p>Compensazioni e cronoprogramma</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli Investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrasia tra i due, là dove il piano degli Investimenti (al punto 6.17 – mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17.900.000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.</p>	<p>Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.</p>



Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
MA_18	Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014	Monitoraggio atmosfera e rumore Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come da noi individuata nelle precedenti osservazioni.	Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, al cap. 3 che approfondisce i temi relativi alle esigenze di monitoraggio. Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione. Si ribadisce che, per quanto concerne l'atmosfera, le valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Atmosfera) non rilevano la necessità di monitoraggi ulteriori rispetto a quelli istituzionali e a quelli effettuati dal gestore aeroportuale.
MF_01	Municipalità di Favaro; prot. n. DVA-2014-0038932 del 25/11/2014	Area Aeroterminale Acquisizione area. Nella documentazione resa disponibile per la consultazione si evince un interesse di SAVE per la possibile acquisizione dell'area definita "Area Aeroterminale" (individuata come area "A"- pag. 15 della Sintesi non Tecnica). Riteniamo che l'area in oggetto non debba essere posta in vendita in quanto ci sono piani strategici ventennali ma, in presenza di una effettiva acquisizione da parte di SAVE, si chiede che l'area rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga le medesime funzioni e destinazioni urbanistiche vigenti, meglio descritte nella Delibera della Giunta Comunale di Venezia n. 724 "Adozione del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminai di Tessera" del 20.12.2013.	Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminale sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.
MF_02		Area bacino di laminazione Acquisizione area. L'area a nord della Triestina (individuata come area "E"- intervento 5.01- pag. 15 della Sintesi non Tecnica) indicata come bacino di laminazione per l'abbattimento del rischio idraulico, si chiede che rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga la medesima destinazione urbanistica vigente. Si osserva inoltre che su tale area ricade parte del tracciato della "Via Annia" e che la realizzazione del bacino di laminazione potrebbe comprometterne la conservazione	Nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di laminazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico, si veda il par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia", che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).
MF_03		Opere di mitigazione e terrapieno Tessera Tra le opere di mitigazione ambientale venga mantenuto il progetto di realizzazione di un terrapieno a protezione dell'abitato di Ca' Noghera o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione (il terrapieno era previsto nel documento "Programma degli Interventi piano decennale 2012/2021 - relazione di inquadramento).	Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.
MF_04		Opere di compensazione nuove: sistema fognario Tra le opere di compensazione siano previsti adeguati investimenti economici per l'ammodernamento dei sistemi di captazione della rete fognaria cittadina degli abitati di Tessera e Ca' Noghera, con un intervento di separazione dei sistemi di acque bianche e acque nere	Gli ambiti proposti non sono di competenza del gestore aeroportuale né del Ministero dei trasporti (ENAC). SAVE inoltre, attraverso il Masterplan Idraulico ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.
MF_05		Opere di mitigazione: terrapieno a protezione di Tessera Tra le opere di mitigazione sia mantenuto il progetto di realizzazione del terrapieno a protezione dell'abitato di Tessera (lungo la darsena e le Vie Bazzera e Vecchio Hangar) o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione.	Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.
MF_06		Opere di compensazione: insonorizzazioni abitazioni oltre la Triestina Tra le opere di compensazione siano previsti interventi di insonorizzazione delle abitazioni (miglioria dell'isolamento acustico degli edifici), collocate al di là della Triestina (di fronte all'edificio delle Poste meccanizzate - Via Ca' Viganò - Via della Laguna- ecc.).	Gli interventi indicati sono già stati previsti nelle opere di mitigazione (cfr. Studio di Impatto Ambientale, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni). Inoltre qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.
