

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)

INTEGRAZIONI

MinAmb\_1a, MinAmb\_1b, RVE\_11, RVE\_12

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

CODICE ELABORATO

23957-REL-T701.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: 701_Min_Amb_1ab_RVE_11_12_Programmatico.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.  
POST HOLDER  
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
MANUTENZIONE

ing. Virginio Stramazzone

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

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.  
COMMERCIALE  
MARKETING NON AVIATION

dott. Andrea Geretto

SAVE S.p.A.  
COMMERCIALE E  
SVILUPPO AVIATION

dott. Camillo Bozzolo - dott. Giovanni Rebecchi

SAVE S.p.A.  
QUALITÀ AMBIENTE  
E SICUREZZA

ing. Davide Bassano

SAVE S.p.A.  
SAFETY MANAGER

sig. Adriano Andreon

ESTENSORE STUDI AMBIENTALI



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







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  
MinAmb\_1a, MinAmb\_1b, RVE\_11, RVE\_12**

Codice doc.: 23957-REL-T701.0

Distribuzione: SAVE, file 23957

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	30.05.2015	informazione	38	GM	AR	SC
1						
2						
3						

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



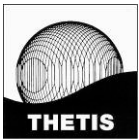




## Indice

1	Introduzione.....	3
2	Piano morfologico della laguna di Venezia .....	4
3	Piano per la gestione delle risorse alieutiche della lagune della Provincia di Venezia .....	8
4	PALAV, Piano Assetto Territorio, Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia e dei comuni limitrofi.....	15
4.1	Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).....	15
4.2	Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia .....	18
4.3	Piano Generale del Traffico Urbano e Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia .....	31
5	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.....	32
5.1	Variante al PRG vigente per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia.....	32
5.2	Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia .....	35
6	Conclusioni.....	36





## 1 Introduzione

Nel presente contributo verrà data risposta alle seguenti richieste, che trattano tematiche riguardanti il **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**:

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

Osservazione	Risposta
<i>Il Proponente provvederà ad integrare il quadro programmatico con:</i>	
MinAmb_1a <i>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;</i>	Cap. 2
MinAmb_1b <i>opportuni riferimenti al Piano di gestione delle risorse alieutiche del 2009 ed al successivo aggiornamento per il quinquennio 2014-2018, sottoposto a VAS.</i>	Cap. 3

**Regione del Veneto** (rif. lettera prot. n. 34576 del 27.01.2015):

Osservazione	Risposta
RVE_11 <i>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</i>	Cap. 4
RVE_12 <i>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</i>	Cap. 5

Nelle conclusioni (cap. 6) si riassume quanto esposto.

## 2 Piano morfologico della laguna di Venezia

Il Magistrato alle Acque di Venezia<sup>1</sup>, ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia (nel seguito semplicemente Provveditorato), nell'ambito delle proprie competenze in merito alla salvaguardia della laguna, derivante dalle cosiddette "Leggi Speciali" (Legge 171/73 e seguenti), ha affrontato fin dagli anni '90 la problematica del recupero della morfologia lagunare.

In tal senso, attraverso il suo concessionario, Consorzio Venezia Nuova, l'allora Magistrato alle Acque, ha prodotto il documento "Interventi per il Recupero Morfologico della laguna - Progetto di massima", approvato nel 1993, nel quale individuava una serie di interventi finalizzati al controllo dell'evoluzione morfologica negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassofondali, interrimento dei canali, perdita di specie e modificazioni nelle comunità animali e vegetali. In seguito all'acquisizione di nuove conoscenze e dei risultati degli interventi realizzati, è emersa la necessità di estendere le attività tese al recupero dei processi idromorfologici e biologici che concorrono a migliorare le capacità di resistenza e di resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione. In questa prospettiva, nel 1999 il Comitato ex art. 4 Legge 798/84 ha richiesto uno sviluppo del Piano Generale degli Interventi, compresi gli interventi di recupero morfologico, secondo specifiche linee d'azione tese al recupero dei processi naturali che caratterizzano l'ambiente lagunare. Successivamente nel 2001, il Consiglio dei Ministri ha richiesto di procedere all'aggiornamento del Piano Generale degli interventi sulla base dei seguenti obiettivi specifici:

- individuazione e definizione degli interventi in laguna necessari per conseguire l'ottimizzazione del ricambio mare-laguna in relazione al nuovo assetto dei canali di bocca;
- potenziamento degli interventi diretti alla riattivazione dei dinamismi naturali della laguna;
- contrasto delle azioni attualmente riscontrate come direttamente distruttive dell'ambiente lagunare e del patrimonio storico artistico ed archeologico;
- realizzazione delle opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della laguna e per la difesa locale del centro storico di Venezia e delle isole minori.

Nei tre anni successivi è stato predisposto il documento "Studi di base, linee guida e proposte di intervento del Piano morfologico" approvato dal Magistrato alle Acque nel novembre del 2004, che contiene un'analisi e una proposta di interventi prioritari di carattere morfologico. L'Ufficio di Piano nel 2005, ha valutato i documenti prodotti, esprimendosi con un articolato parere.

E' stata pertanto avviata l'attività di elaborazione del documento di aggiornamento al Piano Morfologico per la laguna di Venezia, in attuazione della Legge 798/84, tenendo conto delle indicazioni dell'Ufficio di Piano e del parere n. 901/2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio sul Rapporto preliminare della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Ad oggi si stanno predisponendo la bozza finale del Piano, il relativo Rapporto Ambientale e lo Studio per la Valutazione di incidenza per la sottomissione alla fase di consultazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di livello nazionale ai sensi del Titolo II della Parte seconda del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., cui è sottoposto il Piano.

---

<sup>1</sup> Il Magistrato alle Acque di Venezia è stato soppresso dall'articolo 23, comma 3 del Decreto legge 24 giugno 2014, n. 90 (convertito con modificazioni dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114).

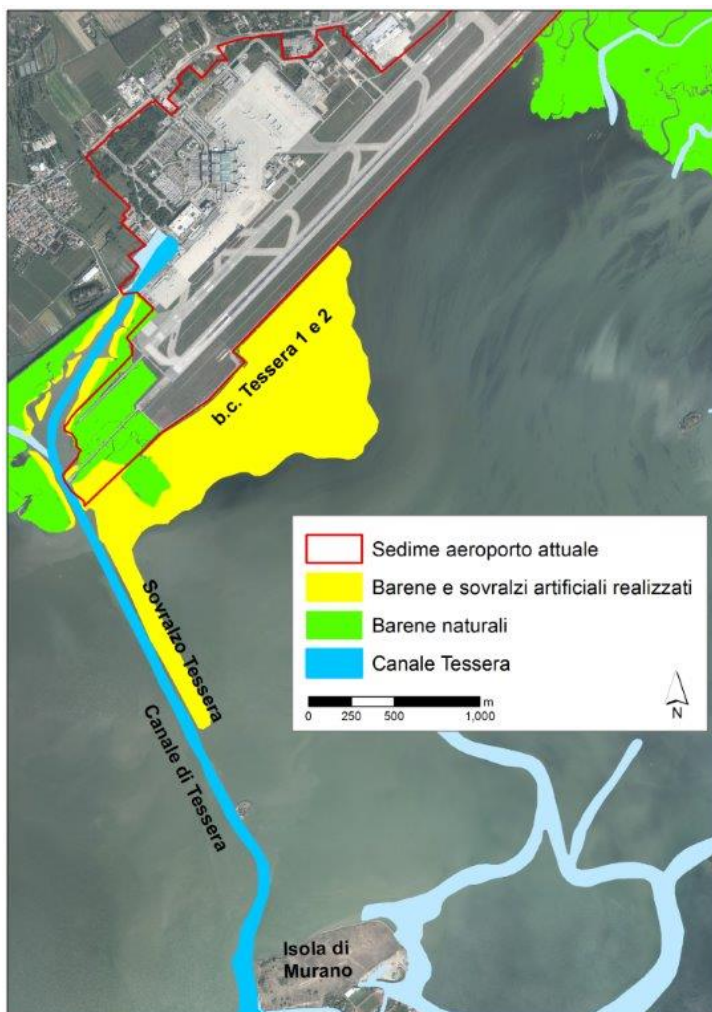


Ad oggi (24 aprile 2015) quindi il Piano morfologico non è disponibile, per cui non è possibile verificare la coerenza tra le misure di mitigazione/compensazione proposte per il Masterplan 2021 e le misure previste dall'aggiornamento al Piano Morfologico per la laguna di Venezia, in relazione al fenomeno del moto ondoso.

Vi sono tuttavia in ambito lagunare una serie di interventi morfologici attuati ed in attuazione da parte dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia in relazione al fenomeno del moto ondoso da traffico, di cui certamente il Piano morfologico terrà conto.

Si veda a tal proposito la trattazione del fenomeno del moto ondoso in risposta alle richieste MinAmb\_9, MinAmb\_18 e MinAmb\_22 (cfr. elaborato 23957-REL-T704.0).

Concentrandosi sull'area lagunare afferente all'aeroporto "Marco Polo", come evidenziato nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale – Suolo e sottosuolo, par. C4.2.1 "Morfologia lagunare" e Quadro di riferimento programmatico, cap. A1 "Inquadramento territoriale"), si può osservare che sono presenti alcune barene e strutture artificiali (cfr. Figura 2-1) realizzate dall'allora Magistrato alle Acque di Venezia (ora Provveditorato) nell'ambito delle proprie competenze (ex legislazione speciale per Venezia) in merito al risanamento morfologico della laguna.



**Figura 2-1 Strutture morfologiche dell'ambiente lagunare nell'area vasta. Elaborazione su foto aerea da volo anno 2013.**



