

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

RVE_4eIV, RVE_5, RVE_9

COMMESSA: CO829

COD. C.d.P.: 0.02

CODICE ELABORATO

23957-REL-T709.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: 709_RVE_4eIV_5_9_UNESCO_Archeo.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 Stramazzo

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
RVE_4eIV, RVE_5, RVE_9**

Codice doc.: 23957-REL-T709.0

Distribuzione: file 23957

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	20.05.2015	informazione	62	CS/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





Indice

1	Introduzione.....	3
2	Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”.....	4
2.1	La Dichiarazione del Valore Universale Eccezionale del Sito “Venezia e la sua Laguna”	5
2.2	Piano di Gestione 2012-2018.....	7
3	Aeroporto di Venezia “Marco Polo” e Masterplan 2021	12
3.1	Analisi dello stato attuale	12
3.2	Analisi dei vincoli e tutele	26
3.3	Le previsioni del Masterplan 2021	31
3.4	Valutazione dell’area di intervento in relazione ai caratteri del Sito UNESCO	36
4	Valutazione del grado di incidenza del Masterplan 2021	37
4.1	Potenziati incidenze	41
4.1.1	Rischio idraulico - acqua alta	41
4.1.2	Moto ondoso.....	42
4.1.3	Inquinamento.....	47
4.1.4	Pressione turistica	47
4.1.5	Grandi opere	52
4.2	Mitigazioni e compensazioni	54
4.3	Valutazione dell’incidenza complessiva del Masterplan 2021	60
5	Conclusioni	62



1 Introduzione

Nel presente contributo verrà data risposta alle seguenti richieste che trattano tematiche riguardanti il **SITO UNESCO E I VINCOLI ARCHEOLOGICI**:

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

Osservazione

- RVE_4e IV *Si riferisca relativamente all'interferenza dello stesso [bacino di laminazione] con l'antica "via Annia", sottoposta a vincolo archeologico ai sensi della L.431/1985*
- RVE_5 *Sia prevista una compensazione ambientale per la salvaguardia della Laguna e dei siti archeologici (siti UNESCO).*
- RVE_9 *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*

Il documento si articola in modo da fornire in primo luogo una sintesi dei caratteri di eccezionalità, integrità ed autenticità che hanno permesso di iscrivere il Sito "Venezia e la sua Laguna" nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, e dell'analisi e relativi indirizzi di intervento definiti dal Piano di Gestione del Sito (capitolo 2), riportare successivamente l'analisi dello stato attuale dei luoghi interessati dal Masterplan 2021 e una descrizione sintetica delle opere previste (capitolo 3) e presentare infine gli elementi di valutazione della compatibilità dell'intervento con il Sito ed il suo Piano di Gestione 2012-2018 (capitolo 3.4). Il documento fornisce poi una disamina di alcune misure ed opere di mitigazione e compensazione, correlate al Sito (cap. 4.2) e si conclude con una sintesi della trattazione.

Nel documento trova specifica collocazione una trattazione relativa alla Via Annia (parr. 3.1, 4.1.5 e 4.2.6).

Il presente elaborato è stato sviluppato principalmente sulla base delle analisi e valutazioni già presenti nella documentazione consegnata per l'avvio della procedura di VIA (in particolare Studio di Impatto Ambientale, Relazione paesaggistica e Verifica preventiva dell'interesse archeologico) e delle integrazioni successive, di cui questo documento fa parte.

2 Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”

Il Sito “Venezia e la sua Laguna” è stato iscritto nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale (World Heritage List - WHL) dell’UNESCO, ai sensi della “Convenzione sulla protezione del Patrimonio Mondiale, Culturale e Naturale” (adottata a Parigi il 16 novembre 1972), per l’unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario.

L’area del suddetto Sito si estende a comprendere i territori di 9 Comuni (Venezia, Campagna Lupia, Cavallino-Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave, Quarto d’Altino) delle Province di Venezia e di Padova.

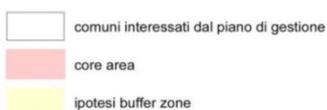
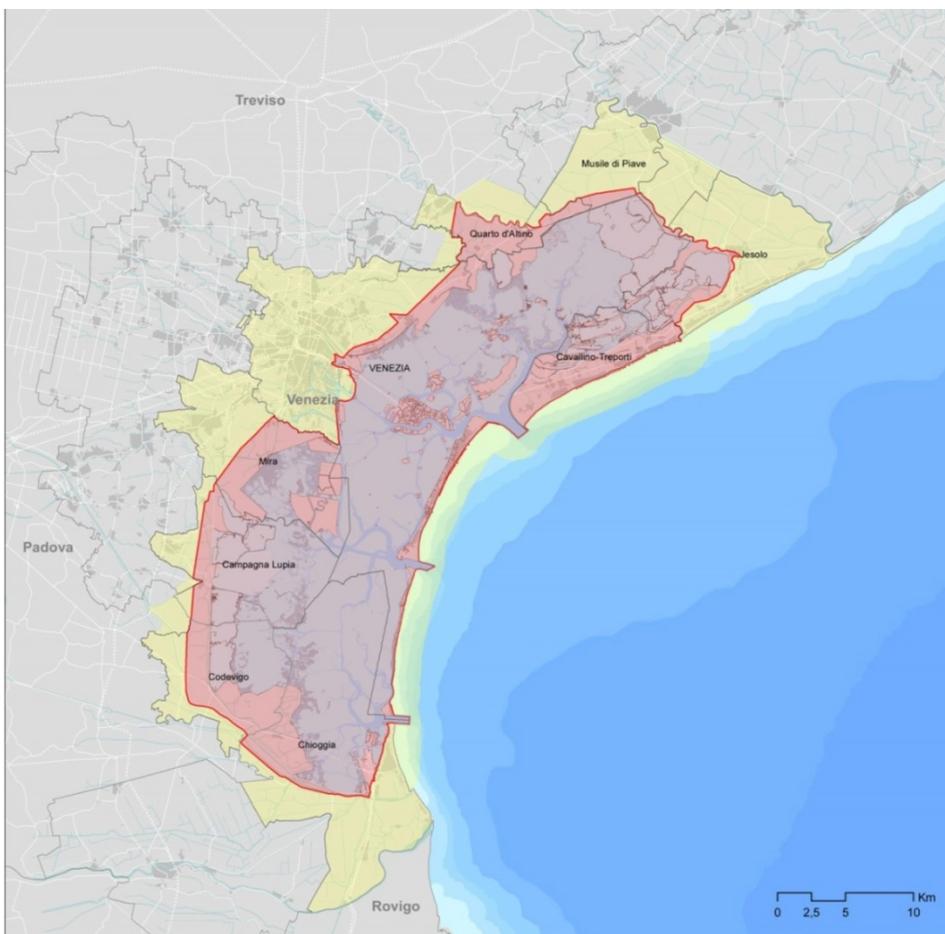


Figura 2-1 Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” e ipotesi buffer zone (il perimetro della buffer zone corrisponde ad una proposta preliminare riferita al 2012 e attualmente in fase di definizione) (Fonte: Piano di Gestione 2012-2018).



2.1 La Dichiarazione del Valore Universale Eccezionale del Sito “Venezia e la sua Laguna”

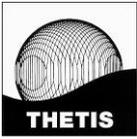
“Venezia e la sua Laguna”¹ è un ecosistema unitario e unico al mondo che si qualifica per l’eccezionale varietà e complessità di valori ambientali e naturali e per la presenza di rilevanti valori storico-culturali e paesaggistici di notevole valenza estetica. L’unicità del Sito è data dalla perfetta armonia delle forme e dall’integrazione e l’equilibrio delle relazioni che si sono instaurate tra i valori naturali e i valori culturali, a testimonianza della capacità dell’uomo di creare opere meravigliose, assecondando i fenomeni naturali.

Il Sito è stato iscritto nella WHL come un Valore Universale Eccezionale (Outstanding Universal Value - OUV) sulla base dei criteri I, II, III, IV, V, VI con le seguenti motivazioni da parte dell’ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) riportate in tabella.

Tabella 2-1 Criteri e motivazioni dell’iscrizione di “Venezia e la sua Laguna” nella WHL.

CRITERI	MOTIVAZIONI
CRITERIO I Rappresentare un capolavoro del genio creativo umano	Venezia è un’opera d’arte senza eguali. La città è costruita su 118 isolette e sembra galleggiare sulle acque della laguna dando forma a un paesaggio indimenticabile la cui bellezza imponderabile ha ispirato Canaletto, Guardi, Turner e tanti altri pittori. La Laguna di Venezia possiede inoltre una delle maggiori concentrazioni di capolavori al mondo: dalla cattedrale di Torcello alla Chiesa di Santa Maria della Salute. I secoli della straordinaria Età dell’Oro della Repubblica sono rappresentati da monumenti di eccezionale bellezza: San Marco, Palazzo Ducale, San Zanipolo e la Scuola di San Marco, i Frari e la Scuola di San Rocco, San Giorgio Maggiore, ecc..
CRITERIO II Presentare un importante interscambio di valori umani, in un lungo arco temporale o all’interno di un’area culturale del mondo, sugli sviluppi dell’architettura, nella tecnologia, nelle arti monumentali, nella pianificazione urbana e nel disegno del paesaggio	L’influenza di Venezia sullo sviluppo dell’architettura e delle arti monumentali è notevole: in primo luogo attraverso i “fondachi” o scali commerciali della Serenissima Repubblica posti lungo la costa dalmata, in Asia Minore e in Egitto, nelle isole del Mar Ionio, nel Peloponneso, a Creta e a Cipro, dove i monumenti sono stati chiaramente edificati sulla base di modelli veneziani. Tuttavia, quando iniziò a perdere il proprio potere sui mari, Venezia esercitò la propria influenza in un modo molto diverso, grazie ai suoi grandi pittori. Bellini e Giorgione, e in seguito Tiziano, Tintoretto, Veronese e Tiepolo cambiarono totalmente la percezione dello spazio, della luce e del colore imprimendo così un segno decisivo sullo sviluppo della pittura e delle arti decorative dell’intera Europa.
CRITERIO III Costituire una testimonianza unica e eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa	Con l’eccezionalità di un sito archeologico ancora animato di vita, Venezia stessa è la testimonianza del suo passato. La signora dei mari è un ponte fra l’Oriente e l’Occidente, fra l’Islam e la Cristianità e continua a vivere attraverso le migliaia di monumenti e di vestigia di un’epoca passata.

¹ Il testo aggiornato della Dichiarazione del Valore Universale Eccezionale (Outstanding Universal Value - OUV) del Sito “Venezia e la sua Laguna” è stato approvato durante la 37° Sessione del Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO (Phnom Penh, 2013), si rimanda pertanto al suddetto documento per la completa lettura dei contenuti della Dichiarazione.