MF_07		Opere di compensazione: ciclabile sulla strada lato sud della Triestina Tra le opere di compensazione sia prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina", oltre a quello già previsto sul lato Nord della stessa strada statale che invece si snoda in aperta campagna, isolato e senza illuminazione, con funzione spiccatamente escursionistica. L'opera risolverebbe una condizione di isolamento vissuto dalla maggioranza delle persone residenti a Ca' Noghera, mettendole nelle condizioni di utilizzare un percorso ciclo-pedonale in completa sicurezza.	Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto baricentrico al maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CT_01		<p>Procedura: conflitto di interessi e Proponente</p> <p>Il proponente di una istanza VIA non può essere l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) poiché esso è l'ente pubblico cui spetta il compito di controllare e vigilare sulle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE nel caso di specie). Invero ENAC assumendo il ruolo e le funzioni di autorità competente non può essere anche il soggetto proponente l'istanza di VIA su di un piano di sviluppo predisposto dal gestore. Si chiede quindi che l'istanza in oggetto sia da ENAC ritirata e, se del caso, ripresentata dal gestore SAVE SpA.</p>	<p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
CT_02		<p>Procedura: VAS/VIA MP 2030</p> <p>Si chiede che l'Istanza di VIA "Masterplan 2021" sia ripresentata dal proponente come Istanza di una istanza VAS sul Masterplan 2030 che è comprensivo delle opere e degli interventi ora spaccettati nel Masterplan 2021 il quale ultimo necessiterà dopo di una VIA.</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
CT_03	Comitato di Tesserà; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014	<p>"Opzione 0" al 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo scrivente Comitato è convinto che l'attuale attività aeroportuale abbia già superato il limite di sostenibilità dell'ecosistema (persone ed ambiente) che sfrutta. Inoltre il SIA considera come situazione "base" o opzione 0 lo stato dell'Aeroporto al 2013. Questa determinazione è arbitraria poiché in realtà il punto di partenza di una corretta procedura VIA deve iniziare dal marzo 1999 (entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE e della L.R n. 10). • Si chiede che l'Istanza di VIA in oggetto sia riproposta con un "opzione 0" all'anno 2000. 	<p>Dal 2000 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "... Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p>
CT_04		<p>Area vasta e Comuni interessati</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oltre al comune di Roncade anche altri "Comuni Interessati" e l'Ente Provincia di Treviso non sono stati coinvolti nel procedimento di VIA, nonostante i loro territori siano sorvolati ed interessati dalle rotte aeree e pertanto comuni soggetti a potenziali inquinamenti da rumore e dell'aria generati dai voli. • Si chiede che l'Istanza di VIA sia ritirata e ripresentata dal proponente, con il coinvolgimento in essa come "enti interessati" i Comuni di Roncade (TV), di Cavallino/Treporti (VE), di Jesolo (VE), di Casale sul Sile (TV) e l'Ente Provincia di Treviso. 	<p>L'area vasta nello Studio di Impatto Ambientale è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>
CT_05		<p>SIA programmatico: area vasta</p> <p>Elaborato A- Quadro di riferimento programmatico – A1 Inquadramento territoriale</p> <p>Le affermazioni espresse e non basatesi su di una verifica fattuale evidentemente mai operata dallo Studio testimoniano della superficialità e della strumentalità di elaborazione che emergono anche in altri punti dello Studio oggetto di successive nostre Osservazioni; caratteristiche che sono confermate anche dal grossolano errore di inserire il Comune di Roncade nella provincia di Venezia invece che in quella di Treviso (con il conseguente obbligo di considerare la Provincia di Treviso come "ente interessato") la richiesta è che il capitolo A1 sia ritirato e ripresentato con contenuti aderenti alla realtà dei fatti e privo della nota 2 (inerente la partecipazione del comune di Marcon al alla commissione aeroportuale) non completamente veritiera e con l'interessamento dei comuni di Mira, di Jesolo, di Cavallino/Treporti, di Roncade, di Casale sul Sile e dell'Ente Provincia di Treviso.</p>	<p>L'area vasta nello Studio di Impatto Ambientale è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato 23957-REL-T708.0).</p> <p>Fanno parte delle Commissioni aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale. Il comune di Marco non lo è.</p>
CT_06		<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> • La richiesta è che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) così come previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise. • Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021. 	<p>Si veda il cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>



Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CT_07		<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> Anche in relazione a questa Osservazione è quindi inevitabile ed indispensabile che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) secondo quanto previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise. Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini - con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021. 	<p>Si veda il cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>