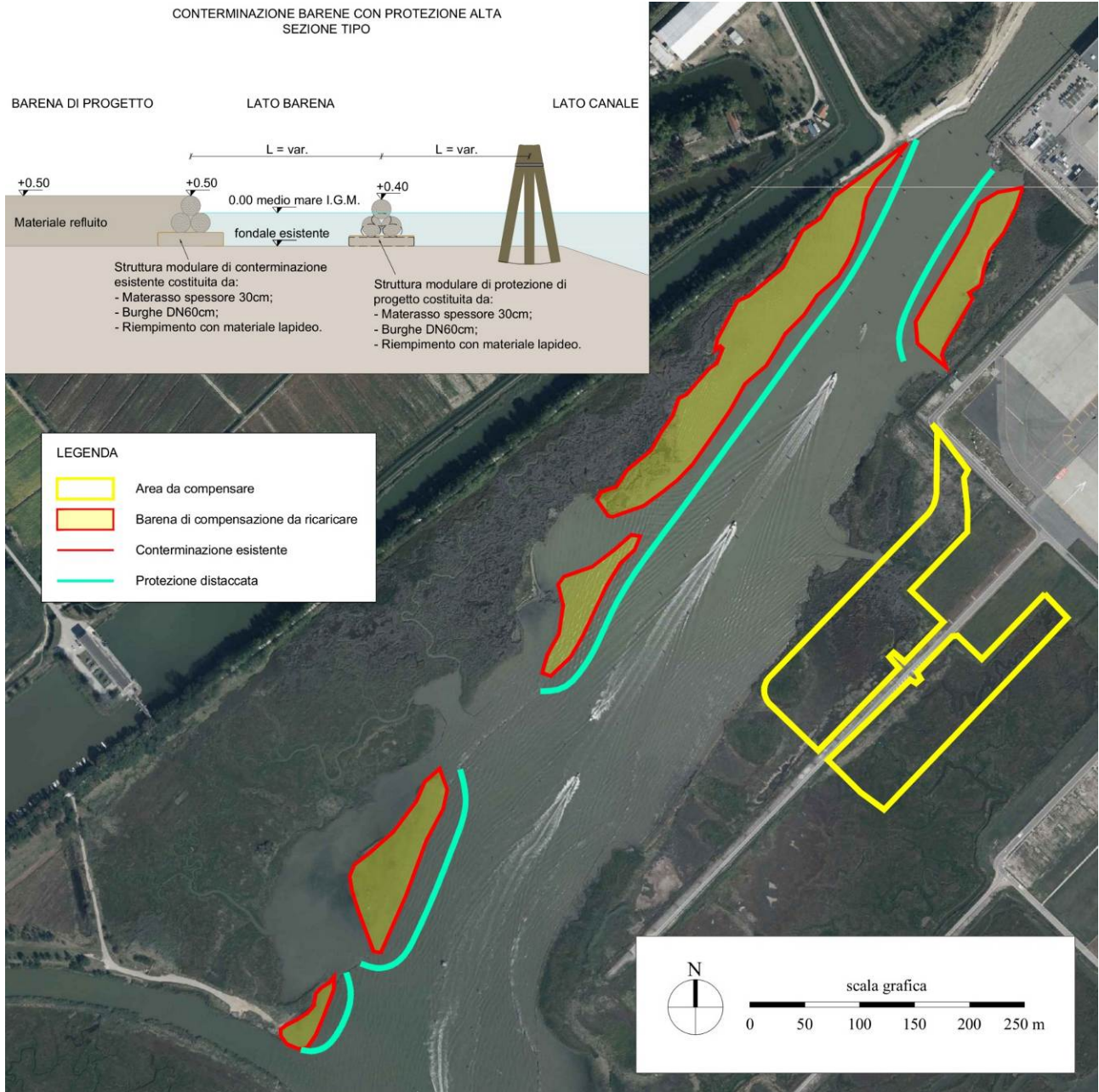
Si tratta delle seguenti strutture:

- barena Campalto, una delle prime strutture artificiali realizzate in laguna di Venezia, essendo stata costruita nel 1993. Essa è localizzata al margine dell'omonimo canale, a ridosso della fascia barenale che contermina la laguna di Venezia lungo la gronda, allo scopo di ricostruire le strutture morfologiche della zona intertidale in quest'area lagunare, per ripristinare il complesso equilibrio idrodinamico e, non ultimo, per la difesa dal moto ondoso delle aree retrostanti;
- barena Canale Tessera, questa struttura è stata costruita nel 1995 per proteggere la barena naturale (posta a nord-est rispetto alla struttura artificiale) dal moto ondoso, particolarmente intenso in quest'area a causa sia dell'intensità dei venti dominanti, sia dell'intenso traffico nautico che caratterizza il canale di Tessera che porta all'aeroporto;
- barene Tessera 1 e 2, con un'estensione complessiva di circa 100 ha. Nel 2010-11 nell'area della barena Tessera 1 sono stati scavati 4 canali che ne attraversano tutta la superficie spezzandola in aree di minor dimensione e una strada di servizio per il passaggio dei falconieri dell'aeroporto;
- Tessera integrativi, si tratta di strutture morfologiche artificiali poste a protezione delle barene naturali lungo il canale di Tessera che sono state ultimate nel 2003.
- sovralti di Campalto e Tessera, sono stati realizzati nel 1994 (Campalto) e 1995 (Tessera) tramite refluitamento di sabbia. Questi sovralti costituiscono, come forma di intervento, una barriera di separazione tra canale (rispettivamente di Campalto e Tessera) e il bassofondi adiacente che si estende a Est, per arrestare i flussi in arrivo da questa direzione limitando i fenomeni di interrimento dell'asse e concorrendo a ripristinare la cosiddetta gengiva del canale, che corrisponde a un'elevazione del fondo che corre lungo il canale formando una sorta di argine sommerso. La conterminazione di tali strutture è costituita da parete filtrante, già da tempo degradata e non più visibile.

Tali interventi, in particolare quello denominato "Tessera integrativi" risultano perfettamente coerenti con la misura di compensazione C5 proposta nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, anche in relazione alla problematica del moto ondoso.

Si ricorda infatti, come illustrato nel documento "Mitigazioni e compensazioni" del Quadro di riferimento ambientale del SIA, che la misura di compensazione C5 consiste nel recupero di parte delle barene esistenti lungo il canale di Tessera, attualmente soggette ad un marcato processo di erosione, e di proteggere le stesse dall'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica.

La misura ha inoltre un valore compensativo rispetto alla perdita di barena per l'adeguamento dell'area di RESA, come verrà approfondito nella risposta alle richieste in merito all'efficacia della misura di compensazione (MinAmb\_22 in elaborato 23957\_REL704.0 e MinAmb\_26 in elaborato 23957\_REL707.0).



**Figura 2-2 Corografia dell'intervento C5.**



### 3 Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia

Con Deliberazione n. 66/2014 la Provincia di Venezia ha adottato il Piano per la gestione delle risorse alieutiche della lagune della Provincia di Venezia già sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed integrata Valutazione di incidenza, nel rispetto della normativa vigente comunitaria, nazionale e regionale. Il Piano, che aggiorna il precedente del 2009, è in attesa di approvazione definitiva da parte del Commissario prefettizio per la provvisoria amministrazione della Provincia di Venezia sino all'insediamento del Consiglio metropolitano.

Il Piano così adottato persegue i seguenti obiettivi:

- gestione e sostegno delle attività di pesca professionale e di acquicoltura, al fine di garantire il mantenimento nel tempo di adeguati livelli occupazionali e di redditività economica;
- gestione delle attività di pesca dilettantistico sportiva, al fine di mantenere vive tradizioni e interessi culturali e sociali tipici delle comunità lagunari, evitando sovrapposizioni con le attività professionali;
- salvaguardia delle popolazioni delle specie di interesse alieutico e raggiungimento di livelli idonei a garantire il massimo prelievo sostenibile;
- tutela delle popolazioni di specie di interesse conservazionistico;
- conservazione degli habitat lagunari e riduzione dei possibili impatti sull'ambiente derivanti dalle attività di pesca.

Per raggiungere tali obiettivi, questo strumento settoriale:

- individua dettagliatamente le aree vocate all'allevamento e alla pesca di molluschi, i criteri di gestione delle aree nursery per il reclutamento del seme di vongola, i criteri di professionalità richiesti per l'esercizio dell'attività di venericoltura, gli interventi di gestione ed emendamento dei fondali degli allevamenti;
- individua le aree idonee all'esercizio della pesca con metodi tradizionali, incentiva l'utilizzo di attrezzi da pesca innovativi e a maggiore selettività, promuove iniziative volte all'incremento di valore delle specie trascurate dal consumatore, stabilisce un limite allo sforzo di pesca insistente sugli esemplari giovanili delle specie di interesse alieutico;
- prevede azioni mirate a favorire la diversificazione delle attività produttive, con particolare attenzione alle nuove forme di terziarizzazione, nonché una semplificazione burocratica;
- fornisce indirizzi e criteri per la regolamentazione della pesca dilettantistico sportiva, la localizzazione dei bilanciamenti da pesca, la localizzazione dei campi gara e le modalità di svolgimento delle competizioni di pesca;
- contiene specifiche misure per il miglioramento della comunità ittica autoctona e la conservazione delle specie di interesse comunitario, quali la divulgazione di materiale informativo, i ripopolamenti di anguilla europea, la salvaguardia delle ovature di seppia, la modifica delle taglie minime di cattura delle specie autoctone, l'istituzione di un'area di riposo biologico, interventi per la riduzione della pesca "fantasma" conseguente alla perdita degli attrezzi da pesca, la razionalizzazione dell'attività di vigilanza e controllo.



In particolare, fra gli indirizzi e le azioni, il Piano evidenzia quanto segue per i diversi settori del comparto pesca.

#### Settore della molluschicoltura e pesca della vongola

settore di maggior rilievo del comparto pesca sia in termini occupazionali che economici, costituito dall'allevamento e dalla pesca della vongola filippina; tale attività, limitata alla laguna di Venezia, coinvolge allo stato attuale 517 operatori (elenchi società GRAL<sup>2</sup> del 22.11.2013) ai quali va aggiunto l'indotto legato alle molteplici attività connesse (centri di depurazione e spedizione, trasporti, cantieristica, ecc.). Le aree interessate dall'attività di venericoltura risultano complessivamente pari a 1869.36 ettari, dei quali 1217.69 assegnati agli operatori economici mentre la rimanente superficie non è attualmente in produzione e viene utilizzata per attività di interesse collettivo. L'allevamento si basa prevalentemente sulla semina in aree in concessione di giovanili raccolti in natura e alla successiva raccolta del prodotto con attrezzi meccanici.

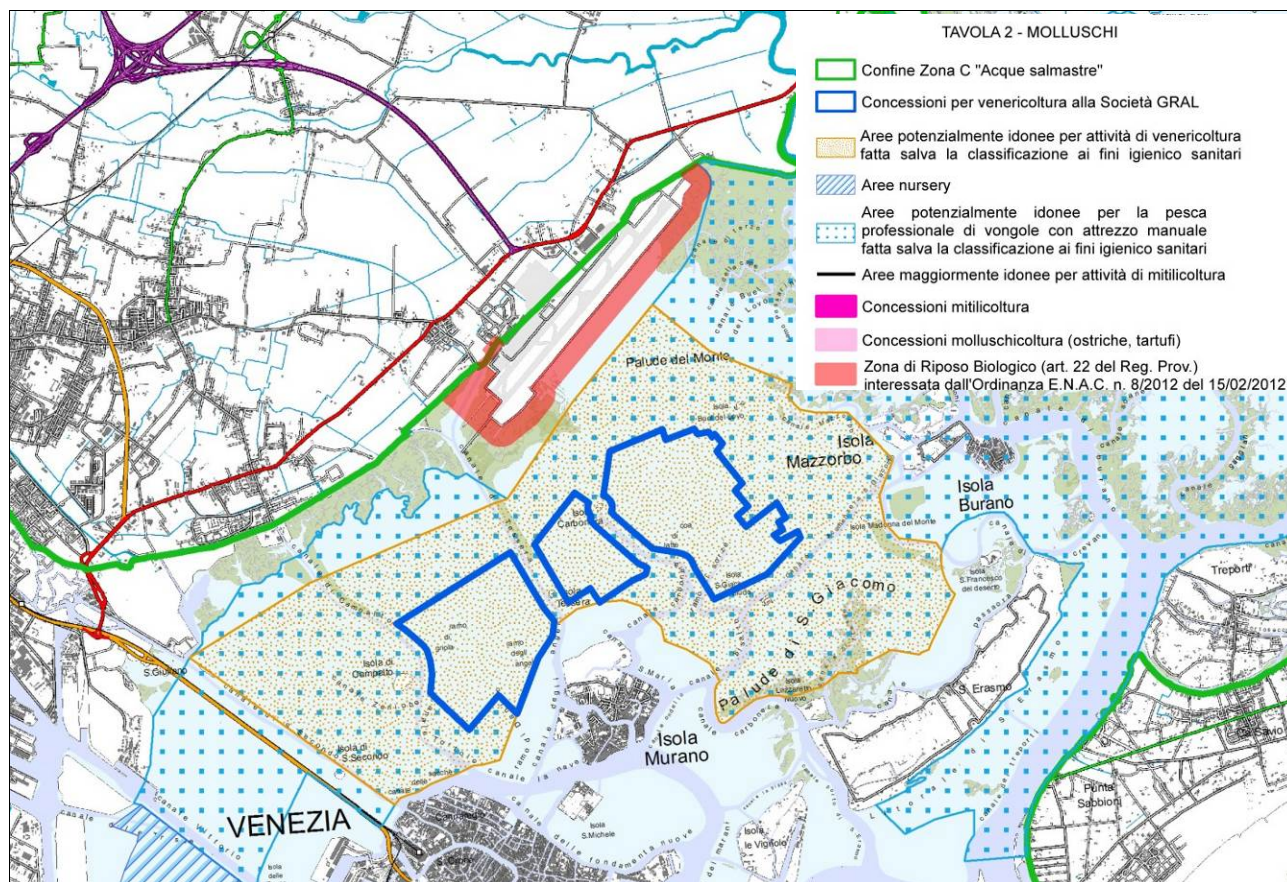
Il Piano in merito individua le seguenti azioni di intervento:

- gestione organica dell'attività di venericoltura in laguna di Venezia;
- individuazione aree vocate per venericoltura, identificazione di nuove aree e riduzione della frammentazione delle aree per la venericoltura;
- individuazione e gestione razionale delle aree nursery e più in generale della risorsa seme di vongola;
- identificazione del numero massimo di addetti alla venericoltura su base annuale;
- favorire la professionalità degli operatori addetti alla venericoltura;
- sostenere il settore della venericoltura;
- sostenere il settore della venericoltura individuando banchi naturali economicamente sfruttabili e riducendo la perdita di prodotto localizzato in aree di cantiere;
- regolamentare l'attività di preingrasso;
- regolamentare le tipologie di attrezzi utilizzate per la raccolta di vongole
- tutela della risorsa;
- agevolare la classificazione sanitaria per il rilancio della miticoltura; agevolare la classificazione sanitaria per il rilancio delle specie neglette; rilevare periodicamente la distribuzione di specie di molluschi di interesse commerciale minore in banchi economicamente sfruttabili;
- individuare attività gestionali per il mantenimento della capacità produttiva dei fondali destinati all'allevamento della vongola verace.

Si riporta di seguito estratto della Tavola 2 "Molluschi" del Piano dove si evidenzia in tutta la fascia lagunare di circa 300 m contermina l'aeroporto una "Zona di Riposo Biologico" interessata dall'Ordinanza ENAC n. 8/2012, in cui, in base all'art. 22 del Regolamento provinciale, è vietata ogni forma di pesca.

---

<sup>2</sup> Il GRAL, acronimo di Gestione Risorse Alieutiche Lagunari, nasce nel luglio del 2005 per volontà della Provincia di Venezia con l'intento di rendere sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico l'attività di produzione di vongole. Il GRAL è una società consortile pubblica che ha l'obiettivo di favorire lo sviluppo delle economie locali legate alla pesca in un quadro di piena compatibilità ambientale e di qualità per i consumatori.



**Figura 3-1 Estratto Tavola 2 "Molluschi" del Piano per la gestione delle risorse alieutiche della lagune della Provincia di Venezia (Provincia di Venezia, 2014).**

### Settore della pesca tradizionale

E' inteso come insieme di mestieri che gravitano attorno alla pesca con reti fisse, che conta attualmente nelle lagune della provincia poco più di un centinaio di addetti; sebbene la pesca con reti da posta possa essere considerata ampiamente eco-sostenibile, in ambito lagunare essa può non essere priva di impatti in particolare nei confronti di specie di interesse conservazionistico e sui giovanili di specie di interesse commerciale. In questo settore Il Piano individua le seguenti azioni di intervento:

- individuazione univocamente su base cartografica dei bassifondi nei quali sia consentita la pesca con reti da posta di tipo "tresse con bertovelli";
- introduzione di un attrezzo che consenta di aumentare l'efficienza di lavoro e riduca la cattura di specie di interesse conservazionistico e, per la specie di interesse commerciale, sottogaglia;
- definizione dei criteri per la localizzazione dei bilancioni entro i confini della zona C<sup>3</sup> e individuazione delle relative caratteristiche tecniche;

<sup>3</sup> Zona salmastra (ZONA C): comprende tutte le acque salate e salmastre ricadenti nelle aree della laguna di Venezia, della Lama del Morto e della laguna di Caorle e i corsi d'acqua contermini.

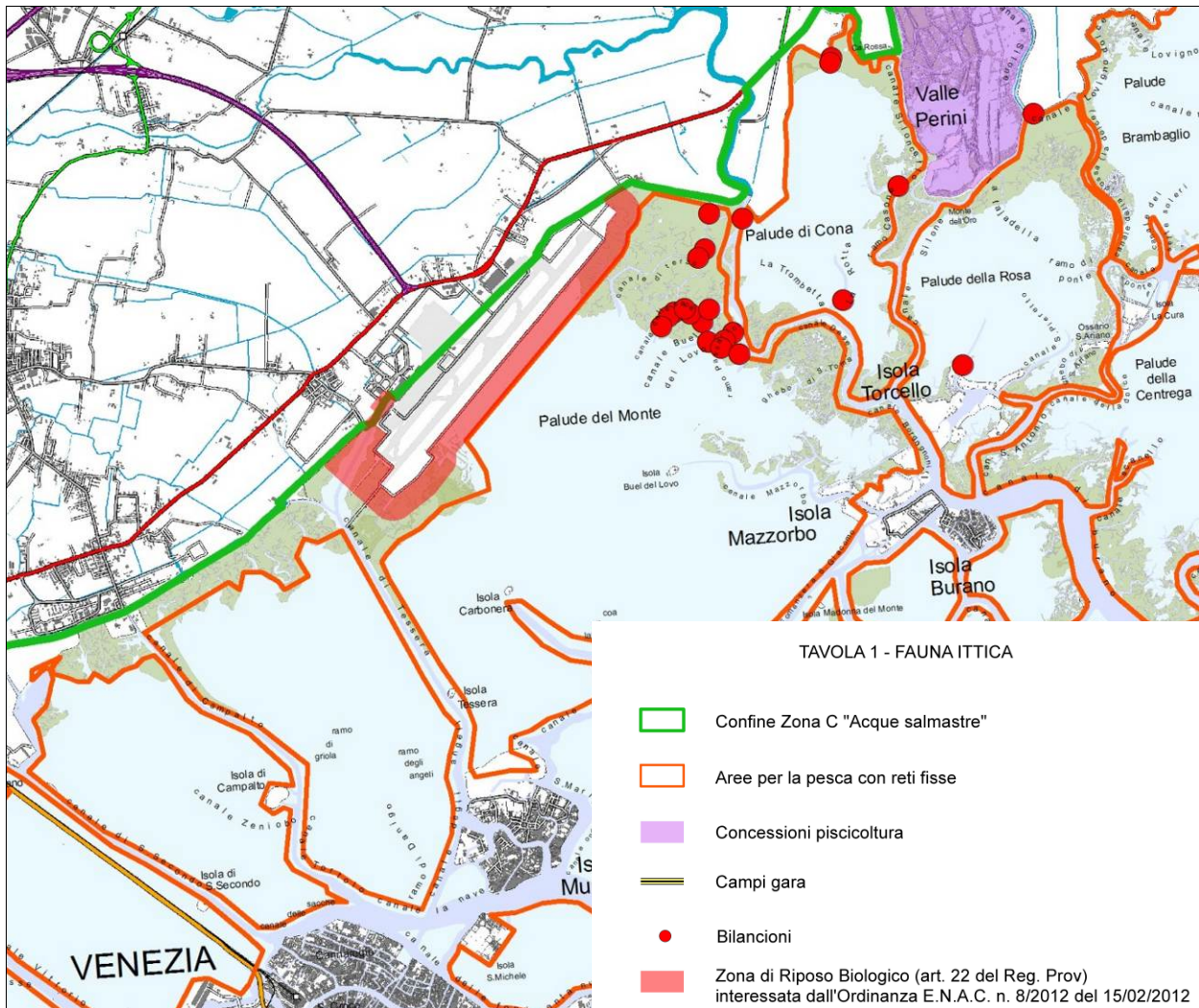


- incentivare i consumi di specie di molluschi e pesci di interesse commerciale minore; incrementare la sensibilità del pubblico nei confronti di una pesca sostenibile e nel recupero delle tradizioni;
- limitazione dello sforzo di pesca con tetto massimo al numero di operatori (60 autorizzazioni complessive per Caorle e Venezia); conferma dell'obbligo di dichiarazione dei quantitativi pescati, dei luoghi, degli orari e degli attrezzi utilizzati.

Il Piano individua inoltre le seguenti azioni:

- sostegno alle imprese di settore:
  - gestire in maniera coordinata, integrata e sinergica il rilascio di concessioni e autorizzazioni per attività di pesca e acquicoltura in ambito lagunare;
  - promuovere le attività di ittiturismo e pesca turismo attualmente attive in ambito lagunare; incentivare l'avvio di nuove imprese di ittiturismo e pescaturismo;
- pesca dilettantistica:
  - mantenere le disposizioni regolamentari di base del regolamento in quanto coerenti con gli obiettivi di mantenimento delle tradizioni di pesca dilettantistica sportiva, gestione delle risorse, salvaguardia degli ecosistemi naturali e attenuazione dei conflitti tra pescatori professionisti e dilettanti;
  - regolamentazione delle manifestazioni di pesca sportiva in zona C;
- tutela delle risorse:
  - tutela delle specie di interesse comunitario mediante la riduzione dell'impatto dell'attività di pesca e l'incremento della sensibilità degli operatori/fruitori dell'ambiente lagunare;
  - liberazione a mare di anguille riproduttive per sostenere lo stock europeo;
  - contribuire alla conservazione e al ripristino dello stock di anguilla europea coerentemente con le disposizioni normative comunitarie;
  - ridurre la perdita di ovature e favorire il reclutamento della specie;
  - consentire uno sfruttamento razionale e sostenibile delle risorse della pesca con particolare riferimento a 2 specie di interesse alieutico: branzino o spigola e passera pianuzza;
  - rendere sostenibile l'impatto delle attività di pesca sulle specie di interesse alieutico; cogestire a livello locale gli stock ittici di specie migratrici;
  - ridurre l'impatto ambientale derivante dall'abbandono o la perdita di attrezzi da pesca; incrementare la sensibilità del pubblico nei confronti di una pesca sostenibile; ridurre i danni da pesca fantasma;
  - salvaguardare l'integrità di alcuni popolamenti di specie di interesse conservazionistico e commerciale dei bassifondi della laguna di Venezia;
  - rendere più efficace l'attività di controllo effettuata dalle unità della Polizia provinciale.