CRITERI	MOTIVAZIONI
CRITERIO IV Costituire un esempio straordinario di un tipo di costruzione, di un complesso architettonico o tecnologico di un paesaggio, che illustri una o più significative fasi nella storia umana	Venezia possiede una serie ineguagliabile di complessi architettonici che illustrano l'apice dello splendore della Repubblica. Da grandi monumenti come Piazza San Marco e la Piazzetta (la Basilica, il Palazzo Ducale, la Biblioteca Marciana, il Museo Correr, le Procuratie Vecchie) fino alle residenze più modeste nelle calli e nei campi dei suoi sei quartieri (Sestieri), tra cui figurano le Scuole Grandi, gli ospedali delle Scuole e delle istituzioni di beneficenza o di mutuo soccorso del XIII secolo, Venezia presenta un completo abaco tipologico dell'architettura medievale, il cui eccezionale valore va di pari passo con il carattere straordinario di un ambiente urbano che si è dovuto adattare alle speciali esigenze del luogo.
CRITERIO V Costituire un esempio eccezionale di un insediamento umano tradizionale, dell'utilizzo di risorse territoriali o marine, rappresentativa di una cultura (o più culture) o dell'interazione dell'uomo con l'ambiente, specialmente quando questa diventa vulnerabile per effetto dei cambiamenti irreversibili	Nell'area mediterranea, la Laguna di Venezia rappresenta un esempio straordinario di habitat semi-lacustre reso vulnerabile da cambiamenti naturali e climatici irreversibili. In questo ecosistema interconnesso, in cui le barene (terreni fangosi ora sopra ora sotto il livello del mare) rivestono la stessa importanza delle isole, è necessario proteggere le abitazioni costruite su pali, i villaggi di pescatori e le risaie tanto quanto i palazzi e le chiese.
CRITERIO VI È direttamente o tangibilmente associato ad avvenimenti o tradizioni viventi, con idee o credenze, con opere artistiche o letterarie, dotate di un significato universale eccezionale	Venezia è il simbolo della lotta vittoriosa dell'uomo contro gli elementi e della sua capacità di dominare una natura ostile. La città è inoltre associata in modo diretto e tangibile alla storia dell'umanità. La "Regina dei Mari", eroicamente abbarbicata alle sue isolette, ha esteso i propri orizzonti ben oltre la laguna, l'Adriatico e il Mediterraneo. È da Venezia che Marco Polo (1254-1324) partì per esplorare la Cina, Annam, Tonkin, Sumatra, India e Persia. La sua tomba a San Lorenzo ricorda il ruolo dei mercanti veneziani nella scoperta del mondo, dopo gli Arabi, ma ben prima dei Portoghesi.

Affinché un bene sia considerato di Eccezionale Valore Universale, deve anche soddisfare le condizioni di "Integrità" e "Autenticità" così come definite nelle "Linee guida operative per l'attuazione della Convenzione del Patrimonio Mondiale" (cfr. documento vigente: "Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention", luglio 2013) e deve essere dotato di un adeguato sistema di tutela e di gestione che ne garantisca la salvaguardia.

Lo Stato italiano, avendo sottoscritto la "Convenzione sulla protezione del Patrimonio Mondiale, Culturale e Naturale" con legge del 6 aprile 1977, n. 184, si assume l'obbligo (art. 4) di "...di garantire l'identificazione, protezione, conservazione, valorizzazione e trasmissione alle generazioni future del patrimonio culturale e naturale..., situato sul suo territorio,...".

Per sottolineare l'importanza di un'adeguata gestione del patrimonio, nel 2002, nel corso della sua 26° sessione, il Comitato del Patrimonio Mondiale ha adottato la "Dichiarazione di Budapest" invitando tutti i partner a sostenere la salvaguardia del Patrimonio Mondiale, definendo che ciascuna richiesta di iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale sia accompagnata da un "Piano di Gestione" in cui venga descritto in che modo l'eccezionale valore del sito sarà tutelato. Nel 2005 l'UNESCO ha raccomandato tale adempimento anche ai siti già inclusi nella Lista.



In ambito nazionale, la legge 20 febbraio 2006, n. 77 “Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella 'lista del patrimonio mondiale’, posti sotto la tutela dell’UNESCO” introduce i piani di gestione per i siti italiani già iscritti nella Lista, al fine di assicurarne la conservazione e creare le condizioni per la loro valorizzazione.

2.2 Piano di Gestione 2012-2018

Il Piano di Gestione 2012-2018² è lo strumento che, oltre a procedere ad una individuazione e ricognizione dello stato di conservazione dei beni patrimoniali culturali e naturali del Sito, descrive il processo di azioni e di indirizzi volti a tutelarli e a valorizzarli per le future generazioni, in coerenza con l’obiettivo di un equilibrato ed armonico sviluppo economico e sociale.

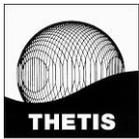
In particolare, il Piano di Gestione definisce per il Sito 8 Macro Emergenze e specifici indirizzi per la loro gestione che vengono riportati nella seguente tabella.

² Il Comune di Venezia, “soggetto referente” del Sito “Venezia e la sua Laguna”, ha approvato il Piano di Gestione 2012-2018 in Giunta Comunale il 9 novembre 2012 (DGC n. 527 del 09.11.2012) mentre gli altri enti responsabili del Sito hanno approvato il Piano con proprie delibere di giunta o consiglio e acquisito i pareri positivi presso gli organi di competenza tra la fine del 2012 e l’inizio del 2013. È prevista la sottoscrizione di un nuovo Atto di Intesa fra i soggetti responsabili del Sito per l’implementazione del Piano di Gestione e la gestione del Sito.

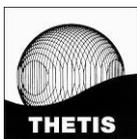


Tabella 2-2 Macroemergenze individuate dal Piano di gestione 2012-2018 del Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna”.

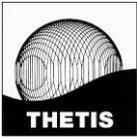
MACROEMERGENZE	INDIRIZZI
<p>1. RISCHIO IDRAULICO - ACQUA ALTA Il fenomeno del rischio idraulico nei territori di gronda lagunare è determinato all'esonazione dei fiumi e dei corsi d'acqua del bacino scolante durante le piogge intense specie se accompagnate dalla risalita delle acque marine e lagunari per effetto delle acque alte e mareggiate di scirocco. Il rischio idraulico nei centri storici lagunari è dovuto al fenomeno dell'acqua alta che si verifica quando la marea per effetto delle mareggiate di scirocco supera a Venezia la soglia dei 100-110 cm. sopra lo zero mareografico di Punta della Salute.</p> <p>Gli effetti del cambiamento climatico a seguito dell'aumento delle emissioni dei gas serra in atmosfera, possono aumentare il rischio idraulico in tutto il territorio a causa delle prospettate intensificazioni delle piogge invernali e dell'aumento del livello dei mari.</p> <p>L'aumento del livello del mare e il maggior numero di acque alte compromettono la tutela del sistema morfologico lagunare e la conservazione del sistema monumentale.</p>	<p>1.1 Completare la realizzazione del sistema di barriere mobili alle bocche di porto per risolvere definitivamente il problema delle acque alte nei centri abitati lagunari.</p> <p>1.2 Diffondere una responsabile cultura della prevenzione del rischio, fatta di buone pratiche condivise dai soggetti pubblici e privati attivi nel Sito responsabili dell'ordinaria gestione e messa in sicurezza del patrimonio ambientale e culturale del Sito.</p> <p>1.3 Difendere i centri abitati del bacino scolante dagli allagamenti provocati dall'esonazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, anche con apposita gestione del sistema delle barriere mobili del MOSE. Infatti la chiusura delle bocche di porto con barriere mobili permette di mantenere basso il livello in laguna e garantire il deflusso delle acque dolci.</p> <p>1.4 Prevenire i danni attraverso interventi strutturali e di mitigazione.</p> <p>1.5 Prima dell'entrata in funzione del MOSE prevista dopo il 2016, migliorare l'accessibilità della città in caso di acqua alta attraverso il rialzo del Piano di calpestio e la predisposizione di percorsi in quota.</p> <p>1.6 Ridurre l'impermeabilizzazione delle superfici drenanti, mantenere e potenziare la rete di scolo e realizzare bacini di contenimento e riutilizzo delle acque di prima pioggia.</p> <p>1.7 Mantenere il livello di protezione dei litorali dalle mareggiate, raggiunto con gli interventi di ripascimento, e delle componenti morfologiche lagunari con il riuso dei sedimenti di dragaggio per ricostruire le comunità biostabilizzanti di fondale, di barena, di canneto e di duna.</p>



MACROEMERGENZE	INDIRIZZI
<p>2. MOTO ONDOSO Per la Laguna di Venezia, il fenomeno del moto ondoso è imputabile soprattutto al notevole incremento del traffico acqueo dei natanti a motore. Gli effetti distruttivi sull'ambiente sono determinati dalla potenza dei motori, dalla velocità delle imbarcazioni e dalle caratteristiche idrodinamiche delle carene dei natanti.</p>	<p>2.1 Salvaguardare e tutelare la struttura morfologica della laguna e degli insediamenti storici lagunari attraverso le opere previste nel Piano di recupero morfologico e ambientale del Magistrato alle Acque: riutilizzo dei sedimenti, sovralti e velme e barene artificiali di canalizzazione e intercettazione del moto ondoso da vento e da traffico acqueo. 2.2 Promuovere una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità. Sulla base di tali studi pianificare gli interventi necessari per rendere compatibili tali attività con gli obiettivi di tutela del Sito. 2.3 Riorganizzare il sistema di distribuzione delle merci nella città storica. 2.4 Monitorare il degrado delle strutture urbane. 2.5 Regolamentare la circolazione acquee e promuovere campagne educative sulla navigazione. 2.6 Predisporre un Piano per la nautica da diporto e il traffico acqueo in laguna. 2.7 Ripensare il centro d'interscambio merci cittadino. 2.8 Ridurre drasticamente gli effetti prodotti dai natanti a motore.</p>
<p>3. INQUINAMENTO Le principali fonti di inquinamento delle acque lagunari sono determinate dagli scarichi industriali di origine civile e agricola che vengono sversati direttamente in laguna o introdotti tramite la rete idrografica del bacino scolante. L'insediamento industriale di Porto Marghera e in particolare il Petrochimico ha costituito per molto tempo una delle principali fonti di inquinamento della laguna veneta. Le fonti di inquinamento non sono soltanto quelle prodotte dalle attività industriali ma sono anche quelle derivate dagli scarichi di tipo domestico dei centri abitati lagunari privi di adeguati sistemi di depurazione e l'apporto di sostanze inquinanti provenienti dai terreni agricoli concimati del bacino scolante. Inquinamento dei fondali nell'area tra Venezia e Marghera.</p>	<p>3.1 Migliorare la qualità dei corsi d'acqua del bacino scolante secondo gli indirizzi del nuovo Piano del distretto. 3.2 Ridurre i carichi inquinanti in laguna provenienti dalle attività industriali, agricole e dai reflui urbani. 3.3 Completare la conterminazione dei siti inquinati di Marghera. 3.4 Attuare gli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera avviati dal Magistrato alle Acque di Venezia. 3.5 Allontanare il traffico delle petroliere in laguna per prevenire il rischio di un disastro ecologico con il terminal off-shore ora in corso di progettazione. 3.6 Realizzare ulteriori aree umide di fitodepurazione lungo la gronda lagunare e sul bacino scolante. 3.7 Attuare operazioni di dragaggio e asportazione dei sedimenti contaminati dai fondali dei canali industriali.</p>