CT_08		<p>Piano di rischio</p> <p>La richiesta è che il proponente espliciti se può essere inserito nel Masterplan 2021 delle tavole relative alle zone di rispetto differenti da quelle adottate dal Comune di Venezia con l'assenso di ENAC.</p>	<p>Si veda elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0</p>
CT_09		<p>Rumore e dati di input</p> <p>La richiesta è che la Commissione Valutatrice possa far esaminare da un gruppo di tecnici propri i dati tecnici usati dallo Studio per determinare l'Opzione 0 e le conseguenti stime per il 2021</p>	<p>Tutte le valutazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale sono state vagliate e commentate da ISPRA.</p>
CT_10	Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014	<p>Mitigazioni e compensazioni ambientali</p> <p>Mitigazioni: Insonorizzazione acustica degli edifici</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che sia eliminata, per evidente illogicità tecnica, la previsione di spostamento dei decolli notturni dalla testata 04 alla testata 22 e sia adottata una procedura antirumore consistente nello spostare i decolli notturni autorizzati previo controllo di legge sull'emissione sonora al punto Charlie della pista principale. <p>Terrapieno vegetato sul fronte sud/est della darsena dell'aeroporto</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che questa proposta non sia qualificata fra le opere di Compensazione e Mitigazione o in subordine, una volta rimodulata maggiormente in funzione antirumore, sia dichiarata parte integrante di un'unica proposta d'interventi nominata "Barriere antirumore" comprendente la medesima e l'intervento M3b, del quale non può che essere complementare, pena la perdita di qualsivoglia utilità antirumore <p>Cintura alberata sul fronte abitato di Tessera</p> <ul style="list-style-type: none"> la richiesta è che: <ul style="list-style-type: none"> a) intervento M3 non sia presentato come alternativo all'intervento M3b b) l'intervento sia riqualificato come opera di compensazione ambientale (arredo urbano) e non come opera di mitigazione del rumore <p>Terrapieno e cintura alberata</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che: <ul style="list-style-type: none"> a) il proponente inserisca l'area fra le "Aree da acquisire", previa verifica della disponibilità di massima alla cessione da parte dei proprietari dell'area b) il proponente, vista l'urgenza di mitigare il rumore, qualifichi tale intervento, se realizzabile, come prioritario e di attuazione in parallelo con gli interventi di ampliamento dell'infrastruttura presentando per questa uno specifico cronoprogramma <p>Compensazioni: Nuovo percorso ciclopeditonale Tessera-Cà Noghera</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che ENAC produca prova che tale opera sarà salvaguardata dalle opere previste nel Masterplan al 2030, approvato in via tecnica da ENAC stessa, a giustificazione dell'utilità permanente dell'intervento di compensazione. <p>In caso di verificata inutilità dell'opera o in aggiunta ad essa come altro intervento di compensazione ambientale ad alta valenza sociale si ripropone (è stata scartata mesi fa da SAVE) la proposta di cui all'osservazione seguente.</p> <p>Rotatoria stradale a Tessera</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che la Commissione richieda ad ENAC di produrre i termini di accordo con Anas e con il Comune di Venezia per la realizzazione dell'opera, ad assicurazione che l'opera potrà essere realizzata 	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggio).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p> <p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.</p>
CT_11		<p>Mitigazioni: inserimento barriera in laguna e acquisizione aree per Mb3</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che il proponente qualora non sia in grado di assicurare l'acquisizione delle aree agricole necessarie all'attuazione dell'intervento di mitigazione Mb3 in tempo utile entro il 2021, provveda a proteggere dal rumore le abitazioni di Tessera con la costruzione della barriera sul sedime aeroportuale, proposta dal Comitato. La richiesta è che tale di mitigazione (barriera antirumore nel sedime a protezione dell'abitato di Tessera) sia inserita nello SIA (si veda estratto Dossier del Comitato inviato aprile 2014) 	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggio).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
CT_12		<p>Mitigazioni e compensazioni PP terminal acqueo</p> <p>La richiesta è che il proponente ripresenti la proposta fornendo gli elementi necessari ad escludere una confliggenza del progetto al PP.Terminal acqueo del Comune di Venezia</p>	<p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CT_13	Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014	Compensazioni: inserimento recupero torri La richiesta è che sia prevista dal proponente fra le opere ed interventi di compensazione ambientale anche l'erogazione una tantum di un contributo economico per il recupero e la valorizzazione paesaggistico/culturale della Torre e Pieve di Tessera e della torre di Dese.	La valorizzazione delle potenzialità culturali del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di laminazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico, si veda il par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia", che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).