Si riporta di seguito estratto della Tavola 1 " Fauna ittica" del Piano dove si evidenzia in tutta la fascia lagunare di circa 300 m contermina l'aeroporto una "Zona di Riposo Biologico" interessata dall'Ordinanza ENAC n. 8/2012, in cui, in base all'art. 22 del Regolamento provinciale, è vietata ogni forma di pesca.



**Figura 3-2 Estratto Tavola 1 “Fauna Ittica” del Piano per la gestione delle risorse alieutiche della lagune della Provincia di Venezia (Fonte: Provincia di Venezia, 2014).**

Nel vecchio Piano approvato il 22 gennaio 2009, ancora vigente in attesa dell’approvazione definitiva del suo aggiornamento da parte del Commissario prefettizio, sono riportati concetti e obiettivi sostanzialmente presenti nell’aggiornamento in precedenza dettagliatamente analizzato.

Questo Piano individua quattro linee strategiche di indirizzo per la gestione alieutica delle lagune veneziane da attuarsi nell’arco “di durata del piano (5 anni)”. La prima linea strategica prevede il “completamento del passaggio da un regime di libero accesso alle risorse alieutiche ad un regime di accesso controllato e gestito di spazi acquei adeguati da utilizzare per le produzioni alieutiche”. Il piano conferma che tali attività devono essere effettuate esclusivamente in apposite aree date in concessione ad un ente gestore.

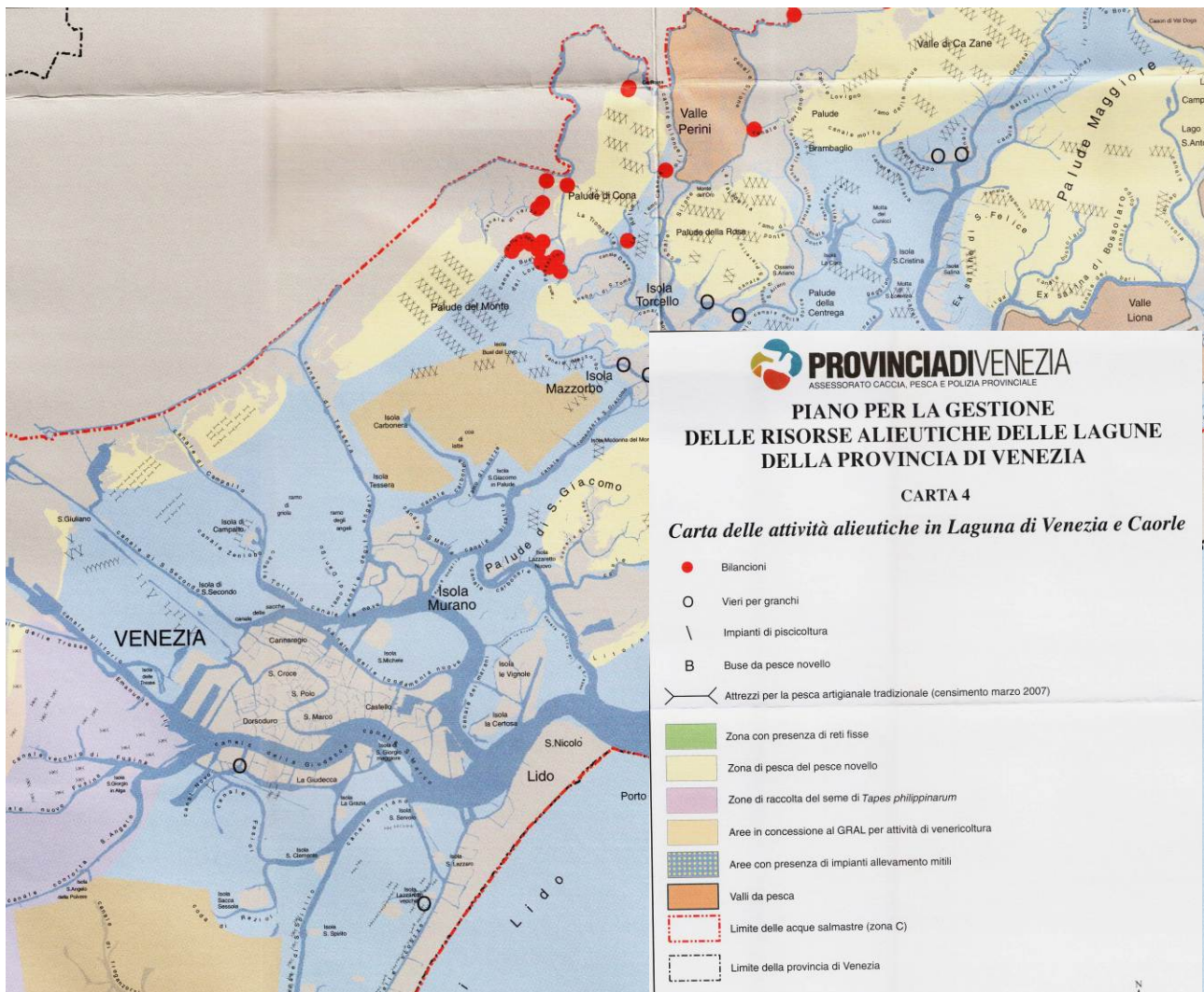
La seconda linea strategica riguarda il “controllo dello sforzo di pesca, in termini sia di numero di addetti e/o di attrezzi che di giornate di pesca e di superfici in concessione”. Lo sforzo-pesca non può superare i livelli attuali. Viene stabilito un limite di superficie da destinare alla venericoltura (3.000 ha) con l’auspicio di una riduzione della flotta attualmente utilizzata per la raccolta della vongola filippina.



Con la terza linea strategica si provvede alla “tutela degli habitat tipici lagunari, come le praterie di fanerogame marine, e degli habitat essenziali delle specie di interesse alienico”. In accordo con le normative europee finalizzate alla conservazione degli habitat e della biodiversità si assicura così la salvaguardia e la gestione ambientale delle principali aree intra-lagunari di *nursery*, sia per risorse aliutiche di interesse lagunare (vongola filippina) che per specie sfruttate principalmente in mare.

Il Piano sottolinea, inoltre, l'urgenza di contrastare efficacemente le pratiche di pesca illegale soprattutto per quanto concerne lo sfruttamento dei banchi naturali di vongola filippina e di intensificare i controlli anche sulla pesca dilettantistica, il cui peso non è trascurabile. Propone di istituire un osservatorio delle attività aliutiche lagunari in modo da poter descrivere le tendenze e valutare gli effetti della gestione con modelli, indicatori ed indici di sostenibilità specifici.

Si riporta in seguito l'estratto della carta del Piano relativa alle attività aliutiche in laguna di Venezia.



**Figura 3-3 Estratto Carta 4 “Carta delle attività aliutiche in Laguna di Venezia e Caorle” del Piano per la gestione delle risorse aliutiche della lagune della Provincia di Venezia (Fonte: Provincia di Venezia, 2009).**



Si evidenzia in prossimità del sito aeroportuale una zona di pesca del pesce novello e la presenza di attrezzi per la pesca artigianale tradizionale (censimento marzo 2007).

Alla luce di quanto sopra riportato, dal punto di vista della coerenza programmatica, non si prefigurano interferenze fra il Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia (approvato nel 2009 e successivo aggiornamento) e il Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo di Venezia:

- gli interventi del Masterplan 2021 non interferiscono con le previsioni del Piano, non interessando direttamente aree soggette a concessioni;
- la fascia di rispetto di circa 300 m nell'intorno aeroportuale individuata in cui, in base all'art. 22 del Regolamento provinciale, è vietata ogni forma di pesca, tutela ulteriormente le attività di pesca rispetto ad eventuali ricadute negative derivanti da attività aeroportuali sul comparto della pesca.



## 4 PALAV, Piano Assetto Territorio, Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia e dei comuni limitrofi

### 4.1 Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)

Il Quadro di riferimento programmatico del SIA analizza in modo dettagliato il presente Piano anche attraverso l'ausilio di una adeguata cartografia.

Si ritiene comunque opportuno evidenziare, rispetto a quanto già scritto nel SIA, che riguardo gli interventi previsti per la aerostazione ricadenti nelle aree di interesse paesistico-ambientale, l'art. 21 della normativa di attuazione, fra le direttive precisa che i Comuni in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al PALAV:

- individuano le aree di recente bonifica di affaccio lagunare da destinare al lagunaggio e alla formazione di laghi e/o paludi, anche a scopi ricreativi e/o produttivi di acquacoltura;
- predispongono una puntuale disciplina dell'ambiente rurale e regolamentano l'attività edificatoria;
- identificano e salvaguardano sia gli edifici che il complesso degli elementi costituenti documenti significativi del paesaggio agrario;
- riconoscono e tutelano i biotopi esistenti e prevedono interventi finalizzati all'inserimento, al miglioramento e/o incremento di quote arboreo –arbustive, lungo il perimetro delle zone umide, dei corsi d'acqua e delle zone coltivate, onde pervenire ad una maggiore articolazione della vegetazione che permetta la ricostruzione di biocenosi associate al paesaggio agrario;
- prevedono nelle aree di affaccio lagunare particolarmente degradate, il ripristino delle ideali condizioni del sistema idrografico;
- individuano percorsi a collegamento di emergenze storico-naturalistiche presenti e di manufatti di particolare pregio ambientali;
- individuano gli agglomerati urbani che presentano particolari situazioni di degrado ed intervengono con appositi strumenti attuativi, finalizzati alla riqualificazione dei luoghi e all'eliminazione degli elementi detrattori;
- definiscono le tipologie, le caratteristiche e materiali delle insegne e dei cartelli indicatori consentiti, ai fini di un loro corretto inserimento ambientale.

Fra le prescrizioni e vincoli del medesimo articolo, si afferma che qualora i comuni non provvedano a quanto stabilito dalle suddette direttive “sono vietati interventi di nuova edificazione salvo che per l'adeguamento di opere pubbliche o di interesse pubblico esistenti, nonché per nuovi interventi relativi ad infrastrutture e impianti tecnologici a servizio del sistema insediativo esistente o per attraversamenti dell'area indispensabili alla continuità delle reti sul territorio. Sono comunque consentiti, per gli edifici esistenti, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro di risanamento conservativo e di adeguamento igienico nonché di ristrutturazione e ampliamento ...”. Inoltre le prescrizioni affermano che “non è consentita l'installazione di insegne e cartelloni pubblicitari, con esclusione delle insegne e dei cartelli indicatori di pubblici esercizi o at-



trezzature pubbliche e private di assistenza stradale, attrezzature ricettive ed esercizi pubblici esistenti nelle immediate adiacenze, nel rispetto di quanto stabilito in materia nelle direttive del presente articolo”.

In merito al tema del traffico acqueo, l’art. 5 “laguna viva” nell’ambito dell’eliminazione del processo di degrado del bacino lagunare, tra le varie misure di intervento, prevede il “controllo e la mitigazione del moto ondoso” e la “regolamentazione del traffico lungo i percorsi acquei”. Inoltre il medesimo articolo afferma che le “autorità competenti disciplinano la navigazione a motore e provvedono alla redazione di appositi piani di circolazione e del traffico, anche prevedendo un’adeguata localizzazione di spazi acquei per la sosta di nautanti”.