MACROEMERGENZE	INDIRIZZI
<p>4. SPOPOLAMENTO La città storica e le isole minori hanno perso più della metà dei loro abitanti dal 1966 a oggi. La diminuzione della popolazione è determinata da una complessità di che vanno dal decentramento e riduzione delle attività direzionali ed amministrative della città all'esaurimento delle attività artigianali tradizionali. Progressivamente sono stati ridotti numerosi servizi destinati ai cittadini, determinando un impoverimento complessivo di funzioni della città e l'emarginazione di alcune sue parti, come ad esempio quelle indotte dal degrado dalle frequenti acque alte.</p>	<p>4.1 Contrastare il progressivo spopolamento della città storica attraverso l'insediamento di nuove attività compatibili legate al restauro urbano ed alla gestione ambientale, valorizzando la qualità dell'abitare ed eliminando le acque alte. 4.2 Contrastare la trasformazione funzionale della città storica nella monocultura turistica. 4.3 Sostenere le attività economiche, sia commerciali sia artigianali, del centro storico veneziano con particolare attenzione ai mestieri tradizionali e agli esercizi di vicinato. 4.4 Promuovere interventi di recupero e di rivitalizzazione delle aree degradate attuando meccanismi di agevolazione fiscale per i residenti. 4.5 Promuovere e sostenere nuove imprese in grado di creare occupazione. 4.6 Promuovere la formazione di nuovi artigiani legati alle attività tradizionali.</p>
<p>5. PRESSIONE TURISTICA Il turismo rappresenta un'importante risorsa economica e una notevole opportunità di sviluppo, tuttavia l'entità del fenomeno e le dimensioni assunte negli ultimi anni, stanno producendo considerevoli impatti sul tessuto sociale e sulla conservazione dei beni naturali e culturali.</p>	<p>5.1 Gestire i flussi turistici e definire una strategia di sviluppo integrata con gli altri settori economici. 5.2 Alleggerire la pressione sui centri storici attraverso l'offerta di forme alternative e complementari al turismo tradizionale. 5.3 Adottare un efficace sistema di monitoraggio dei flussi e di prenotazione delle visite in città e nei musei. 5.4 Sviluppare sistemi di mobilità alternativa e migliorare l'accessibilità all'interno del Sito. 5.5 Promuovere nuove proposte alternative al turismo tradizionale di turismo culturale, rurale, ecologico, sportivo, ecc.</p>
<p>6. GRANDI OPERE Con la definizione grandi opere, si intendono tutti gli interventi di natura pubblica, privata e/o mista, che per le loro caratteristiche tecniche-infrastrutturali sono in grado di alterare l'assetto morfologico, paesaggistico, geo-sedimentologico ed ambientale del Sito. Tale impatto si ripercuote inevitabilmente sulla tutela del patrimonio culturale presente e su quello non ancora individuato. L'impatto ha caratteristiche di grande varietà, una delle più note e diffuse nella Laguna di Venezia è la distruzione immediata o progressiva dei siti sommersi.</p>	<p>6.1 Mitigare gli impatti ambientali e paesaggistici delle grandi infrastrutture sul territorio. 6.2 Promuovere una cultura della partecipazione ai processi decisionali. 6.3 Creare una rete di dati/informazioni per la tutela integrata del patrimonio culturale e ambientale.</p>



MACROEMERGENZE	INDIRIZZI
<p>7. PESCA ILLEGALE È indicata come una delle maggiori cause di degrado dell'ambiente lagunare per i fenomeni erosivi prodotti nei bassi fondali dall'uso di attrezzi meccanici per la pesca delle vongole.</p>	<p>7.1 Intensificare i controlli da parte delle pubbliche autorità per limitare il fenomeno della pesca illegale. 7.2 Promuovere la ricostituzione della vegetazione dei fondali. 7.3 Adottare misure di contenimento della dispersione e del trasporto di sedimenti in sospensione. 7.4 Promuovere interventi normativi e di controllo della pesca praticata con mezzi meccanici per accelerare l'attuazione del Piano da tempo predisposto dalla Provincia di Venezia. 7.5 Attivare sistemi di videosorveglianza e controllo remoto per le aree maggiormente sensibili e sottoposte a fenomeni di pesca illegale di maggiore intensità.</p>
<p>8. DEGRADO EDILIZIO URBANO Il degrado del patrimonio edilizio storico può essere determinato da fattori ambientali e naturali che agiscono sulle strutture e sui materiali costruttivi alterando i loro originari caratteri compositivi, ma anche da interventi di trasformazione fisica incoerenti con le caratteristiche costruttive del manufatto e da sollecitazioni provocate dalle attività umane. Una delle cause principali del degrado edilizio ed urbano degli insediamenti storici lagunari, oltre alla crescita del livello del mare e all'aumento delle acque alte, è data dal moto ondoso provocato dai natanti a motore. L'azione delle onde sulle murature di sponda degli edifici e delle rive provoca fenomeni erosivi e di disaggregazione delle stesse murature, già indebolite dall'asportazione del sedime per il crescente numero di acque alte seguite da basse maree pronunciate. Un altro rilevante fattore di degrado degli edifici è causato dall'aumento dei livelli di marea che causa il fenomeno dell'umidità ascendente dell'acqua salina sulle murature con gravi danni alla loro conservazione.</p>	<p>8.1 Monitorare la subsidenza dell'edificato storico e la crescita del livello del mare. 8.2 Limitare il moto ondoso nei canali interni della città regolamentando l'accesso dei natanti a motore per tipologia e dimensioni. 8.3 Sviluppare sistemi informativi per la programmazione ed attuazione degli interventi di manutenzione della città (reti infrastrutturali e sottoservizi, viabilità, pulizia e scavo dei canali, consolidamento e restauro dei muri di sponda degli edifici e delle fondamenta dei canali). 8.4 Definire strumenti normativi e pratiche operative di restauro e recupero degli immobili dei centri storici sulla base delle compatibilità integrate delle componenti formali, tipologiche, costruttive e funzionali degli edifici. 8.5 Costruire banche dati e sistemi informativi aggiornati sullo stato di conservazione e di sicurezza degli edifici storici, anche per l'incolumità delle persone (caduta intonaci ed elementi architettonici) e per monitorare gli interventi di restauro (mappatura). 8.6 Sviluppare la cultura del restauro attraverso la trasmissione delle pratiche costruttive tradizionali e la formazione di maestranze qualificate. 8.7 Definire progetti di conoscenza e comunicazione delle tecniche di restauro. 8.8 Programmare progetti di recupero e di riqualificazione delle aree degradate e dismesse.</p>

3 Aeroporto di Venezia "Marco Polo" e Masterplan 2021

3.1 Analisi dello stato attuale

L'area interessata dagli interventi definiti dal Masterplan 2021 si trova prevalentemente all'interno del sito dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, posto in località Tessera (Municipalità di Favaro Veneto, Comune di Venezia), così come riportato nella figura successiva.

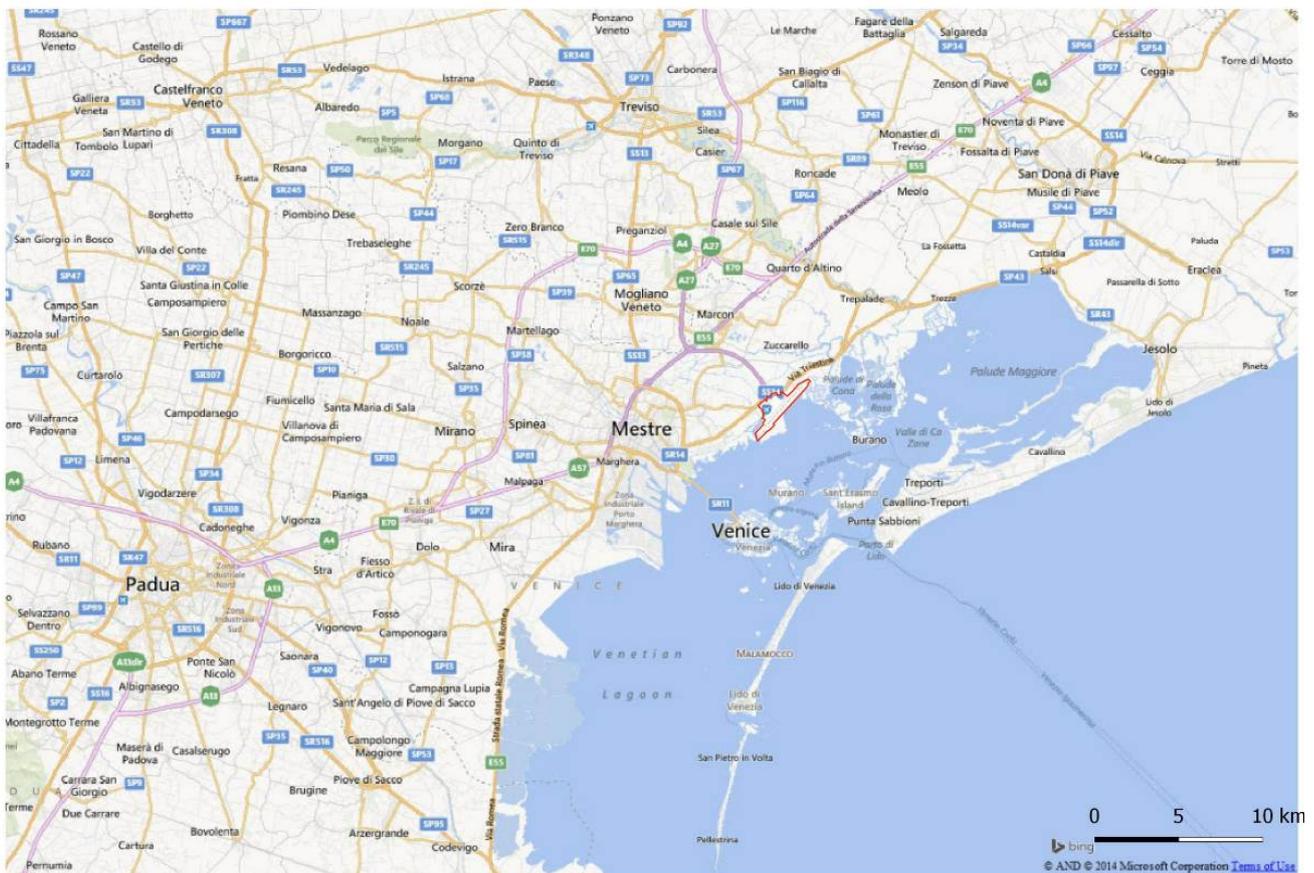


Figura 3-1 Inquadramento geografico dell'area aeroportuale.

L'aeroporto "Marco Polo", si trova ai margini della laguna di Venezia. La storia dell'aeroporto inizia infatti con l'imbonimento della porzione lagunare di barena, velma e bassofondo a ridosso di un tratto del canale Oselino, che viene tombato (cfr. Figura 3-2).



Figura 3-2 Foto, scattata durante le fasi di costruzione della pista nel maggio 1960 (Fonte: Resini, 2008³).

³ Resini D. (a cura di), 2008. Un aeroporto per Venezia. Marsilio, Venezia.

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia è lo scalo di riferimento del nord est dell'Italia per il quale rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze.

In generale l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con l'A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre (cfr. Figura 3-3). Inoltre è garantita l'accessibilità via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole.