CT_14		Compensazioni: ciclopedonale Tessera-Favaro Si chiede che l'insieme delle opere di compensazione ambientale sia inserita la previsione dell'erogazione al Comune o alla Municipalità di una contribuzione economica adeguata, vincolata al completamento della pista ciclopedonale da Tessera a Favaro.	La pista ciclabile tra Tessera e Favaro è già stata deliberata e finanziata dalla municipalità di Favaro.
CT_15		VIARCH-VINCA-REL PAES e rotte di decollo (dispersione) La richiesta è che il proponente ripresenti i tre documenti con anche l'analisi della situazione di fatto e della stima sul rischio cui sono esposti i beni storico/culturali dei quali si è qui detto (Parco della Laguna nord, siti storico/architettonici di Burano e Torcello). Il Comitato chiede al Ministero dell'Ambiente d'intervenire presso ENAV SpA affinché le rotte di allontanamento dall'aeroporto M. Polo verso il radiofaro VDR Vicenza seguano una rotta con virata sul mare - e non sul Parco della laguna nord di Venezia - a tutela di un delicato ed unico ambiente e di preziosissime testimonianze storiche.	Il tema delle rotte non è di competenza del Proponente. VINCA Per il wildlifestrike, le rotte evidenziate sono a quote superiori ai 300 piedi, al di sotto della quale si concentra la maggior parte degli eventi (da letteratura), al di sopra sono non significativi. Il rischio di catastrofe aerea certamente, non è stato valutato. VIARCH La VIARCH è un documento che studia il territorio per un'area intorno al progetto come stabilito dalla 109/2005. Tale area, la fascia di studio, nei casi italiani è stata ritenuta utile fino a 5 km ai fini di consentire la lettura sistemica degli elementi che concorrono a definire il quadro archeologico territoriale. Una fascia più ristretta è quella di lettura dei reperti rinvenuti e collocabili su carta (fascia di 500 m. o 1 km). Tale intorno di studio è stato concordato con la Soprintendenza, non è arbitrario. L'intenzione che sottende le VIARCH è la tutela del patrimonio archeologico posto sotto la quota del piano di calpestio, cosa che compete alla Soprintendenza archeologica, cui invece non compete quella del patrimonio fuori terra a meno dei reperti archeologici esposti (come quelli sulle pareti degli edifici di Torcello o di Altino). RELAZIONE PAESAGGISTICA La relazione paesaggistica corredata, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. La relazione paesaggistica è richiesta per gli interventi di carattere urbanistico-edilizio in presenza di immobili ed aree di interesse paesaggistico tutelati dalla legge a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157 (ad eccezione di quanto riportato nell'articolo 149 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.). Pertanto, come dichiarato nella premessa dello stesso documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica, la relazione paesaggistica è finalizzata alla valutazione degli effetti dal punto di vista paesaggistico dei soli interventi previsti dal Masterplan 2021 aventi rilevanza urbanistico-edilizia. In merito alle aree considerate, si evidenzia che il documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica sia nell'analisi dello stato attuale sia nel presentare gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica ha tenuto conto non solo dell'ambito di intervento ma anche del contesto paesaggistico, quest'ultimo è stato individuato in base all'analisi di intervistabilità degli interventi di carattere urbanistico-edilizio previsti dal Masterplan 2021 con gli ambiti paesaggistici interessati dal progetto (quest'ultimi compiutamente descritti nel capitolo 2.1 della Relazione paesaggistica).
CT_16		Crescita passeggeri e turismo La richiesta è che il documento sia ripresentato con l'esplicitazione che i progetti per l'aumento della movimentazione annua dei passeggeri dovranno essere coerenti con la politica del Comune di Venezia di regolamentazione e di contenimento del flusso turistico in Città.	La tipologia del turismo che sceglie l'aereo per visitare Venezia è una tipologia che va nella direzione di un turismo consapevole e residenziale piuttosto che escursionista e si sottolinea come le politiche in atto o previste in questo settore, tendano a concentrarsi sul contenimento dei flussi dei turisti pendolari che quindi non "prenotano" ma "improvvisano" la visita in città. In tal senso lo sviluppo aeroportuale non è un fattore in contrasto con eventuali politiche di contenimento dei flussi in Centro storico. Si vedano approfondimenti all'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0).