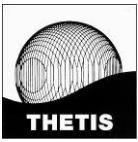
Il canale di Tessera, di nostro interesse, è di competenza del Provveditorato (ex Magistrato alle Acque di Venezia), lungo il canale sono quindi vigenti, in base all’Ordinanza 93/2007 del Magistrato alle Acque, limiti di velocità che sono pari a 20 km/h nei tratti contornati da bassofondo e 7 km/h limitatamente alle zone in prossimità dell’Isola di Tessera e nel tratto compreso tra le barene antistanti le piste aeroportuali e la darsena interna.

E’ purtroppo nota, per quanto non rilevata da strumenti o misurazioni, la tendenza di mezzi acquei del trasporto privato nel canale, che è rettilineo per la sua maggior parte, a superare i limiti imposti, sia quelli restrittivi dei 7 km/h, sia quelli dei 20 km/h.



Figura 4-1 Limiti di velocità lungo il canale di Tessera (in rosso i tratti con limite a 20 km/h e in viola i tratti con limite a 7 km/h) (Fonte: [www.silvenezia.it](http://www.silvenezia.it) modificata; ultimo accesso 03.04.2015).

Lungo il canale non sono presenti postazioni fisse di controllo della velocità e del traffico (come ad esempio il sistema ARGOS, Automatic & Remote Grand Canal Observation System, del Comune di Venezia che funziona per il controllo della navigazione in Canal Grande). Peraltro attualmente non è possibile un controllo da remoto del traffico dei taxi in quanto il Regolamento per il coordinamento della navigazione locale nella laguna Veneta (Approvato con deliberazione del Consiglio provinciale prot. n. 24772/I del 25 giugno 1998 e re-



centemente modificato , 4 agosto 2014) all'art. 66 "Sistema integrato di rilevamento, controllo e gestione della navigazione lagunare" non prevede per questa tipologia di natanti l'obbligo di dotarsi di apparati di bordo per il controllo della posizione.

D'altra parte non sono ad oggi previste nelle pianificazioni e programmazioni vigenti indicazioni o soluzioni per la limitazione del moto ondoso da traffico acqueo nel canale di Tessera. Vale la pena a tal proposito evidenziare che il Comune di Venezia ha adottato un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, "Terminal di Tessera", con Delibera del Consiglio Comunale n. 724 del 20 dicembre 2013, per la realizzazione di un nodo intermodale per i residenti del Comune e per i flussi turistici diretti verso la città insulare di Venezia, prevedendo in tal modo di incrementare l'accesso alla città attraverso il canale di Tessera.

Alla luce di quanto sopra riportato, gli interventi previsti all'interno del sito aeroportuale non interferiscono con le aree di interesse paesistico-ambientale mentre, in merito alla necessità di regolamentazione e controllo del traffico acqueo nei canali lagunari e nello specifico lungo il citato canale di Tessera, si evidenzia come l'Ente gestore aeroportuale non abbia competenze in merito e che, tali competenze, ricadino, come sopra riportato, su altre autorità pubbliche.

## 4.2 Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia

Il Quadro di riferimento programmatico del SIA analizza in modo dettagliato il presente Piano riportando le previsioni pianificatorie, strutturali nonché settoriali (trasporti), che interessano l'ambito aeroportuale e l'area Terminal (cosiddetto "Terminal Tessera").

Si riporta pertanto nel seguito la trattazione per intero, in cui si specifica meglio l'analisi di coerenza.

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

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

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

### ***Sistemi ambientali, progetti e trasformazioni territoriali***

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

Riguardo il "Sistema idrogeologico della laguna" il PAT ha come obiettivi la necessità di mettere in atto forme di controllo e limitazione dell'inquinamento delle acque sotterranee, di salvaguardia dell'assetto idrogeologi-

co, della permeabilità, della capacità depurativa del suolo e la formazione di sistemi di depurazione naturale, ai fini del contenimento dei fattori inquinanti, e del mantenimento costante degli apporti di acqua dolce nella falda. In merito all'impermeabilizzazione dei suoli, il PAT afferma che le trasformazioni del territorio sono strettamente correlate alla valutazione della loro compatibilità idraulica pertanto "ogni progetto di trasformazione dell'uso del suolo, che provochi una variazione di permeabilità superficiale, dovrà prevedere misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente idrometrico secondo il principio dell'invariabilità idraulica".

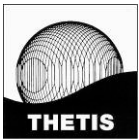
Riguardo il Bosco di Mestre, la Relazione di progetto scrive: "il processo innescato con la previsione di piantumare una vasta porzione di territorio di terraferma, quale definitivo utilizzo del suolo, costituisce il più rilevante intervento di riqualificazione paesistico-ambientale avviato dal Comune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



**Figura 4-2 Aree interessate dal "Bosco di Mestre" (Fonte: Comune di Venezia, Istituzione Boschi e Grandi Parchi).**

Riguardo il "Quadrante di Tessera" si afferma che "nelle more dell'approvazione regionale di tale Variante (Variante parziale al PRG della Terraferma denominata "Quadrante di Tessera"), il PAT prevede uno scenario che, alla luce del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l'aeroporto, permetta:

- la sua definizione localizzativa, più baricentrica tra il polo intermodale di Tessera e i sistemi ambientali costituiti dalla cintura verde di Favaro ed il fiume Dese;



- la previsione della realizzazione di una vasta area a bosco e verde urbano attrezzato a compensazione ambientale dell'incidenza dell'intervento;
- l'organizzazione di un sistema viario primario che preveda la realizzazione:
  - della viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l'aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tessera;
  - del "By Pass" di Tessera che consente la riqualificazione di tale centro abitato;
  - del conseguente spostamento, più a nord, della prevista fermata Stadio del SFMR che consente la fattibilità altimetrica del tracciato ferroviario.

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

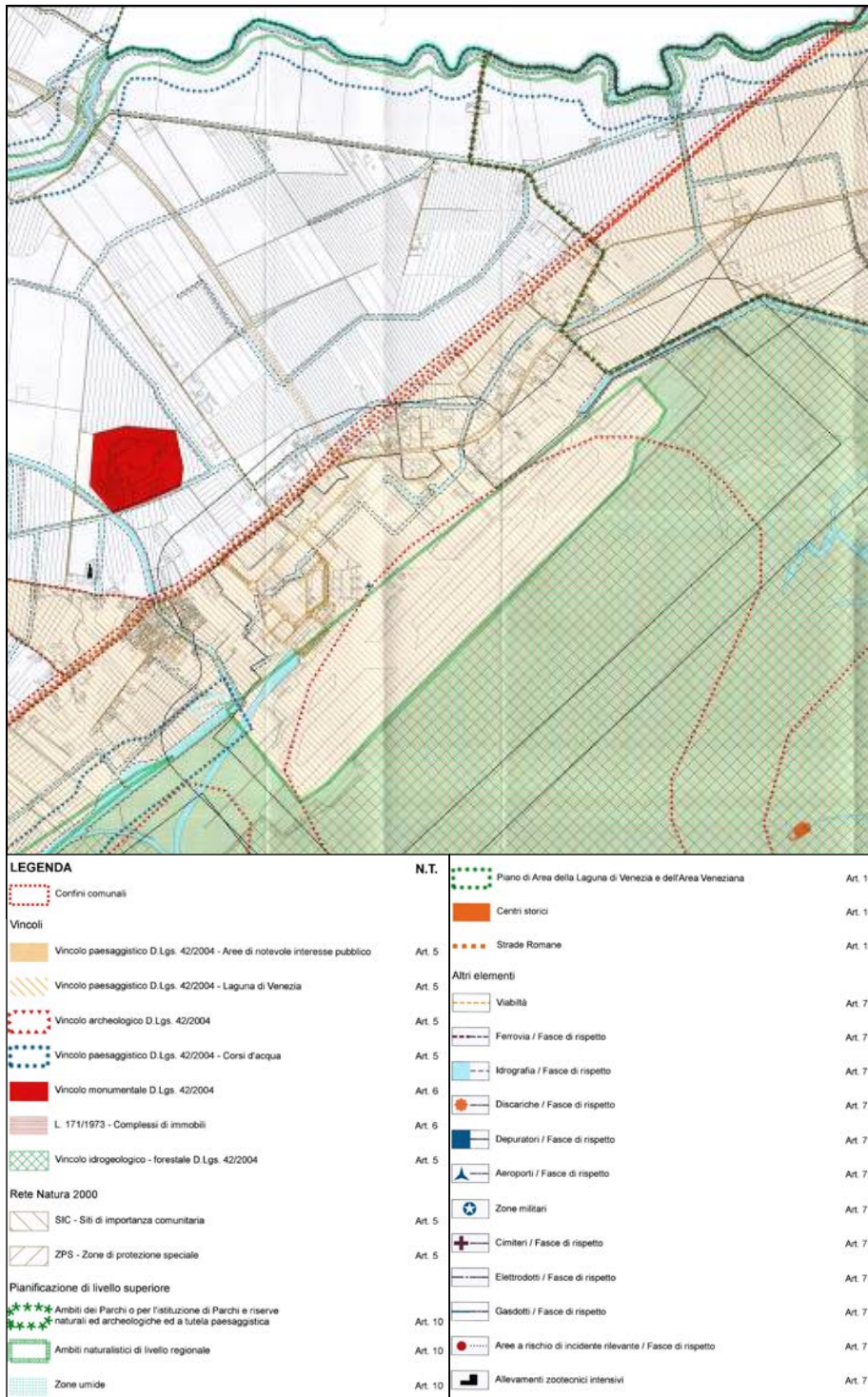
Per quanto riguarda le attrezzature a scala territoriale per la logistica, il PAT evidenzia che Venezia per la sua collocazione geografica e l'ottima dotazione infrastrutturale (aeroporto, porto, rete ferroviaria, stradale e idrovia) rappresenta un nodo di eccellenza della rete logistica nazionale e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

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

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

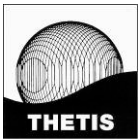
Si riporta in seguito l'estratto della Tavola 1.2 con l'area di nostro interesse.





**Figura 4-3 Estratto Tav. 1.2 Carta dei vincoli e Pianificazione Territoriale del PAT (Tavola A5-4 in Allegato).**

In particolare, l'area aeroportuale risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico e archeologico (D.Lvo 42/04) e rientra nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna". Tutto il Comune di Venezia è incluso nella zona



sismica di livello 4. Dal punto di vista della Rete Natura 2000, il territorio è interessato dalla presenza di Siti di importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) quali, di nostro interesse, SIC IT3250031 "laguna superiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "laguna di Venezia". Inoltre, rispetto alla pianificazione sovraordinata, vengono evidenziati gli ambiti di istituzione di riserve archeologiche (Altino Le Mura) e l'ambito di istituzione del parco della laguna nord di Venezia.

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

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

Si riporta in Figura 4-4 l'estratto della Tavola 2.2 con l'area di nostro interesse.

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

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

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

Si riporta in Figura 4-5 l'estratto della Tavola 3.2 con l'area di nostro interesse.