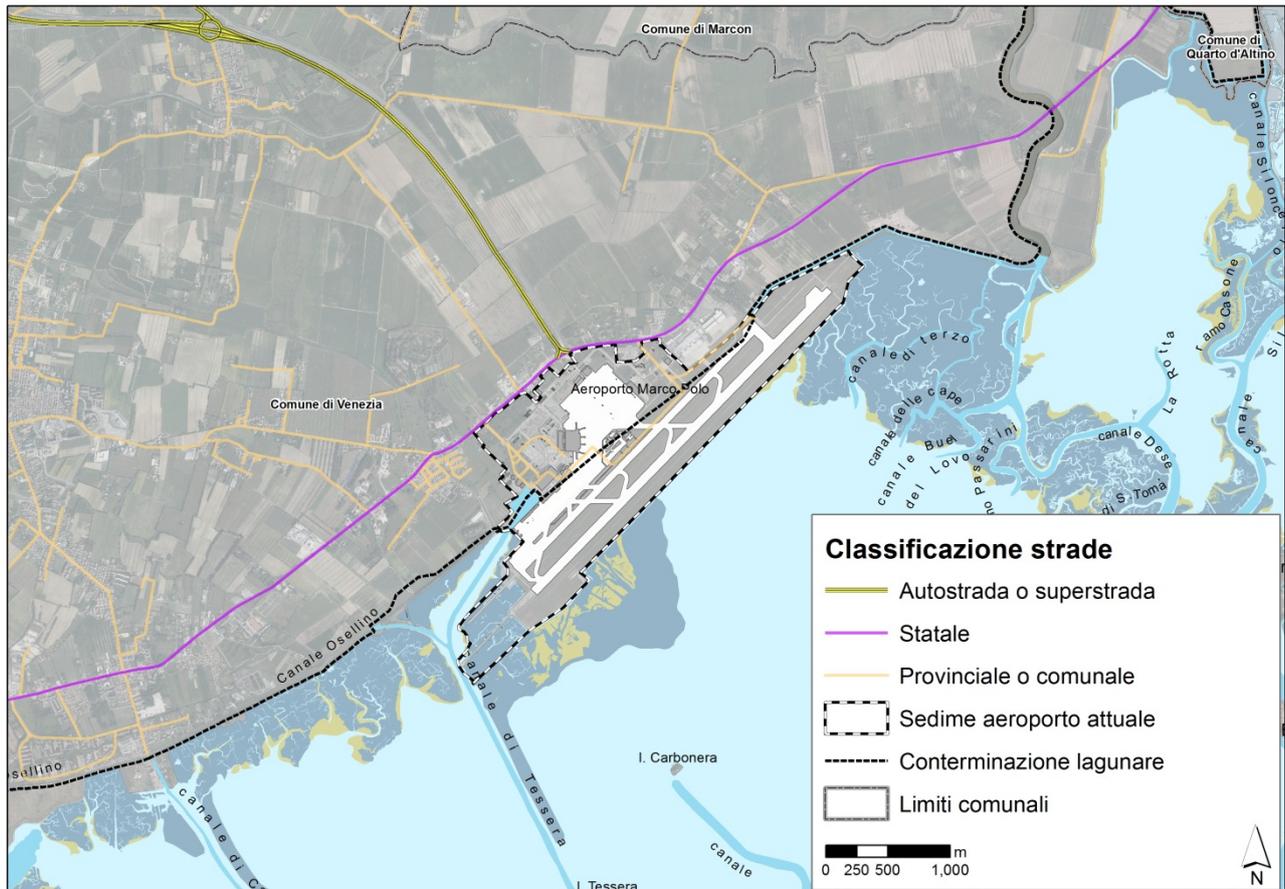


Figura 3-3 Infrastrutture e reti.

L'accesso all'aeroporto via acqua avviene attraverso il canale di Tesserà fino alla darsena omonima cui si affaccia il sedime aeroportuale (Figura 3-4).



Figura 3-4 Accesso acqueo all'aeroporto.

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

L'area circostante l'aeroporto è attualmente adibita ad uso agricolo. Nelle aree immediatamente adiacenti al sedime aeroportuale vi è una struttura, il casinò di Cà Noghera, principalmente dedicata all'intrattenimento, alcune piccole strutture dedicate alla recettività turistica, una centrale di betonaggio e alcune abitazioni private.

In prossimità della testata pista 22 esiste una modesta attività artigianale destinata al rimessaggio di imbarcazioni da diporto.

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

Si veda alla successiva figura la mappa delle infrastrutture e degli abitati segnalati.



Figura 3-5 Contesto territoriale.

Dal punto di vista storico ed archeologico, l'ambito si colloca in una zona molto particolare del territorio veneto. Il margine tra la laguna e la terraferma ha subito nel tempo numerosi movimenti causati sia dalle variazioni delle condizioni ambientali e climatiche sia dall'opera dell'uomo; al peregrinare della linea interna di costa è corrisposto il movimento degli insediamenti antropici affacciati sulla laguna.

La presenza antropica in tali aree è documentata da più di due millenni.

Se poco noti e visibili sono gli insediamenti archeologici lagunari, evidente e ormai nota è la Via Annia che collegava Adria con Aquileia già in epoca romana; la costruzione della strada consolare iniziò nel 159 a.C. e venne definitivamente completata nel 131 a.C..

La Via Annia, nel tratto interessato dall'area dell'aeroporto "Marco Polo" si staccava dalla stazione di Ad Tertium e raggiungeva Altino proprio sopra l'attuale Via Orlanda.

Attorno alla Via Annia, nei tratti extra urbani antichi, la presenza dell'uomo è stata descritta da rinvenimenti di necropoli.

In laguna invece, gli insediamenti facevano capo alla Via Endolitoranea che per acque interne collegava Rimini con Aquileia e che in questa parte di laguna univa Murano con Torcello. Ad Altino, sin dall'epoca paleoveneta, uomini e merci venivano trasferiti dai carri alle imbarcazioni con le quali raggiungere l'isola di Torcello. Dall'isola di Torcello, il traffico navale procedeva verso nord in direzione Cavallino per raggiungere le altre lagune del Piave e del Livenza e del Tagliamento verso Aquileia e Grado, o verso sud verso Murano, San

Pietro di Castello, poi Malamocco e infine Chioggia e attraversare le foci del Bacchiglione, dell'Adige e oltrepassare il delta del Po per arrivare fino a Comacchio e poi scendere a Rimini.

Le notizie certe sulla storia dei luoghi, delle genti e degli insediamenti diventano sistematiche solo a partire dal XII secolo, con i primi documenti scritti riferiti alla repubblica di Venezia oggi conservati presso l'Archivio di Stato di Venezia.

Nel periodo che va tra le documentazioni degli storici romani e l'epoca veneziana, i materiali utili alla comprensione sullo stato del territorio e degli uomini sono quelli forniti dagli studi sull'evoluzione geomorfologica e dagli scavi archeologici dell'intera laguna nord.

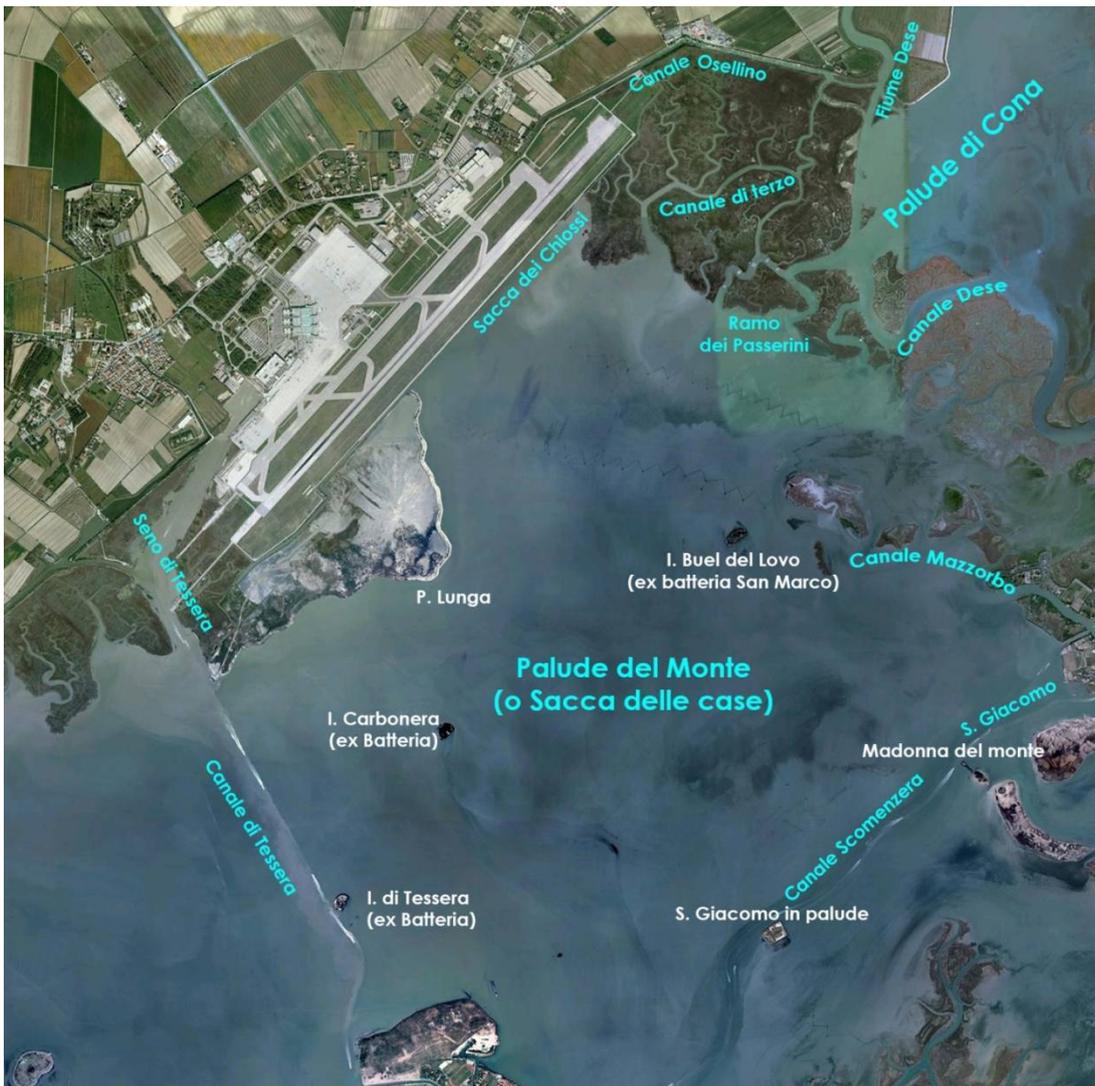


Figura 3-6 Vista aerea della porzione di laguna di Venezia compresa tra l'isola di Murano a Sud Ovest, l'isola di Mazzorbo a Est e le barene a nord limitrofe all'aeroporto di Tessera. In celeste sono indicati gli idronimi, e in bianco i toponimi.

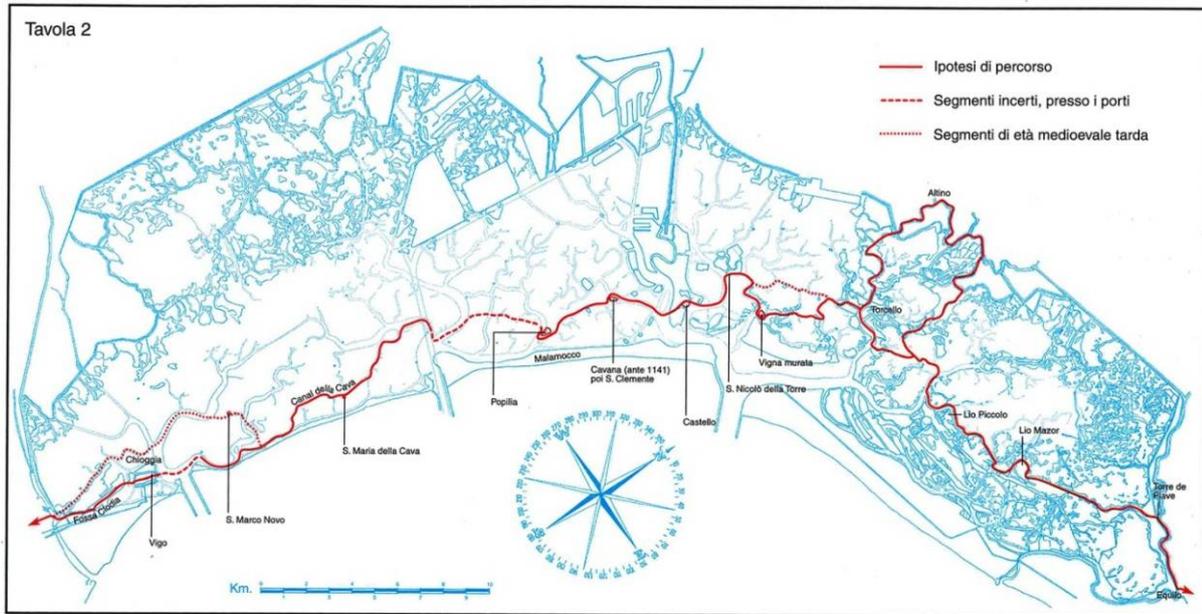


Figura 3-7 Tracciato della via endolagunare all'interno della laguna di Venezia secondo l'ipotesi di Wladimiro Dorigo. La via collegava Rimini con Aquileia per acque interne già in epoca pre-romana. (Tratto da: AAVV, *La laguna di Venezia, "La via acquea endolitoranea, fra Chioggia ed Equilo"*, Wladimiro Dorigo, pag.147, ed. Cierre).