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CT_17		<p>Socioeconomia</p> <p>La richiesta è che il proponente ritiri questo documento e lo ripresenti corredato anche di una analisi e di una previsione riguardante gli impatti economici al 2013 e al 2021 dell'attività aeroportuale sulle comunità dei cittadini delle frazioni più sopra elencate (Municipalità di Favaro, frazioni di Campalto, Tessera e Cà Noghera) e che per lo stesso motivo ritiri e ripresenti il paragrafo C2.1.9 Socio-economia del Documento C Monitoraggio e Conclusioni</p>	<p>L'assunto fondamentale dell'osservazione, assolutamente condivisibile, è quello che i benefici socio-economici dell'attività aeroportuale si distribuiscono su un territorio vasto, mentre i costi ricadono pressoché per intero su chi vive nei pressi dello scalo.</p> <p>La metodologia di lavoro seguita rispecchia appunto questo assunto fondamentale, estendendo l'analisi dell'impatto (positivo) sull'occupazione all'intera area vasta formata dal territorio delle Province di Venezia, Padova e Treviso, e focalizzando invece l'analisi degli impatti economici avversi, principalmente riconducibili al deprezzamento degli immobili residenziali, sull'area immediatamente circostante l'aeroporto.</p> <p>Eseguire una stima aggiuntiva dei benefici economici attesi dall'applicazione del Master Plan di Sviluppo Aeroportuale, specificamente focalizzata sulle comunità dell'intorno aeroportuale, come richiesto nell'osservazione, avrebbe senso solo nell'ottica di una stima costi-benefici, ciò che esula però dal mandato dello Studio di Impatto Ambientale, che è invece quello di quantificare singolarmente i singoli impatti attesi sulle diverse componenti, siano essi positivi o negativi, e di individuare le più adeguate (e attuabili) misure di mitigazione/compensazione dove necessario.</p> <p>A tal proposito un'eventuale supplemento di analisi mirato a quantificare l'impatto atteso sull'occupazione nell'intorno aeroportuale non avrebbe evidentemente sortito esito diverso da quella eseguita, segnalando cioè necessariamente un impatto positivo anche alla scala locale.</p>
CT_18	Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014	<p>Socioeconomia</p> <p>La richiesta è il ritiro del documento e la ri-presentazione di un documento più completo delle parti carenti sopra evidenziate (svalorizzazione degli immobili) e privo di congetture assurde e in palese contrasto con la realtà</p>	<p>Scopo dello Studio di Impatto Ambientale è quello di stimare gli impatti futuri attesi dal Masterplan 2021, compreso l'incremento del numero dei voli, non quello di valutare gli eventuali impatti pregressi (vedasi risposta BS_04).</p> <p>La metodologia adottata fa riferimento alla variazione attesa del livello di rumorosità così come risultante da una rigorosa modellazione acustica, che permette di individuare con precisione le aree e le abitazioni soggette ad un incremento del livello sonoro continuo equivalente rispetto all'attuale, e di quantificarne l'entità.</p> <p>Gli esiti di tale modellazione acustica individuano variazioni attese inferiori ad 1 dBA per la maggior parte del nucleo abitato di Tessera e variazioni comprese tra 1 e 2 dBA per il lembo più orientale di tale abitato e per un numero di abitazioni ubicate lungo la SS Triestina, a Ca' Noghera e ad Altino.</p> <p>Per nessuna unità abitativa il modello individua un incremento del livello sonoro superiore a 2 dBA.</p> <p>La monetizzazione di tale disagio è stata svolta a partire dai risultati pubblicati di numerosi studi scientifici dedicati appunto all'investigazione di tale relazione, basati sulla variazione osservata dei prezzi di vendita degli immobili residenziali in aree urbane prossime ad aeroporti, che indicano tutti variazioni inferiori (anche considerevolmente) all'1% per decibel aggiuntivo, indice che è stato assunto cautelativamente come valore di riferimento per l'area in esame.</p> <p>Data la numerosità degli studi consultati, l'eterogeneità delle situazioni cui fanno riferimento e la sostanziale coerenza dei risultati forniti, non è stato ritenuto necessario di procedere ad una specifica indagine di mercato sito specifica.</p>