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

Si riporta in Figura 4-6 l'estratto della Tavola 4a.2 con l'area di nostro interesse.



























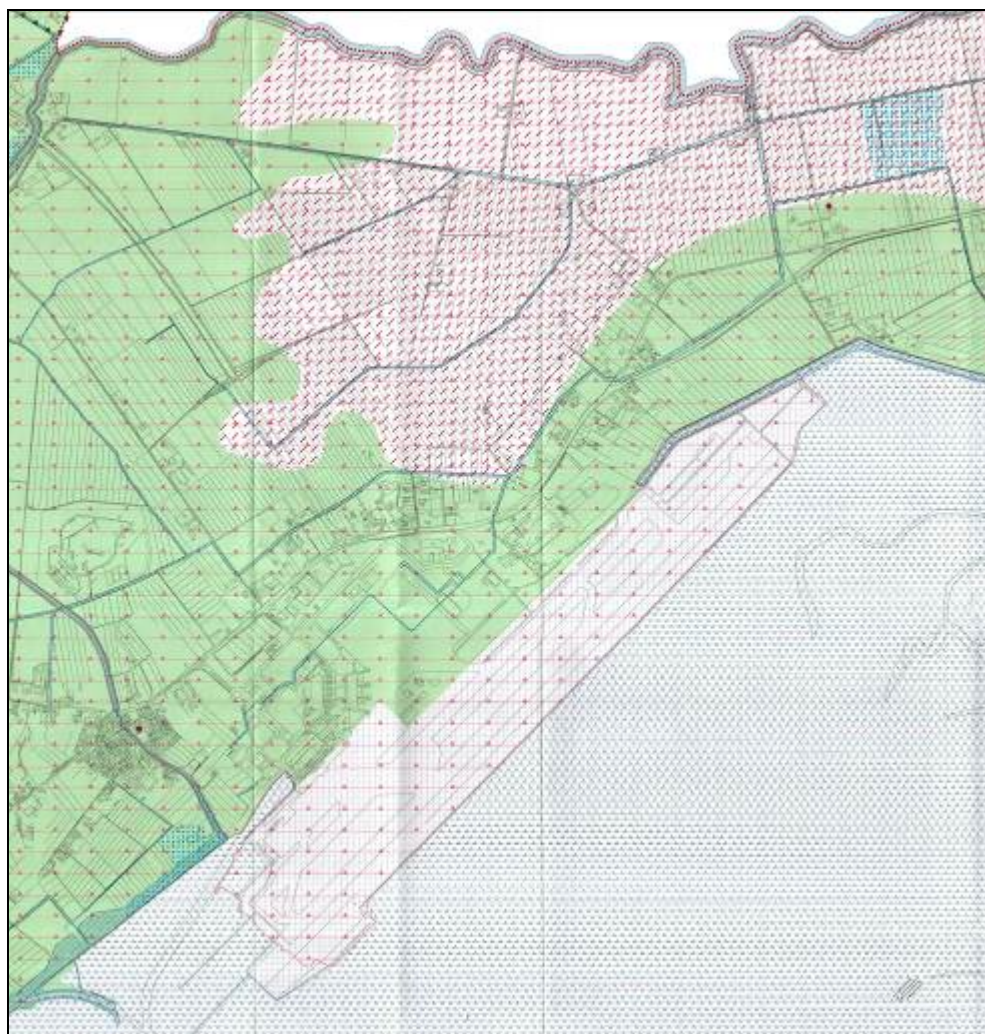
LEGENDA		N.T.
	Confini comunali	
<b>Invarianti di natura geologica</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Cèntrega)	Art. 14
<b>Invarianti di natura paesaggistica</b>		
<i>Ambiti</i>		
	Ambiti di importanza paesaggistica	Artt. 11, 13
	Contesti figurativi	Artt.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

Figura 4-4 Estratto Tav. 2.2 Carta delle invarianti del PAT (Tavola A5-5 in Allegato).



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

Figura 4-5 Estratto Tav. 3.2 Carta delle fragilità (Tavola A5-6 in Allegato).

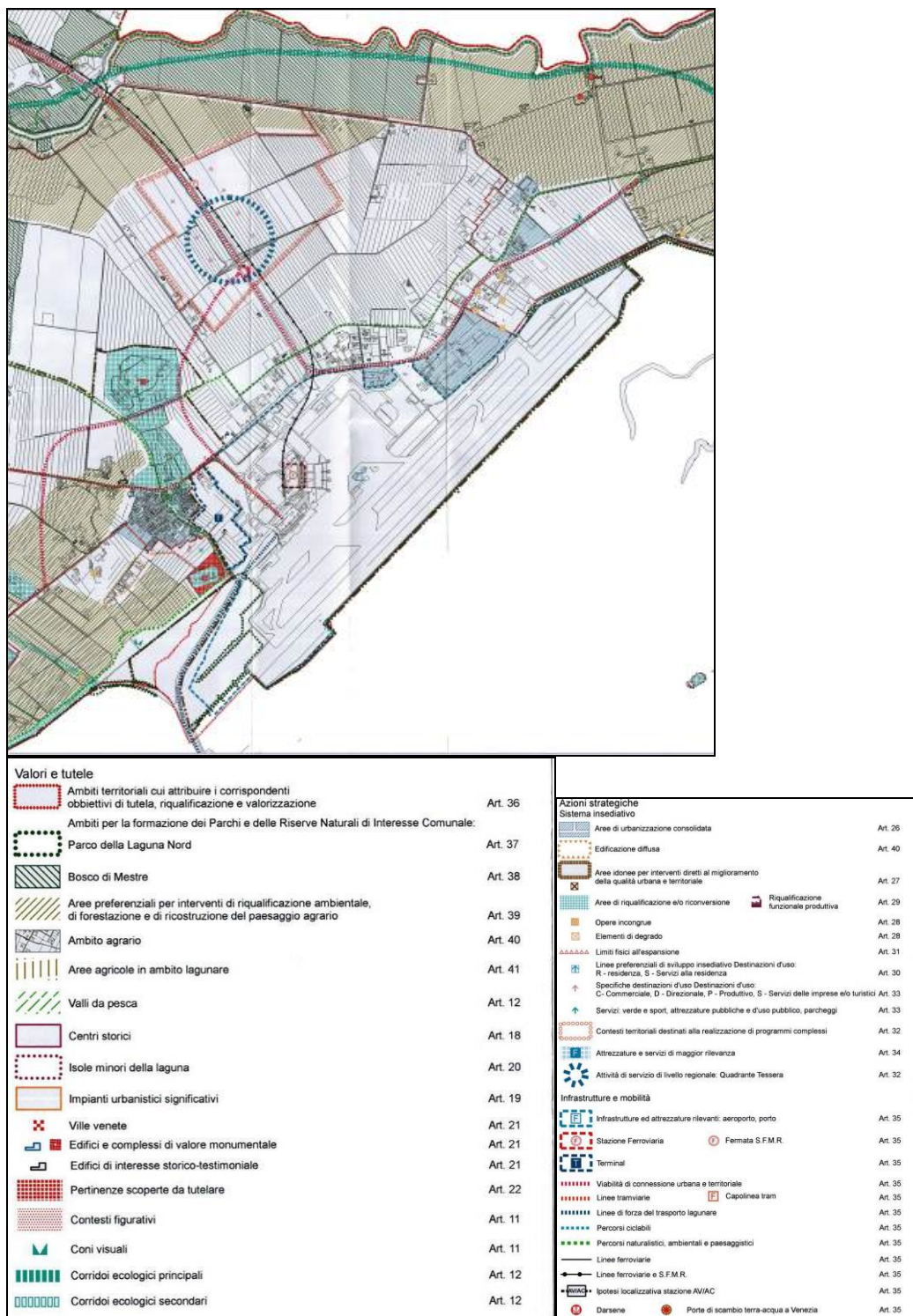
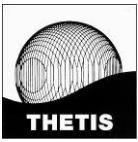


Figura 4-6 Estratto Tav. 4a.2 Carta delle Trasformabilità (Tavola A5-7 in Allegato).

In generale, si evidenzia fra le linee di sviluppo insediativo, l'ambito del "Quadrante di Tessera" che si pone lungo la bretella di raccordo autostradale con l'aeroporto Marco Polo. Il Quadrante di Tessera rientra anche fra i Programmi complessi del PAT ove si prevede, come ricordato in precedenza, di realizzare, lungo la bretella autostrada – aeroporto, un polo di servizi di livello sovracomunale per lo sport, lo spettacolo il tempo li-



bero e altre attività di servizio di carattere direzionale, commerciale e recettivo e, contestualmente, si prevede la realizzazione di una consistente quota del “bosco di Mestre” lungo il fiume Dese. Nell’ambito lagunare si prevede l’istituzione del parco della laguna nord mentre l’ambito del fiume Dese che comprende i territori agricoli circostanti, costituisce uno dei corridoi ecologici principali. Fra i valori e le tutele viene individuato il già citato Bosco di Mestre e in particolare le aree che si intende destinare a bosco come quelle localizzate a nord del quadrante di Tessera, lungo il fiume Dese.

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

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

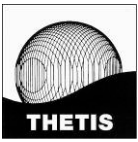
Per quanto concerne l’ATO 7, il PAT intende tutelare e valorizzare l’ambiente lagunare riconoscendo le principali strutture morfologiche in essa presenti adeguandosi al PALAV. Viene inoltre individuata l’area del Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia.

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

### **Mobilità e infrastrutture**

Riguardo la mobilità e le infrastrutture, il PAT individua un sistema di mobilità e delle principali infrastrutture in riferimento anche allo scenario internazionale rappresentato dal “Corridoio plurimodale n. 5” Lisbona – Kiev. In questo scenario si collocano i diversi interventi di scala regionale o sovraregionale come la creazione della linea ferroviaria AV/AC per il trasporto rapido di persone e cose da Torino a Venezia. In merito all’attraversamento del nodo mestrino per la prosecuzione verso est, dopo un lungo dibattito e una serie di emendamenti (DCC n. 104/2012) al Piano, in difformità con il PTRC, il PAT attualmente non prevede più un tracciato in gronda lagunare con una stazione ipogea all’aeroporto Marco Polo ma lo rinvia al parere di Valutazione di Impatto Ambientale<sup>4</sup> prevedendo ipotesi alternative, da valutare, a partire dalla valorizzazione e potenziamento tecnologico dei tracciati ferroviari già utilizzati o utilizzabili presenti nell’ambito della dimensione comunale (Atto di Indirizzo approvato dalla Giunta Comunale il 12 giugno 2012, Ordine del giorno ap-

<sup>4</sup> Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in “Legge Obiettivo” del progetto “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste” avviata il 22.12.2010, attualmente è in corso l’istruttoria tecnica (cfr. <http://www.va.minambiente.it/>; ultimo accesso: 02.12.2013).



provato dal Consiglio Comunale il 27 giugno 2012 avente per oggetto "Linea AV/AC Venezia-Trieste e adeguamento della linea ferroviaria esistente").