Figura 3-8 Tracciato in rosso della strada consolare romana "Via Annia", completata nel 131 a.C., che nel tratto compreso tra Mestre e Tessera correva sotto l'attuale via Orlanda. (Tratto da L. Bosio, *"le strade romane della Venetia e dell' Histria"*, pag. 70, editoriale Programma).



Pur essendo questa un'area da sempre ubicata, almeno in epoca storica, ai margini fra terraferma e laguna, è stata scarsamente antropizzata dal punto di vista dell'insediamento stabile di carattere urbano, ma è stata maggiormente interessata dal transito umano, mediante piccole imbarcazioni, che attraversavano, nei punti più favorevoli consentiti dai ghebbi più profondi, prima ancora dei canali, le zone di barena per passare dalla terraferma ai canali della laguna. La cartografia antica riporta l'esistenza di alcune osterie o di piccole pievi, quali tipologie di edifici presenti lungo l'ultimo margine di terra.

Dal punto di vista archeologico, sono tutt'oggi presenti, in laguna, in località Sacca Case, posta a est del canale di Tessera e il località Sacca dei Chioffi, posta ai margini sud est dell'aeroporto, alcuni materiali d'epoca tardo antica riconducibili a torri daziarie o a edifici un tempo posti sicuramente su isole.

È invece documentata, nella prima fascia di laguna interna, la presenza in epoca altomedievale e basso medievale di insediamenti religiosi già scomparsi o in rovina nel XV secolo, quali ad esempio i monasteri di Sant'Antonio di Tessera e di San Cipriano da Terra: il primo oggi sepolto in terraferma, non lontano dall'attuale aeroporto; il secondo individuato in laguna aperta, al largo dell'attuale limite delle barene di gronda.

È nota inoltre l'esistenza, protrattasi almeno fino all'inizio dell'Ottocento, di numerosi fabbricati per la produzione di laterizi, attività documentata in loco almeno dal XII secolo, che ha da sempre, fino a tempi recentissimi, caratterizzato questo territorio ricco dei depositi argillosi, materia prima destinata sia alla lavorazione negli impianti locali, sia all'esportazione in altre località, come nel centro storico di Venezia.

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

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

Nella porzione nord ovest, nord est e sud ovest dell'aeroporto si incrociano tre forti facenti parte del "Campo trincerato di Mestre": il forte Bazzera e i forti Rossarol e Pepe (più distanti) (cfr. Figura 3-9).

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

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

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



Figura 3-9 Forti nell'intorno dell'aeroporto.

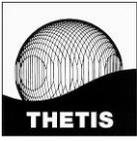
Nell'immediato intorno aeroportuale sono inoltre presenti barene naturali e barene artificiali. Nella successiva figura si riporta la mappa con evidenziate le strutture suddette, secondo i rilievi e le cartografie del Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia).



Figura 3-10 Strutture barenali nell'intorno dell'aeroporto.

Dal punto di vista vegetazionale, il settore di terraferma in analisi è interessato da un'intensa attività antropica che ha prodotto profonde modificazioni sulle fitocenosi le quali conservano caratteri di naturalità solo in aree marginali e di ridotta estensione. La maggior parte del territorio risulta occupato da terreni agrari inframmezzati ad una fitta rete di corsi d'acqua secondari, soprattutto fossi e canali.

I corsi d'acqua presenti nell'area di studio sono per lo più canalizzati e sottoposti a periodiche pulizie dalla vegetazione spontanea che limitano lo sviluppo di comunità riparie naturaliformi



Nel territorio in esame sono presenti piccole formazioni boscate che si conservano nelle pertinenze di abitazioni rurali o giardini. Si tratta spesso di popolamenti a dominanza di robinia (*Robinia pseudoacacia*).

Più rare sono le formazioni assimilabili al quercio - carpinetto della bassa pianura caratterizzate dalla presenza di carpino bianco (*Carpinus betulus*), farnia (*Quercus robur*), olmo (*Ulmus minor*), orniello (*Fraxinus ornus*), acero campestre (*Acer campestre*), corniolo (*Cornus mas*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), nocciolo (*Corylus avellana*), biancospino (*Crataegus monogyna*), evonimo (*Euonymus europaeus*) e rovi (*Rubus ulmifolius*, *Rubus caesius*).

Inoltre, in prossimità ed all'interno dell'aeroporto sono presenti aree boscate di origine antropica a prevalenza di pino domestico (*Pinus pinea*).

Nell'area di studio, come in molte altre della pianura veneta, sono presenti pioppicoltura e vigneti, che si configurano come coltivazioni intensive che si inseriscono nel più ampio contesto dei seminativi circostanti. In prossimità dell'area aeroportuale sono inoltre presenti numerosi vivai, caratterizzati dall'impianto regolare di specie ornamentali prevalentemente esotiche. Molta parte della porzione terrestre dell'area in esame è occupata da seminativi, in particolare mais e soia, interrotti dalla presenza di filari e siepi che si sviluppano prevalentemente lungo i canali irrigui. Le specie arboree più diffuse in tal contesto sono olmo (*Ulmus minor*), acero campestre (*Acer campestre*) e robinia (*Robinia pseudoacacia*).

Dal punto di vista idraulico, la porzione di terraferma ricompresa nell'area in esame è caratterizzata da giacitura piuttosto depressa, inferiore al medio mare, ed il drenaggio delle acque meteoriche vi è assicurato da una fitta rete di canali e scoli di bonifica afferenti ad impianti di sollevamento dedicati, gestiti dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

Per quanto concerne la porzione lagunare, l'aeroporto Marco Polo, contornato da barene alle due estremità (cfr. Figura 3-10), si affaccia su un'area di bassi fondali con profondità medie dell'ordine di 50÷100 cm, crescenti da Nord verso Sud, intagliati a Sud dal Canale di Tessera, che assicura il collegamento acqueo tra l'aeroporto e il centro storico veneziano via Murano con una profondità media dell'ordine di 150÷200 cm.

Le velocità di corrente sono, in quest'area lagunare, estremamente ridotte a causa della posizione periferica, prossima al partiacque tra il bacino settentrionale, afferente al Canale di Treporti, ed il bacino centro-settentrionale, afferente al Canale di San Nicolò di Lido. Alla scarsa vivacità idrodinamica contribuiscono inoltre la limitata profondità dei fondali e l'assenza di canali principali che possano fungere da vie preferenziali di propagazione della marea.

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



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



Figura 3-11 Sedime aeroportuale - stato di fatto.

L'aeroporto dispone di un sistema di atterraggio strumentale di precisione, esso è dotato di due piste di volo parallele e distanti tra loro 202.00 m. Tale vicinanza non permette il loro utilizzo contemporaneo per operazioni di volo in termini di atterraggi e/o decolli. L'aeroporto è dunque da considerarsi operativamente a pista di volo singola, potendo utilizzare alternativamente e solo o l'una o l'altra in condizioni particolari (lavori di manutenzione ordinaria/straordinari ecc.).



Figura 3-12 Layout delle infrastrutture di volo – stato attuale.

La pista di volo principale, RWYs 04R/22L, è utilizzata prevalentemente nella direzione 04-22 con atterraggi e decolli per RWY04R (in considerazione anche del fatto che il vento più frequente è proveniente da nord-est).

3.2 Analisi dei vincoli e tutele

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

In particolare, l'intera area è sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana, quest'ultima descritta dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia con nota n. 382 del 23 gennaio 1985 quale "un esempio unico di sistema ambientale in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolari aspetti geologici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche urbanistiche".

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

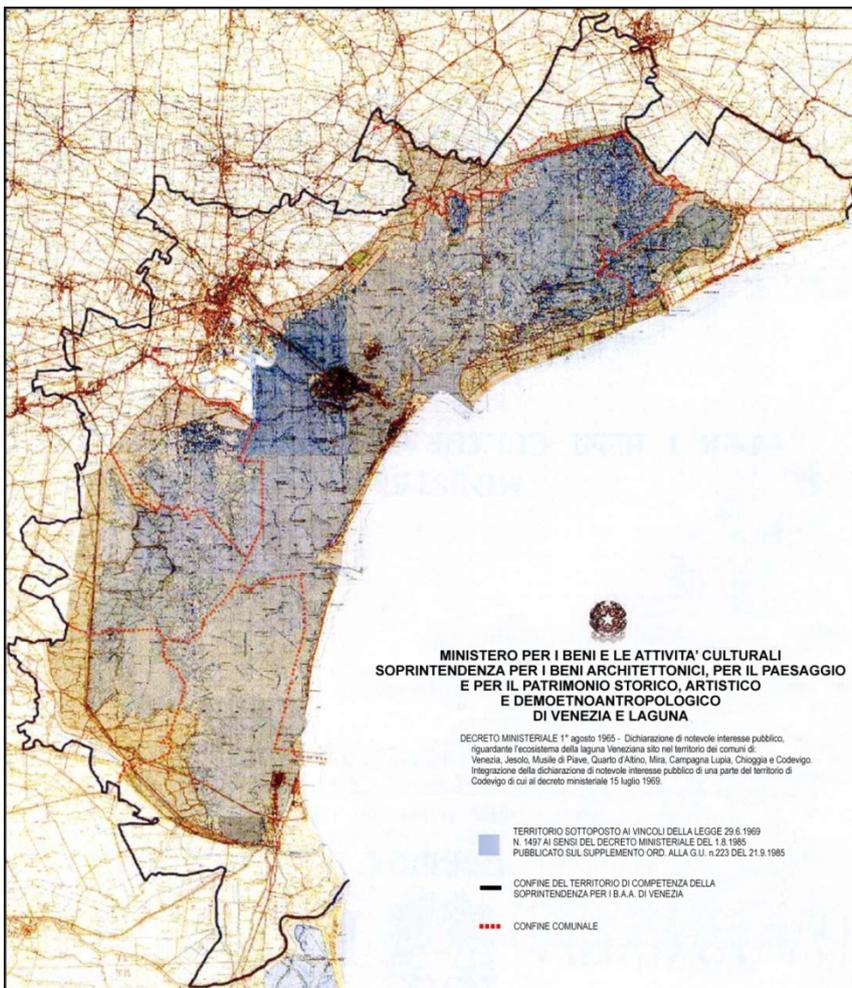


Figura 3-13 Territorio sottoposto ai vincoli della Legge n. 1497 del 29.06.1939 ai sensi del DM del 1 agosto 1985.