CT_19		<p>Salute pubblica: popolazione esposta</p> <p>La richiesta è che sia prodotto uno studio maggiormente analitico e maggiormente centrato sulla coorte rappresentata dai circa 3.800 residenti nel area più a rischio di Campalto (villaggio laguna e via Passo). Tessera e Cà Noghera e contestualmente che sia omessa l'affermazione inaccettabile perché non vera sopra evidenziata (pag. 21 capitolo Salute Pubblica) "<i>Tale prossimità alimenta le sensazioni di disagio e fastidio riferite dai rappresentanti della cittadinanza, anche se il clima acustico dell'aera risulta inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione aeroportuale ed ancor più della classificazione acustica del Comune</i>"</p>	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica.</p> <p>Le informazioni bibliografiche in cui l'elaborato si "dilupga" a giudizio del Comitato, non sono fini a se stesse ma aiutano ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore in primis) sullo stato della salute della popolazione limitrofa.</p> <p>Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA¹, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera.</p> <p>La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p> <p>Per ciò che riguarda l'affermazione specificatamente contestata (pag. 21), viene confermata.</p> <p>¹ Ancona C., Golini M.N., Mataloni F., Camerino D., Chiusolo M., Licitra G., Ottino M., Pisani S., Cestari L., Vigotti M.A., Davoli M., Forastiere F., 2014. Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. <i>Epidemiol Prev</i> 2014; 38(3-4):227-236</p>
CT_20		<p>Relazione illustrativa. MP e parcheggi</p> <p>La richiesta è che il proponente ritiri la proposta relativa all'ampliamento delle aree di parcheggio sul land-side, in coerenza sia con una politica di tendenziale disincentivazione dell'accesso all'infrastruttura con auto propria, sia del mantenimento di un'area boscata pregiata e pluriventennale, a protezione di alcune residenze di Tessera.</p>	<p>I progetti di ampliamento delle aree di parcheggio tengono conto dei fabbisogni/domanda posti auto legata all'aumento dei passeggeri del Piano di Sviluppo. L'accesso ai parcheggi delle aree air side non ha oggi ne avrà in futuro alcuna limitazione ma è e sarà libero ed accessibile a qualunque mezzo acceda al sedime aeroportuale.</p> <p>I progetti dei nuovi parcheggi previsti nel Master Plan non andranno ad occupare aree boschive vincolate/tutelate. All'interno di ogni singolo progetto di nuovo parcheggio è stata prevista una sezione particolare dedicata alla preservazione e mantenimento delle specie arboree più pregiate per motivi naturalistici o paesaggistici. I nuovi parcheggi, proprio per preservare le specie di pregio e valore presenti sono stati dimensionati e progettati con questa esigenza.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
CMV_01		<p>Procedura: Piano decennale e interventi di stato di fatto</p> <p>La procedura di approvazione del PIANO DECENNALE 2012/2021 non è corretta dato che:</p> <p>a) Preliminarmente deve essere approvato il Masterplan 2030 e, in caso di approvazione, Il suddetto piano decennale potrà essere assoggettato a procedura di VIA. Nella denegata ipotesi in cui l'osservazione n. 1 non trovasse accoglimento si ritiene opportuno, in ogni caso, ulteriormente osservare quanto segue:</p> <p>b) Nella procedura di VIA del PIANO DECENNALE è stata, di fatto, effettuata una valutazione a pezzi di uno stesso progetto avendo stralciato dalla procedura una serie di significativi interventi.</p>	<p>a) Il Masterplan 2030 non è il progetto in corso di valutazione</p> <p>b) Si vedano gli approfondimenti di cap. 3 del presente elaborato di integrazione</p>
CMV_02a		<p>Piani di rischio e vincoli all'edificabilità</p> <p>Le Tavole relative al Piani di rischio, stato di fatto e stato di modifica, devono riportare quanto già approvato da ENAC e dal Comune di Venezia</p>	<p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0</p>
CMV_02b		<p>Aggiornamenti ai Piani di rischio (come conseguenza dell'osservazione precedente)</p> <p>Prevedere un aggiornamento degli studi e degli elaborati relativi alle valutazioni ambientali.</p>	<p>L'aggiornamento dei Piani di rischio non comporta variazioni nelle valutazioni effettuate.</p>
CMV_03	Casinò Municipale di Venezia; prot. n. DVA-2014-0039286 del 27/11/2014	<p>Analisi programmatica</p> <p>L'affermazione di "coerenza alta" del Masterplan 2021 con tale VPRG [parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera", ndr], riportata a pag. 135 dell'elaborato 23957-REL-T101.0 del 12.09.2014 nella Tabella di sintesi dell'Analisi programmatica, non è sostenibile per cui deve essere stralciata.</p>	<p>Il quadro programmatico ha lo scopo di analizzare tutti i piani programmatori e urbanistici vigenti e anche quelli non approvati definitivamente ma che comunque vanno analizzati per gli indirizzi che essi esprimono.</p> <p>Pertanto è stata analizzata anche la VPRG parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera" seppur non ancora approvata dalla Regione Veneto ma che esprime specifici indirizzi di uso del territorio.