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

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

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

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

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

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

- Ambiente e paesaggio:
  - consolidamento/ampliamento del Bosco di Mestre favorendo interventi di ricomposizione del paesaggio agrario diffusi sul territorio deputato alla riqualificazione ambientale;
  - incentivazione del riordino e della manutenzione delle aree aperte residue con particolare riguardo a quelle prospicienti i corsi d'acqua confluenti in laguna;



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

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

### **Analisi di coerenza**

Riguardo al Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia, gli interventi infrastrutturali del Masterplan vanno coerentemente nella direzione prevista dal PAT che in attesa dell'approvazione della sopra citata Variante parziale e nella consapevolezza del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l'aeroporto, prevede uno scenario per il cosiddetto "Quadrante di Tessera" più baricentrica tra il polo intermodale di Tessera e i vari sistemi ambientali (cintura verde di Favaro e fiume Dese) nonché l'organizzazione di un sistema viario primario che preveda, fra l'altro, una viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l'aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tessera. Le strategie del Masterplan è coerente con le specifiche indicazioni del PAT sull'aeroporto di Tessera. In merito è opportuno ricordare che il PAT afferma che per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo previsti sarà la "nuova aerostazione e la creazione di un adeguato sistema di viabilità e di accessibilità, su gomma e su ferro, che configurino l'attuale struttura aeroportuale quale grande polo intermodale del Nord Est italiano. Progettata per 6.5 milioni di passeggeri, la nuova aerostazione prevede una superficie di circa 60'000 m<sup>2</sup>. Con la nuova aerostazione, attraverso la previsione





dell'attestamento della rete SFMR e AV/AC, verrà dato ulteriore sviluppo alle attività commerciali e verranno diversificati per soddisfare le diverse esigenze della clientela". Da sottolineare che il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre-Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera. Per quanto concerne il collegamento fra l'aeroporto Marco Polo con la città storica di Venezia previa metropolitana sublagunare e il servizio ferroviario Alta Capacità/Alta Velocità, si prende atto che le indicazioni del PAT discordano da quelle sovraordinate e in particolare con le indicazioni del PTRC, come già approfondito nei paragrafi precedenti e che la questione è attualmente al centro di un complesso dibattito fra gli enti locali. Per le già citate aree di espansione indicate dal Masterplan, valgono le considerazioni espresse in precedenza per la Variante al PRG della Terraferma; quindi possibili interferenze, per quelle ricadenti in "ambiti agrari" dove si prevede la tutela del territorio rurale e la riqualificazione degli elementi di pregio paesaggistico-ambientale. Per quanto concerne l'intervento di imbonimento a sud della pista, anche con il PAT si prefigura una incoerenza in quanto il Piano vieta all'art. 12 comma a) interventi di bonifica, fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale di discariche esistenti ed interventi di riduzione e/o chiusura di specchi d'acqua, delle velme e delle barene, delle aree a canneto e delle zone umide generalmente intese.

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

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

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

**Tabella 4-1 Aree di espansione.**

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

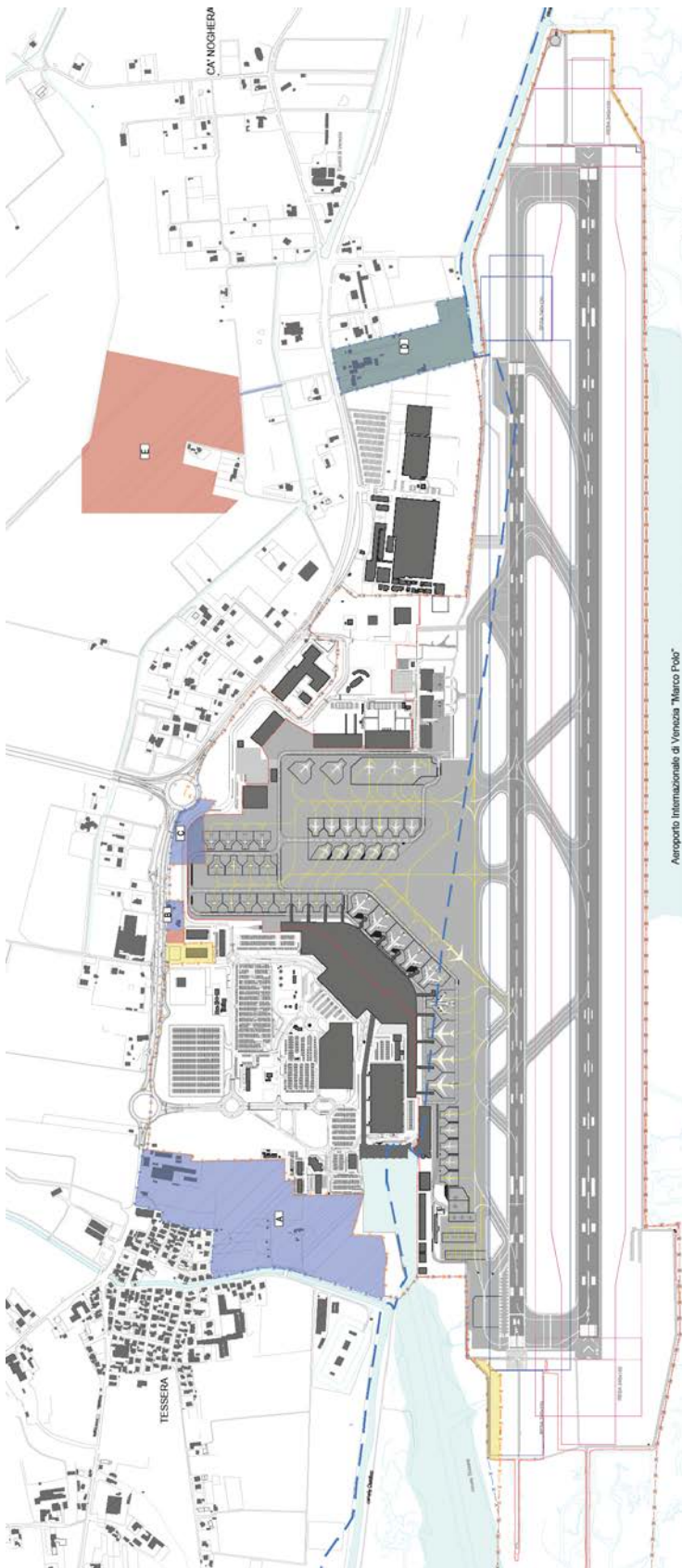


Figura 4-7 Aree di espansione del sedime aeroportuale (Fonte: Tavola 9 del Masterplan).



Nell'ottica da parte del Comune di Venezia di una riorganizzazione urbana nell'ambito di un sistema che, sviluppandosi lungo l'asse infrastrutturale autostradale fino all'aeroporto, comprenda gli insediamenti e i servizi dello scalo aeroportuale, i servizi di accessibilità costituiti dal terminal di Tesserà e le attività di servizio di livello regionale del Quadrante di Tesserà, si sottolinea come le previsioni del Master Plan al 2021 non precludano il realizzarsi di soluzioni intermodali. Tuttavia il Master Plan si pone in una visione di interventi realisticamente fattibili nel range temporale 2021 e non si configurano ad oggi i presupposti per la realizzazione di strutture infrastrutturali (ferrovie o altro) entro tale data.

#### 4.3 Piano Generale del Traffico Urbano e Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia

Questi Piani settoriali hanno analizzato le varie componenti modali relative alla mobilità sia su gomma che su acqua. Si evidenzia che l'analisi del PAT presente nel quadro programmatico del SIA riporta le scelte strategiche del Comune in merito alla componente trasportistica, indicazioni che sono alla base del PUM e che nel PAT assumono una dimensione metropolitana.

I vari comparti (stradale/viabilità, ferroviario, acquedotto) sono analizzati con dettagliate cartografie che riprendono pure gli aggiornamenti introdotti dallo stesso Comune di Venezia nel 2013.

In particolare, in relazione alla direttrice Tesserà – Venezia nell'aggiornamento si evidenzia "l'opportunità di una linea di forza del trasporto lagunare tra il terminal di Tesserà e Venezia insulare, in linea anche con le strategie di sviluppo delineate dal Piano di Assetto del Territorio. Pur riconoscendo che il contributo di tale collegamento non è in grado di incidere significativamente sulla mobilità sistemica, è innegabile la sua funzione di riequilibrio della distribuzione dei flussi turistici e di decongestionamento delle attuali vie di accesso a Venezia, se supportata da una corretta politica di gestione dei terminal di Tesserà, Fusina, e Punta Sabbioni. A queste condizioni, il collegamento è destinato a servire una quota importante di passeggeri, specialmente se prolungato all'isola del Lido, ipotesi che comporterebbe nuove economie legate alla riorganizzazione di parte della rete di navigazione pubblica. Rispetto a quanto previsto dal progetto preliminare presentato dal promotore nel 2002 (si parlava di una metropolitana sublagunare ndr.), ancora in visione presso il CIPE per la sua approvazione, è necessario venga valutata con adeguati livelli di comparazione ogni altra tecnologia che consenta l'introduzione di una linea di forza del trasporto pubblico che colleghi l'aeroporto con Venezia". Per queste ragioni, quindi, il documento ritiene di rafforzare l'importanza di un collegamento di trasporto pubblico veloce in grado di collegare il terminal Tesserà e l'aeroporto a Venezia centro storico".

Infine nell'aggiornamento del 2013, viene confermata dal Comune di Venezia la tratta tranviaria Aeroporto-Favaro, già inclusa nel quadro delle previsioni composto dal PUM 2010, considerata indipendente dal vettore Aeroporto - Venezia, quest'ultimo finalizzato per lo più a servire l'utenza turistica.

Dal punto di vista della mobilità, i Comuni limitrofi a quello di Venezia non risultano particolarmente interessati dalle grandi direttrici di traffico da e per l'aeroporto di Tesserà. Il sistema di viabilità e di accessibilità, su gomma e su ferro, che interesserà nei prossimi anni la struttura aeroportuale, ricadrà principalmente all'interno del Comune di Venezia e interesserà soprattutto la direttrice della bretella autostradale Bazzera – aeroporto.