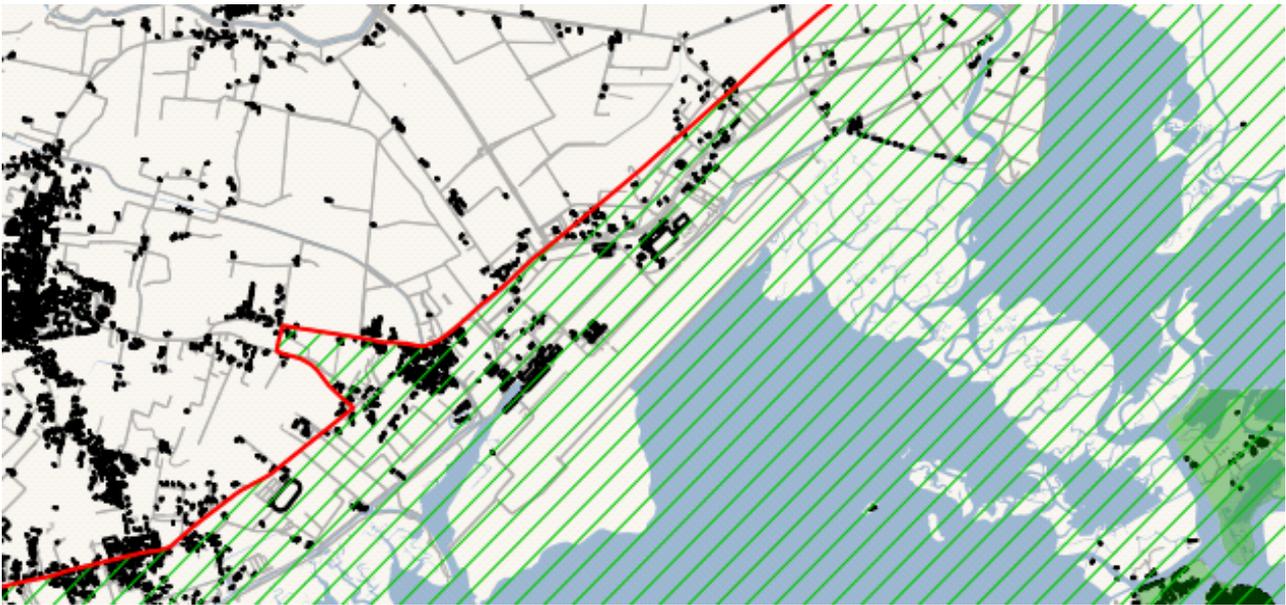


Figura 3-14 Particolare del vincolo paesaggistico vigente (tratteggio verde) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).

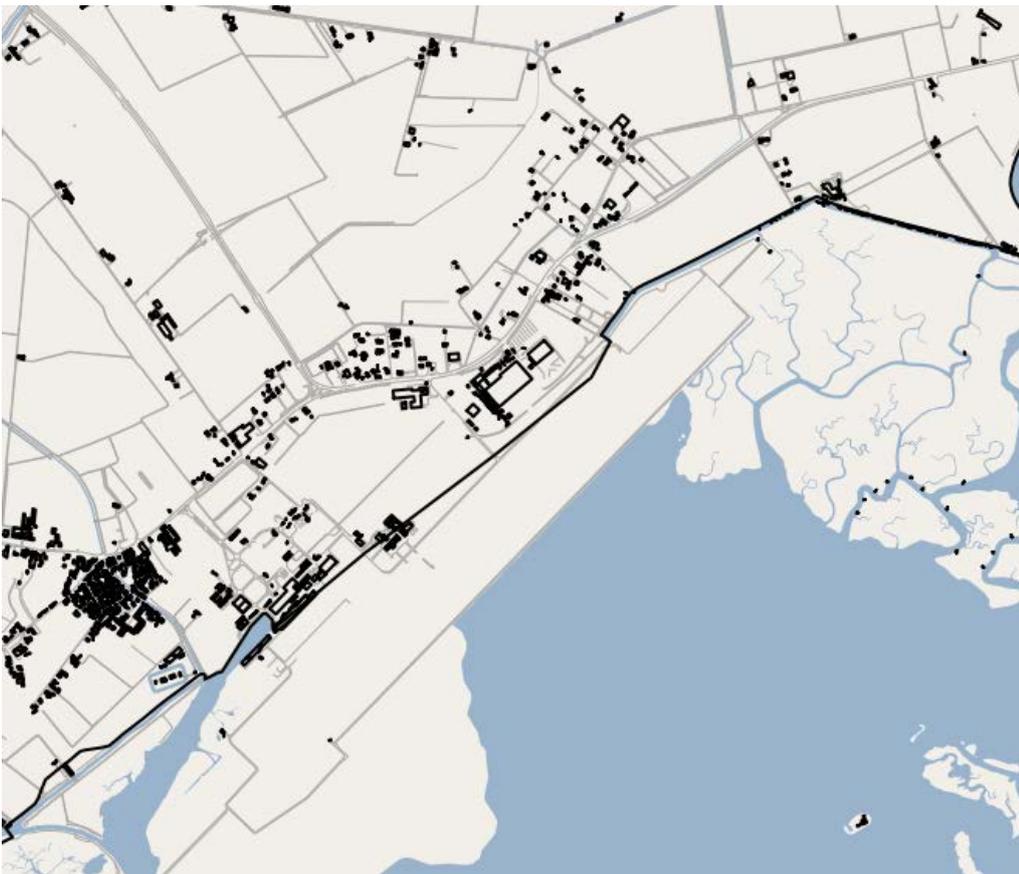


Figura 3-15 Particolare della conferma lagunare vigente (linea nera) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).

Per quanto concerne il **vincolo archeologico** la laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso), pubblicate nel volume "Le zone archeologiche del Veneto" (1987)⁴ e recepite nel PTRC della Regione del Veneto (cfr. Figura 3-16).

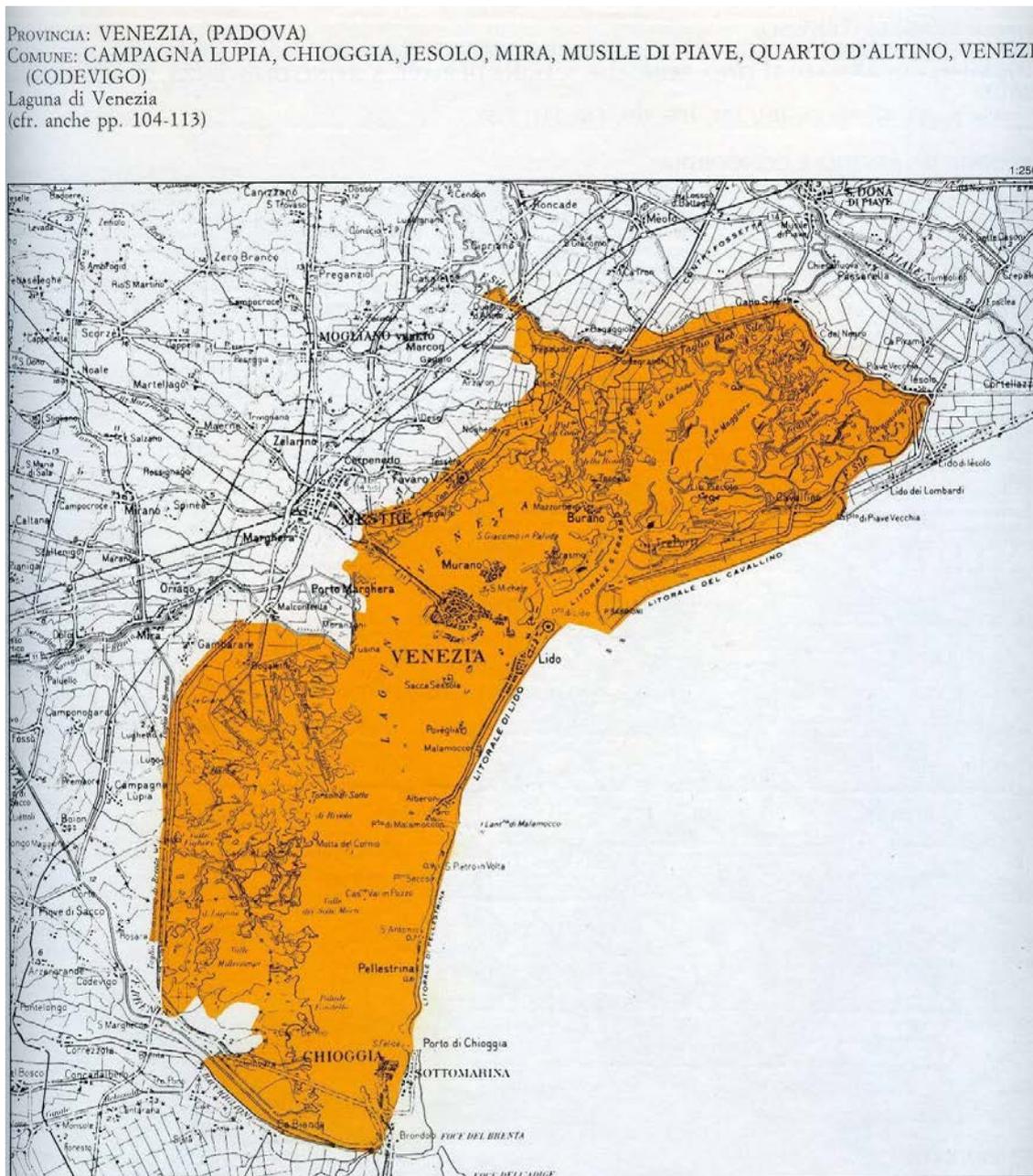


Figura 3-16 Zona di interesse paesaggistico-archeologico della laguna di Venezia (Estratto del volume "Le zone archeologiche del Veneto", Venezia, 1987).

⁴ AA.VV., Le zone archeologiche del Veneto. Elenco e delimitazione ai sensi delle leggi 1° giugno 1939, n. 1089 e 8 agosto 1985, n. 431, Venezia 1987.

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

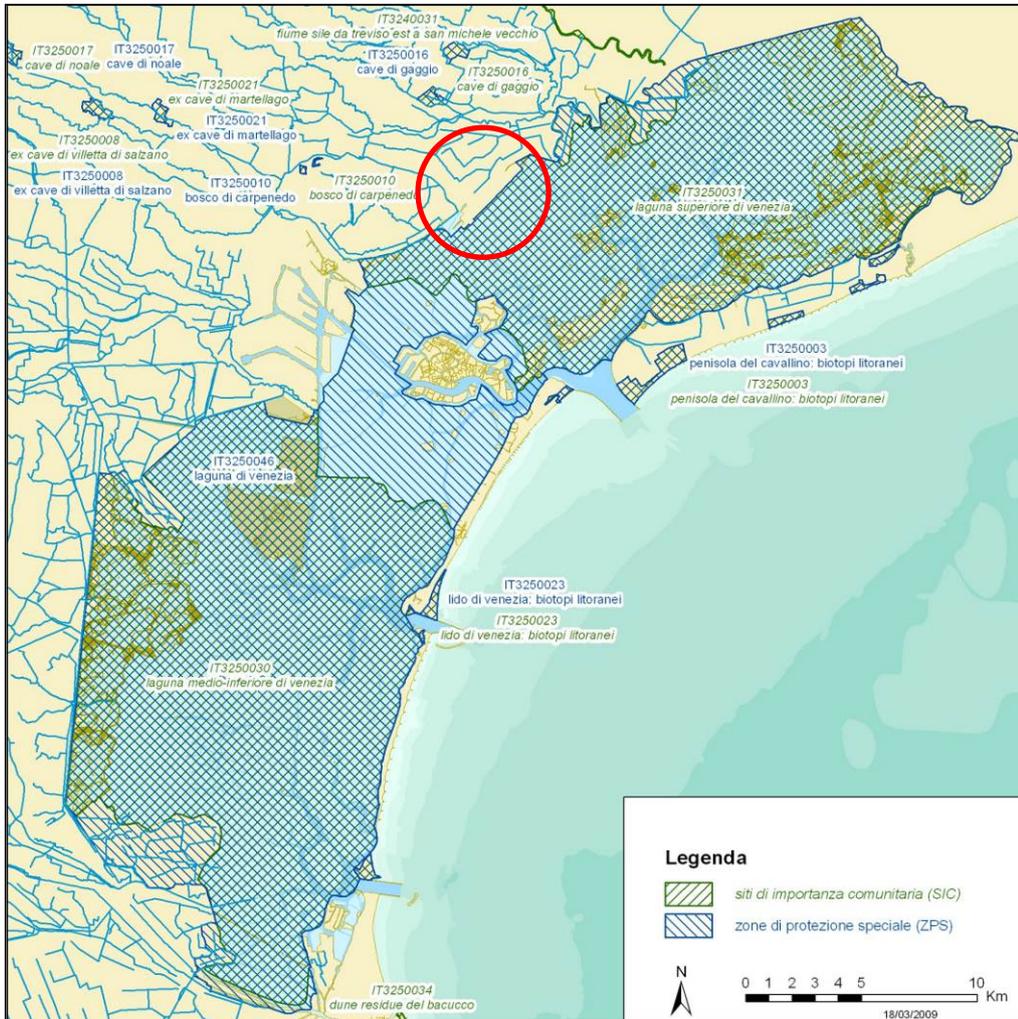


Figura 3-17 Siti Rete Natura 2000 nella laguna di Venezia (in rosso evidenziata l’area dell’aeroporto).