</p> <p>Riguardo l'osservazione in merito al PAT e la previsione di sviluppo del "Quadrante di Tessera", l'analisi del PAT, peraltro strumento approvato dalla Provincia come previsto dalla legge urbanistica regionale vigente da pochi mesi quindi strumento che durante l'analisi del SIA non aveva completato il proprio iter amministrativo, tiene conto della previsione del "Quadrante di Tessera" e il tutto viene riportato nel SIA seppur le previsioni di questo strumento comunale siano di ampio raggio nella relativa pianificazione e programmazione e che riguardino interventi non direttamente attinenti al Masterplan 2021.</p> <p>Malgrado l'approvazione del PAT avvenuta dopo la consegna del presente SIA e le note e i pareri a cura di ENAC e SAVE considerati dal proponente delle osservazioni, si conferma per gli indirizzi di pianificazione contenuti, l'utilità dell'analisi della VPRG "Quadrante di Tessera" anche se non verrà definitivamente approvata dalla Regione. Peraltro gli indirizzi della VPRG non prefigurano interferenze con le attività previste dal Masterplan 2021.</p>
CMV_04		<p>Mitigazioni e compensazioni ambientali</p> <p>Il piano delle mitigazioni ambientali, Codice Elaborato 23957- REL- 1103.0, deve essere modificato/Integrato adeguatamente per prevedere, progettare, finanziare e programmare, anticipatamente alle fasi di realizzazione, una serie di Interventi di mitigazione ambientale a tutela del complesso della Casa da Gioco. Tali Interventi devono quindi essere inseriti nel piano delle mitigazioni ambientali integrando la Tabella D6.1 riportata a pag. 69 dell'elaborato Codice 23957- REL- T104.0 ed incrementando opportunamente il fondo Compensazioni ambientali PSA, punto 6.17 del Piano Investimenti 2014-2021.</p>	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggio).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
EM_01		<p>Rumore</p> <p>In riferimento all'azienda valliva Cà da Riva che ricade in zona SIC e ZPS al confine con il Comune di Quarto d'Altino e in relazione al cambio delle rotte di decollo si lamentano sforamenti dei limiti di immissione. Si chiede che vengano ripristinate le rotte originarie e verificati gli angoli di rampa di tale Aerostadio al fine di evitare possibili danni ambientali alla Fauna e Flora sottostante.</p>	<p>L'abitazione in questione si trova in Classe III, i livelli di rumore dello scenario attuale e di quello futuro sono compatibili con i limiti di legge. Nelle aree limitrofe ovvero in laguna (Classe I) si hanno superamenti, che la Valutazione di incidenza ha dimostrato non produrre effetti significativi sulle componenti naturalistiche.</p>
EM_02	Elisabeth Müller; prot. n. DVA-2014-0035843 del 03/11/2014	<p>Atmosfera: IPA</p> <p>In riferimento all'azienda valliva Cà da Riva che ricade in zona SIC e ZPS al confine con il Comune di Quarto d'Altino e in relazione al cambio delle rotte di decollo si lamenta presenza di sedimento nerastro nella piscina dell'abitazione che viene imputato a scarichi aerei. Si chiede che vengano ripristinate le rotte originarie e verificati gli angoli di rampa di tale Aerostadio al fine di evitare possibili danni ambientali.</p>	<p>La maggior parte delle province italiane presentano delle criticità relativamente al rispetto del limite di legge per gli IPA, benzo(a)pirene. Nel comune di Venezia questo inquinante è considerato critico in quanto le concentrazioni, sebbene in leggera diminuzione, risultano ancora oggi (2013) superiori al limite di legge (0.0013 µg/m³ vs 0.0010 µg/m³, media annuale). I valori di concentrazione di IPA rilevati presso l'abitazione della signora Muller risultano comunque "in tracce" pertanto così bassi da non essere quantificati. Per questo composto il contributo al fondo generato dall'aeroporto al 2021 è pari a + 0.2%. Secondo ARPAV (ARPAV, Comune di Venezia, 2014. Rapporto annuale 2013. La qualità dell'aria nel comune di Venezia), le fonti principali sono le emissioni veicolare, gli impianti termici e la combustione in generale (ad esempio fuochi agricoli o di rifiuti, caldaie a legna, caminetti, centrali elettriche).</p>



Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
BS_1		<p>Procedura: conflitto di interessi e Proponente</p> <ul style="list-style-type: none"> ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti e pertanto l'ISTANZA di VIA va ritirata da ENAC e va ripresentata dalla Società Gestore dell'Aeroporto e nello specifico caso l'ISTANZA di VIA va ripresentata da SAVE SpA. ENAC non può essere "controllore e controllato" quando siamo in presenza di un procedimento di VIA perché questo è un evidente "conflitto d'interesse", che potrebbe inficiare l'eventuale autorizzazione. 	<p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