## 5 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

### 5.1 Variante al PRG vigente per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia

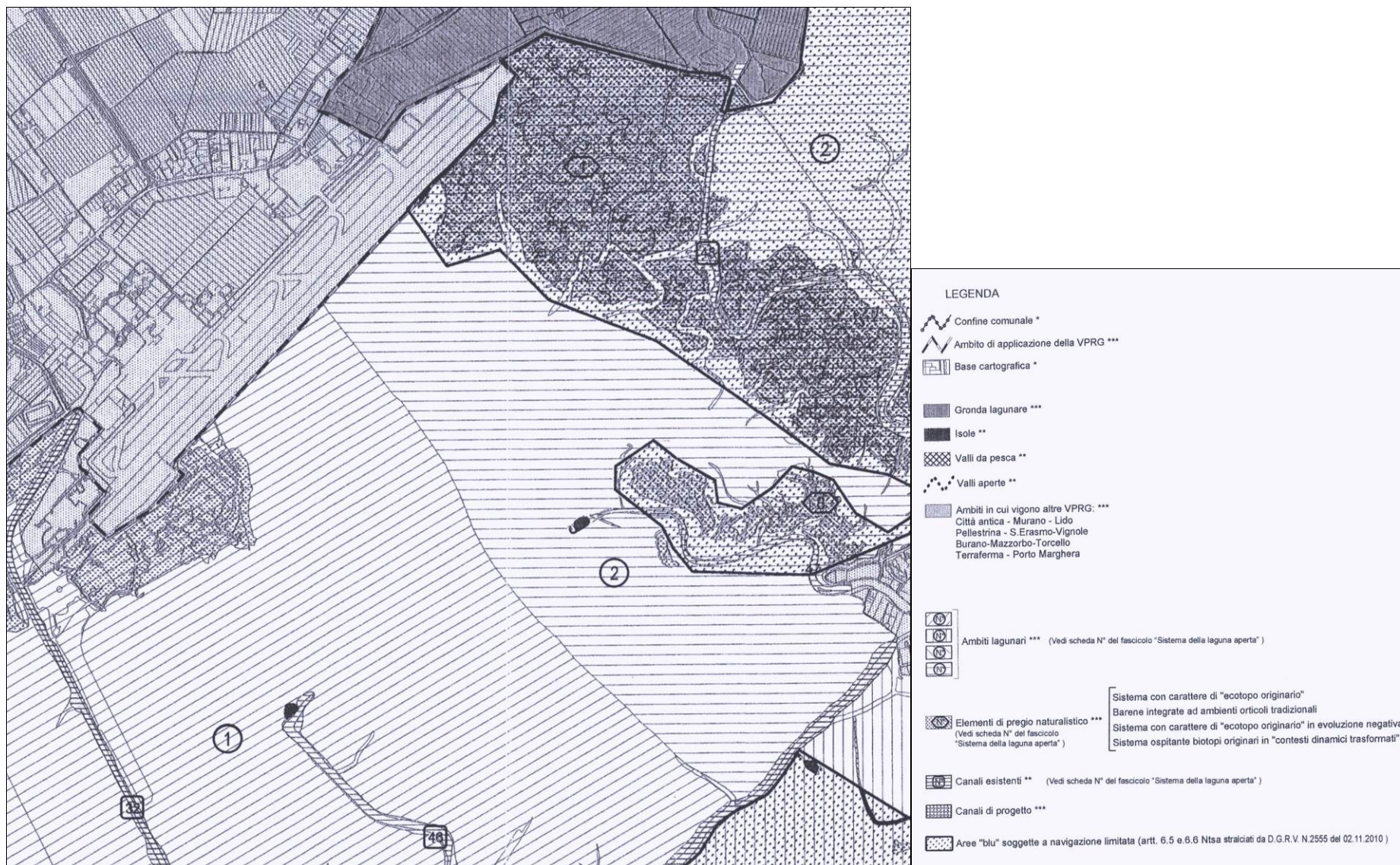
La VPRG per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia è stata approvata con Deliberazione della Giunta Regionale 2555 del 2 novembre 2010.

L'area aeroportuale risulta interessata, per quanto riguarda la laguna aperta, dagli ambiti lagunari n. 1 e 2. In particolare, l'elaborato della Variante relativa alle schede del Sistema della Laguna Aperta individua di nostro interesse la Scheda 1 ambito "Campalto-Tessera" dove, dopo aver evidenziato i valori di natura ambientale, naturalistica e storica-archeologica dell'ambito, fra gli obiettivi normativi afferma la necessità di "contemperare gli usi antropici che producono un intenso traffico acqueo da e per la gronda lagunare, e che il piano del traffico dovrebbe controllare in questo ambito sottraendolo a zone più fragili della laguna nord, sia con la tutela degli elementi naturalistici pur presenti sia con il delicato processo di riequilibrio dei fondali dei canali che tendono, per ragioni legate all'idrodinamica dei siti, all'interramento". Inoltre la scheda fra gli indirizzi normativi auspica "tutti quegli interventi volti a mantenere la stabilità dei fondali e ad annullare gli effetti erosivi dovuti al moto ondoso, compatibili con gli interventi di tutela del sistema ambientale interessato. Questi ultimi devono essere orientati alla gestione conservativa, al restauro ambientale e, se necessario, all'isolamento da aree o fondali inquinati e la realizzazione di aree umide di transizione". La Scheda individua anche il Canale n. 32 di pregio naturalistico e di nostro interesse denominato "Canale di Tessera /Canale degli Angeli" dove la normativa auspica per la protezione delle sponde "tutti quegli interventi, volti a mantenere la stabilità dei fondali e ad annullare gli effetti dovuti al moto ondoso, compatibili con gli obiettivi di tutela del sistema ambientale interessato. Sono consentiti, ove necessario, interventi di protezione delle sponde, il più possibile reversibili e con tipologie di intervento e materiali ecocompatibili, che, ove possibile, pilotino i dinamismi naturali consentendo la riorganizzazione del sistema e ne permettano la conservazione. Sono vietati tutti quegli interventi che producano irrigidimenti non reversibili dei margini dei canali e degli elementi naturali interessati".

Di interesse anche la Scheda n. 2 ambito "Foce del fiume Sile" dove fra gli obiettivi si evidenzia il "controllo dei fenomeni erosivi e distruttivi nei tratti di canneto (con i loro importanti effetti fitobiodepurativi e di rottura d'onda) ribordanti i canali principali, dovuta in gran parte ad una pressione antropica incompatibile legata allo svago e al tempo libero e al relativo traffico acqueo di natura prevalentemente diportistica". Fra gli indirizzi normativi "sono consentiti tutti gli interventi che vadano nel senso della tutela o del ripristino degli ambienti naturali e del loro restauro morfologico-idrodinamico laddove danneggiati anche mediante interventi volti a limitare gli effetti del degrado ambientale. Sono soggetti a controllo e regolamentazione gli usi antropici incompatibili con gli obiettivi di tutela dei caratteri originari dell'ambito". Si segnala inoltre in prossimità dell'aeroporto di un elemento di pregio naturalistico (n. 1) denominato "Sistema di barene – canneto Pagliaga – Dese". Gli obiettivi generali per i sistemi con carattere di "ecotopo originario", "primari gli obiettivi di tute-



la dei caratteri originari, di conservazione dell'elevatissimo valore ambientale e naturalistico". Obiettivi specifici: "limitare i forti processi erosivi (dovuti in prevalenza al moto ondoso da intenso traffico acqueo) dei margini protettivi naturali del sistema e la conseguente rapida asportazione delle superfici interne esposte con la limitazione del traffico consentito nei canali Nuovo e Dese". Fra gli indirizzi normativi generali si evidenzia che "sono consentiti solo gli interventi e gli usi compatibili con gli obiettivi di tutela dei caratteri originari del sistema e quelli atti a migliorare la qualità e la consistenza dei biotopi prevalenti. Sono vietate attività ed interventi che pregiudichino la sopravvivenza, la consistenza e lo stato dei luoghi interessati da canneti, in loco o nelle aree adiacenti (per esempio la costruzione di postazioni fisse per la caccia come le coviglie). La norma auspica inoltre la sperimentazione di tutti quegli interventi di restauro naturalistico che pilotino i dinamismi naturali consentendo la riorganizzazione dei processi ricostruttivi e di autoconservazione del sistema. Viene inoltre individuato il canale n. 48 " Dese-Nuovo" di pregio naturalistico e di nostro interesse. Gli indirizzi in questo caso per la protezione delle sponde auspicano "tutti quegli interventi, compatibili con gli obiettivi di tutela dei caratteri originari del sistema e del loro elevatissimo valore ambientale e naturalistico, che ne permettano la conservazione e che pilotino i dinamismi naturali consentendo la riorganizzazione del sistema. Sono consentiti interventi di protezione delle sponde, con tipologie di intervento e materiali ecocompatibili, che non producano danno agli elementi di pregio naturalistico interessati ed ai loro dinamismi; sono altresì consentiti interventi reversibili fintantoché non siano raggiunte le condizioni di traffico acqueo indicate e i sistemi ambientali non abbiano raggiunto la loro stabilità. Sono vietati tutti quegli interventi che producono irrigidimenti non reversibili".



**Figura 5-1 Estratto Tavola B2.1.a “Modalità di intervento nella laguna aperta”, VPRG laguna e isole minori, Comune di Venezia.**



La Normativa di Attuazione della Variante per quanto riguarda la laguna aperta all'art. 5 comma 1 afferma che per ciascun ambito lagunare, per ciascun elemento di pregio ambientale e per ciascuna delle sezioni in cui sono suddivisi i canali le schede analizzate in precedenza contengono "gli indirizzi ai quali gli interventi di salvaguardia della morfologia lagunare sono tenuti a conformarsi".

Non si prefigurano incoerenze fra gli interventi del Master Plan di ampliamento dell'aeroporto e le previsioni della Variante. In particolare, in riferimento agli obiettivi della Variante stessa di limitare i forti processi erosivi dovuti in prevalenza al moto ondoso da intenso traffico acqueo dei margini protettivi naturali nei vari canali, si conferma quanto riportato nel paragrafo relativo al Palav, ovvero che in merito alla necessità di regolamentazione e controllo del traffico acqueo nei canali lagunari e nello specifico lungo il canale di Tessera, l'Ente gestore aeroportuale non ha competenze in merito e che, tali competenze, interessano altre autorità pubbliche.

## 5.2 Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della laguna nord di Venezia

Questo strumento è stato analizzato nel Quadro di riferimento programmatico del SIA all'interno dei vincoli ambientali.

Si riconferma che il 12 e 13 maggio 2014, il Consiglio comunale di Venezia ha approvato la delibera (Delibera n. 27 del 12 e 13.05.2014) che istituisce il **Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della laguna nord di Venezia** (ai sensi della LR 40/1984). La delibera accoglie alcune delle modifiche proposte dalla discussione del Consiglio comunale ed entro tre mesi dall'approvazione la giunta comunale deve proporre al consiglio le linee guida del piano ambientale, che verrà successivamente approvato dando così pienamente vita al parco.

L'analisi proposta nel SIA tiene conto in generale dell'obiettivo raggiunto dalle istituzioni 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.

Tuttavia, allo stato attuale, anche a causa delle dimissioni del Sindaco di Venezia e dello scioglimento anticipato del Consiglio Comunale di Venezia oggi commissariato, non sono state approvate le linee guida del piano ambientale e di conseguenza nemmeno il piano e quindi si conferma l'impossibilità di una oggettiva valutazione.



## 6 Conclusioni

Le analisi e gli approfondimenti sviluppati in risposta alle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto nell'ambito delle tematiche afferenti il Quadro di riferimento programmatico del SIA, hanno confermato la coerenza programmatica delle previsioni del Masterplan 2021.

In seguito viene sintetizzata la coerenza riscontrata fra il Masterplan e i documenti programmatori, territoriali e settoriali, aggiornata rispetto ai contenuti delle presenti integrazioni.



**Tabella 6-1 Sintesi dell'analisi programmatica.**

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



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

In merito alla tematica specifica del "traffico acqueo" e alla necessità di regolamentazione e controllo di tale fenomeno lungo i canali lagunari, affrontata da una parte della pianificazione sia di livello regionale che locale, si evidenzia come l'Ente gestore aeroportuale non abbia competenze in merito e che, tali competenze, ricadano, come sopra riportato, su altre autorità pubbliche.

Pertanto il Masterplan:

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