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

Piano ambientale del parco e, di conseguenza, nemmeno il Piano stesso previsto per l'appunto espressamente dalla deliberazione stessa.

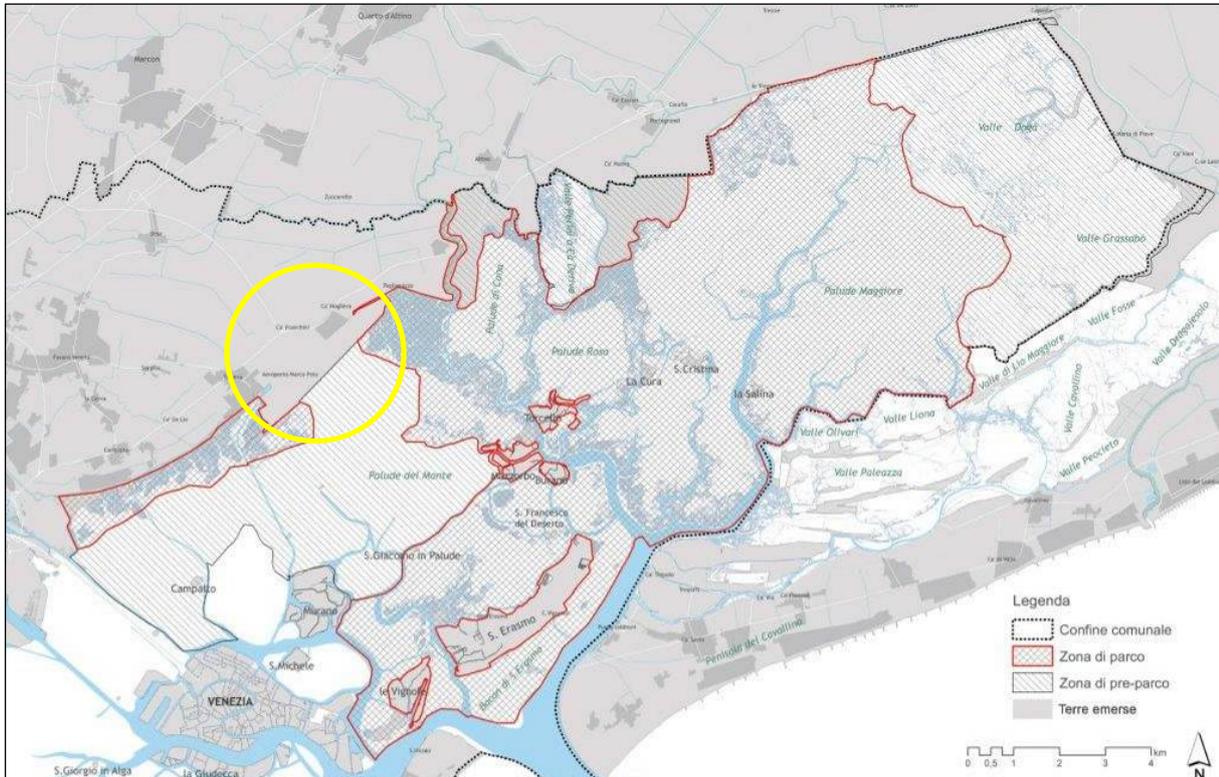


Figura 3-18 Allegato 1 alla Deliberazione n. 27 del 12-13 maggio 2014 (in giallo evidenziata l'area dell'aeroporto).



3.3 Le previsioni del Masterplan 2021

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

Gli interventi in esame previsti dal Masterplan 2021 sono quindi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti.

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

L'anno di riferimento delle previsioni del Masterplan 2021 è stabilito nell'anno 2013.

Tabella 3-1 Sintesi delle previsioni di traffico del Masterplan 2021.

	passeggeri	merci (tonn)	movimenti aerei totali
2013	8'388'475	37'681	80'999
2021	11'622'148	47'121	102'967

Si riporta nella successiva tabella l'elenco degli interventi previsti dal Masterplan 2021 con indicata la tipologia di intervento.

Tutti gli interventi sono stati poi opportunamente mappati nella Figura 3-19.

Tabella 3-2 Interventi previsti dal Masterplan 2021.

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia A. Nuove costruzioni B. Adeguamento/ Riqua- lificazione/Demolizioni C. Aree di espansione
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.	A
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 Tesserà, conosciuta come "Area Aeroterminale". Di tale area è prevista l'acquisizione entro il 2021, ma non sono dettagliati gli interventi, in quanto successivi al 2021. Aree a nord-est dell'aeroporto, che verranno utilizzate a servizio dei cantieri di riqualifica delle infrastrutture di volo (depositi materiali di risulta, aree per i mezzi e i materiali ecc.).	C
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	A
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	A
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.	A
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consente la creazione di circa 1900 posti auto.	A
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	A
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Adeguamento della viabilità interna alle trasformazioni in area landside.	B
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	A
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualfica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.	A-B-C *
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione all'esterno del sedime.	A
5.06-5.32	Sottoservizi	Adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici)	B
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualfica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.	A
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).	A
6.02	Adeguamento del depuratore	Interventi di adeguamento ai fini del riuso delle acque depurate per la gestione del ciclo idrico integrato.	B
6.17 **	Mitigazioni e compensazioni ambientali	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Masterplan.	A-B

* allungamento della pista in porzione di barena (lato canale di Tesserà)

** si tratta di una voce del Masterplan in cui vengono inseriti interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale ne ha rilevata la necessità, illustrati e sintetizzati nel presente documento, per quanto di competenza, al cap. 4.2.



Figura 3-19 Sedime aeroportuale - Interventi previsti dal Masterplan 2021.



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

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

Infine nella Figura 3-20, che illustra le aree "da acquisire", sono evidenziate in giallo anche due aree di superficie ridotta, in corrispondenza delle due testate della pista, già del demanio e già in concessione a SAVE ma attualmente esterne alla recinzione; tali aree verranno quindi ricomprese all'interno della recinzione, senza alcuna reale acquisizione.

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

Tabella 3-3 Aree di espansione.

Area	Destinazione prevista	Superficie [m²]
A	Aeroterminal	165'000
B	Espansione piazzale (4.06.02)	3800
C	Espansione piazzale (4.06.02)	15'200
D	Servizi aeroportuali	50'314
E	Bacino di laminazione (5.01)	149'400

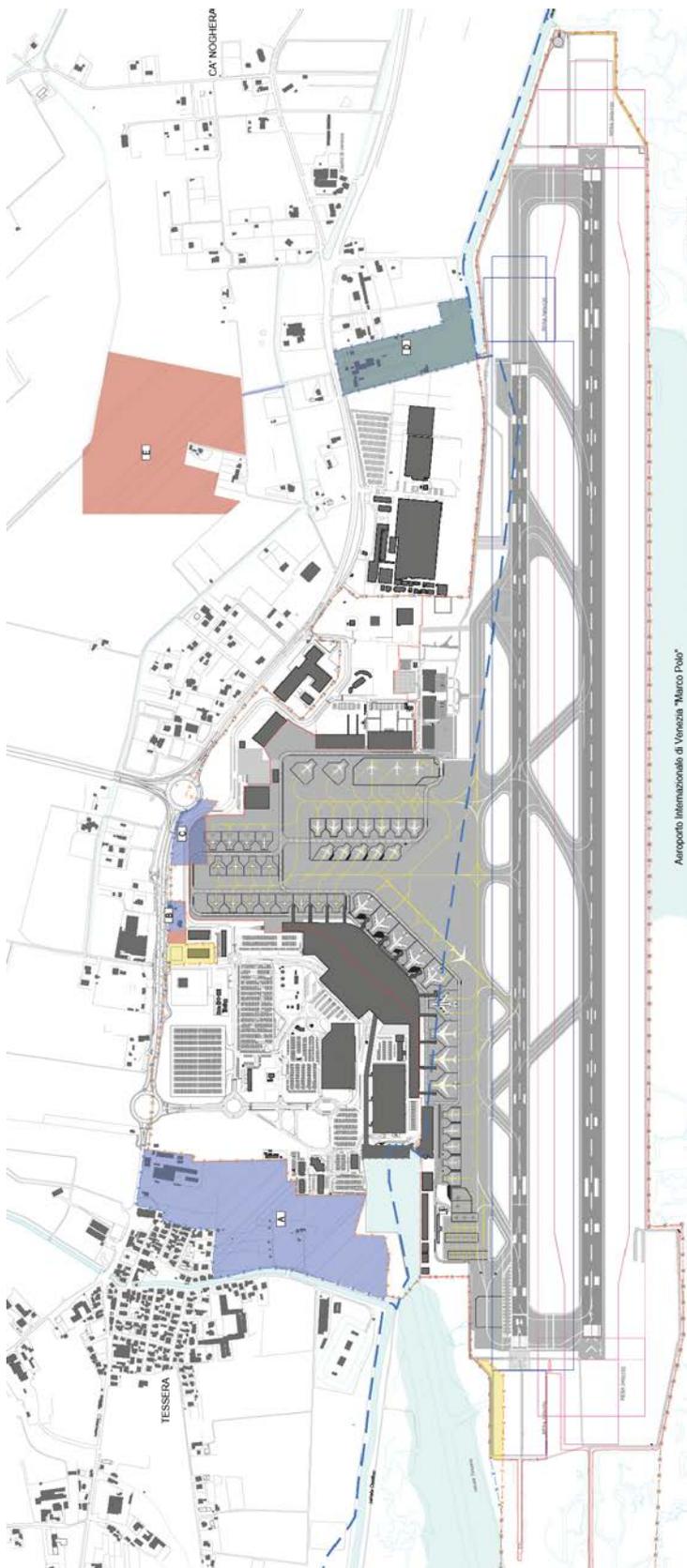
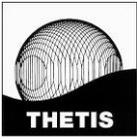


Figura 3-20 Aree di espansione del sedime aeroportuale.



3.4 Valutazione dell'area di intervento in relazione ai caratteri del Sito UNESCO

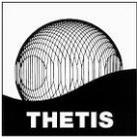
L'area di intervento, intesa come l'area all'interno della quale verranno realizzati gli adeguamenti funzionali all'incremento di traffico passeggeri atteso al 2021, è limitata quasi esclusivamente al sedime aeroportuale attuale ed a poche aree limitrofe. Essa, come si è illustrato al par. 3.1, è fortemente connotata dalla funzione aeroportuale e dalle infrastrutture di accesso al terminal passeggeri. Il tutto risulta quindi funzionalmente coerente con la destinazione aeroportuale e percettivamente riconoscibile come tale.