BS_2	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014	<p>Procedura: VAS/VIA</p> <p>Il Masterplan di un Aeroporto essendo un Piano di Sviluppo Aeroportuale che verrà realizzato in decenni deve essere sottoposto a V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica e quando negli anni previsti dal cronoprogramma riportato nel Masterplan (e quindi quando verranno realizzate le singole opere previste) queste, solo dopo, dovranno essere sottoposte alla V.I.A. -Valutazione Impatto Ambientale. Il Masterplan in oggetto dovrebbe pertanto essere sottoposto alle procedure previste per la VAS e non alle procedure previste per la VIA e pertanto questa procedura come presentata viola la Direttiva VIA</p>	<p>E' <i>communis opinio</i> che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (<i>amplius</i>, Istituto per la ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, <i>Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale</i>, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <ol style="list-style-type: none"> assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012 (Allegato 2.2-1).</p>
BS_3		<p>Procedura: MP 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato da ENAC con il Contratto di Programma autorizzato con Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 28.12.2012. Utilizzare la procedura di "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA. Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SpA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA 	<p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>

Codice	Mittente	Osservazione	Controdeduzione
BS_4	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014	<p>Stato di fatto al 1999</p> <ul style="list-style-type: none"> Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "Opzione Zero" lo stato dell'Aeroporto di Venezia "cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11 /CE. che aveva modificato la precedente. In ogni caso, considerato che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n. 10 avente ad oggetto: "DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE", è sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale. Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate. 	<p>Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "...Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p>
BS_03_int	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014	<p>Procedura: MP 2030</p> <p>la 3a Osservazione sopra riportata (BS_3), va integrata con il contenuto della tabella estratta dal sito web dell'ENAC il cui titolo è: "Aeroporti con Masterplan approvati dall'ENAC" perché se ENAC ha approvato un Masterplan con scadenza al 2030, che prevede opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di euro, è evidente che ENAC non può presentare una ISTANZA di VIA con periodo di scadenza al 2021 per un importo di 360 milioni. E per queste ulteriori considerazioni, l'ISTANZA di VIA presentata da ENAC denominata: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tesserà - Master Plan - 2021" (a parere del sottoscritto) deve essere ritirata e deve essere ripresentata comprendendo tutte le opere e gli interventi previsti dal "Masterplan 2030".</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
BS_05	Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014	<p>Area vasta e Comuni interessati</p> <ul style="list-style-type: none"> Della Copertina dell'Allegato a titolo: "Studio Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore" (come per tutte le altre copertine) per prima cosa si evidenzia su tutte le tavole e le relazioni è scritto "Masterplan 2021", quando ENAC, invece, ha approvato il "Masterplan 2030". A pag. 10 di questo documento va evidenziata titolata "Area vasta individuata come componente rumore", preceduta da questo testo: "L'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Per la fase costruzione l'area è più limitata all'intorno dei cantieri ed è quindi inclusa nell'area vasta della fase di esercizio. L'area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.1997 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT e va sottolineato che tra i "Comuni Interessati" (come riportati sull'Avviso al Pubblico del 30 Settembre 2014) non risulta essere stato coinvolto nel procedimento di VIA il Comune di Roncade. 	<p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>