All'interno dell'area di intervento non sono presenti quegli elementi unici, materiali o immateriali, che caratterizzano il Sito "Venezia e la sua Laguna", quali beni archeologici, monumentali, paesaggistici e culturali, anche se si segnala nell'immediato intorno aeroportuale la presenza dei forti storici Bazzera, Rossarol e Pepe e di aree barenali, naturali e artificiali.

Si segnala inoltre la probabile presenza dell'antica via Annia e di eventuali sue pertinenze in corrispondenza dell'area di espansione "E" (cfr. Figura 3-20), come peraltro evidenziato nella Verifica preliminare dell'interesse archeologico e nel par. 3.1.

Dal punto di vista dei fenomeni indotti dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale (la movimentazione delle persone, la loro destinazione) va considerato un ambito più vasto che va a comprendere le vie di accesso e le principali destinazioni, rispetto agli elementi del Sito UNESCO.

In questo senso la valutazione che verrà sviluppata al capitolo successivo terrà conto della diversa scala di ciascun fattore di incidenza determinato dalle previsioni del Masterplan 2021.



4 Valutazione del grado di incidenza del Masterplan 2021

Si riporta nel seguito l'esame delle potenziali incidenze che le opere previste dal Masterplan 2021 potrebbero generare sullo stato di conservazione del Sito UNESCO in relazione alle 8 Macro Emergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.

In tal senso è stata effettuata una prima analisi di screening per selezionare le possibili incidenze, confrontando interventi ed obiettivi del Masterplan 2021, così come descritti al cap. 3, con gli indirizzi del Piano di Gestione 2012-2018 per contrastare le Macro Emergenze, al fine di evidenziare gli aspetti pertinenti per cui è necessario un approfondimento.

Sulle potenziali incidenze emerse dall'analisi di screening è stato effettuato un approfondimento che costituisce il contenuto dei paragrafi successivi.

Gli approfondimenti portano a determinare un grado di incidenza (positivo, negativo o trascurabile), sulla base delle analisi delle trasformazioni indotte dal Masterplan 2021, rispetto allo stato attuale (considerato nell'anno di riferimento 2013, omogeneo per tutte le valutazioni effettuate nella documentazione di SIA e di integrazione), che possono interagire rispetto ai fenomeni/processi in grado di minacciare l'unicità del Sito e il suo valore (Macro Emergenze).

La scala di incidenza risulta quindi così modulata:

incidenza positiva – quando le trasformazioni indotte da dal Masterplan 2021 sono sinergiche rispetto agli indirizzi del Piano di Gestione 2012-2018 per contrastare le Macro Emergenze;

incidenza trascurabile – quando le trasformazioni indotte dal Masterplan 2021 risultano indifferenti rispetto agli indirizzi del Piano di Gestione 2012-2018 per contrastare le Macro Emergenze o inducono modifiche non distinguibili all'interno della variabilità del sistema;

incidenza negativa – quando le trasformazioni indotte da dal Masterplan 2021 ostacolano o inducono fattori di peggioramento delle Macro Emergenze stesse.

Si può verificare inoltre il caso di incidenza **nulla** - qualora l'analisi portasse ad escludere il fattore perturbativo considerato, come nel caso di alcuni aspetti dell'analisi di screening..

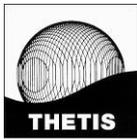
L'incidenza viene quindi stimata per ciascuna delle Macro Emergenze e dei relativi indirizzi selezionati e la valutazione complessiva dell'incidenza del Masterplan 2021 sarà espressa come l'incidenza maggiore fra tutte quelle calcolate per i singoli aspetti analizzati.

Nella successiva tabella si riporta l'analisi di screening.



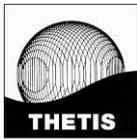
Tabella 4-1 Analisi di screening delle possibili incidenze con il Sito.

MACROEMERGENZE E INDIRIZZI		INCIDENZA DELL'INTERVENTO
1. RISCHIO IDRAULICO - ACQUA ALTA	1.1 Completare la realizzazione del sistema di barriere mobili alle bocche di porto per risolvere definitivamente il problema delle acque alte nei centri abitati lagunari.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non interferiscono: <ul style="list-style-type: none"> • con i cantieri del sistema MOSE; • con gli obiettivi delle opere.
	1.2 Diffondere una responsabile cultura della prevenzione del rischio, fatta di buone pratiche condivise dai soggetti pubblici e privati attivi nel Sito responsabili dell'ordinaria gestione e messa in sicurezza del patrimonio ambientale e culturale del Sito.	Incidenza trattata al par. 4.1.1.
	1.3 Difendere i centri abitati del bacino scolante dagli allagamenti provocati dall'esondazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, anche con apposita gestione del sistema delle barriere mobili del MOSE. Infatti la chiusura delle bocche di porto con barriere mobili permette di mantenere basso il livello in laguna e garantire il deflusso delle acque dolci.	Incidenza trattata al par. 4.1.1.
	1.4 Prevenire i danni attraverso interventi strutturali e di mitigazione.	Incidenza trattata al par. 4.1.1.
	1.5 Prima dell'entrata in funzione del MOSE prevista dopo il 2016, migliorare l'accessibilità della città in caso di acqua alta attraverso il rialzo del Piano di calpestio e la predisposizione di percorsi in quota.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza il fenomeno dell'acqua alta in città (Centro storico di Venezia).
	1.6 Ridurre l'impermeabilizzazione delle superfici drenanti, mantenere e potenziare la rete di scolo e realizzare bacini di contenimento e riutilizzo delle acque di prima pioggia.	Incidenza trattata al par. 4.1.1.
	1.7 Mantenere il livello di protezione dei litorali dalle mareggiate, raggiunto con gli interventi di ripascimento, e delle componenti morfologiche lagunari con il riuso dei sedimenti di dragaggio per ricostruire le comunità biostabilizzanti di fondale, di barena, di canneto e di duna.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza con i litorali.



MACROEMERGENZE E INDIRIZZI		INCIDENZA DELL'INTERVENTO
2. MOTO ONDO SO	2.1 Salvaguardare e tutelare la struttura morfologica della laguna e degli insediamenti storici lagunari attraverso le opere previste nel Piano di recupero morfologico e ambientale del Magistrato alle Acque: riuso dei sedimenti, sovralti e velme e barene artificiali di canalizzazione e intercettazione del moto ondoso da vento e da traffico acqueo.	Incidenza trattata al par. 4.1.2.
	2.2 Promuovere una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità. Sulla base di tali studi pianificare gli interventi necessari per rendere compatibili tali attività con gli obiettivi di tutela del Sito.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza con la portualità e il crocierismo.
	2.3 Riorganizzare il sistema di distribuzione delle merci nella città storica.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza con la distribuzione delle merci nella città storica.
	2.4 Monitorare il degrado delle strutture urbane.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza con il degrado delle strutture urbane,
	2.5 Regolamentare la circolazione acquea e promuovere campagne educative sulla navigazione.	Nulla, in quanto il Proponente non ha competenza sulla regolamentazione del traffico acqueo.
	2.6 Predisporre un Piano per la nautica da diporto e il traffico acqueo in laguna.	Nulla, in quanto il Proponente non ha competenza sulla regolamentazione del traffico acqueo.
	2.7 Ripensare il centro d'interscambio merci cittadino.	Nulla, in quanto le previsioni del Masterplan 2021 non hanno attinenza con la distribuzione delle merci nella città storica.
	2.8 Ridurre drasticamente gli effetti prodotti dai natanti a motore.	Incidenza trattata al par. 4.1.2.
3. INQUINAMENTO	3.1 Migliorare la qualità dei corsi d'acqua del bacino scolante secondo gli indirizzi del nuovo Piano del distretto.	Incidenza trattata al par. 4.1.3.
	3.2 Ridurre i carichi inquinanti in laguna provenienti dalle attività industriali, agricole e dai reflui urbani.	Incidenza trattata al par. 4.1.3.
	3.3 Completare la conterminazione dei siti inquinati di Marghera.	Nulla, in quanto gli interventi non interessano i siti inquinati di Marghera.
	3.4 Attuare gli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera avviati dal Magistrato alle Acque di Venezia.	Nulla, in quanto gli interventi non interessano il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera.
	3.5 Allontanare il traffico delle petroliere in laguna per prevenire il rischio di un disastro ecologico con il terminal off-shore ora in corso di progettazione.	Nulla, in quanto gli interventi non sono attinenti al traffico petrolifero in laguna.
	3.6 Realizzare ulteriori aree umide di fitodepurazione lungo la gronda lagunare e sul bacino scolante.	Incidenza trattata al par. 4.1.3.
	3.7 Attuare operazioni di dragaggio e asportazione dei sedimenti contaminati dai fondali dei canali industriali.	Nulla, in quanto gli interventi non interessano i canali industriali.

MACROEMERGENZE E INDIRIZZI		INCIDENZA DELL'INTERVENTO
4. SPOPOLAMENTO	4.1 Contrastare il progressivo spopolamento della città storica attraverso l'insediamento di nuove attività compatibili legate al restauro urbano ed alla gestione ambientale, valorizzando la qualità dell'abitare ed eliminando le acque alte.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
	4.2 Contrastare la trasformazione funzionale della città storica nella monocultura turistica.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
	4.3 Sostenere le attività economiche, sia commerciali sia artigianali, del centro storico veneziano con particolare attenzione ai mestieri tradizionali e agli esercizi di vicinato.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
	4.4 Promuovere interventi di recupero e di rivitalizzazione delle aree degradate attuando meccanismi di agevolazione fiscale per i residenti.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
	4.5 Promuovere e sostenere nuove imprese in grado di creare occupazione.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
	4.6 Promuovere la formazione di nuovi artigiani legati alle attività tradizionali.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa la città storica.
5. PRESSIONE TURISTICA	5.1 Gestire i flussi turistici e definire una strategia di sviluppo integrata con gli altri settori economici.	Incidenza trattata al par. 4.1.4.
	5.2 Alleggerire la pressione sui centri storici attraverso l'offerta di forme alternative e complementari al turismo tradizionale.	Nulla, in quanto non pertinente con gli aspetti trattati dal Masterplan 2021 e le competenze del Proponente.
	5.3 Adottare un efficace sistema di monitoraggio dei flussi e di prenotazione delle visite in città e nei musei.	Nulla, in quanto non pertinente con gli aspetti trattati dal Masterplan 2021 e le competenze del Proponente.
	5.4 Sviluppare sistemi di mobilità alternativa e migliorare l'accessibilità all'interno del Sito.	Incidenza trattata al par. 4.1.4.
	5.5 Promuovere nuove proposte alternative al turismo tradizionale di turismo culturale, rurale, ecologico, sportivo, ecc.	Nulla, in quanto non pertinente con gli aspetti trattati dal Masterplan 2021 e le competenze del Proponente.
6. GRANDI OPERE	6.1 Mitigare gli impatti ambientali e paesaggistici delle grandi infrastrutture sul territorio.	Incidenza trattata al par. 4.1.5.
	6.2 Promuovere una cultura della partecipazione ai processi decisionali.	Incidenza trattata al par. 4.1.5.
	6.3 Creare una rete di dati/informazioni per la tutela integrata del patrimonio culturale e ambientale.	Nulla, in quanto non pertinente con gli aspetti trattati dal Masterplan 2021 e le competenze del Proponente.
7. PESCA ILLEGALE	7.1 Intensificare i controlli da parte delle pubbliche autorità per limitare il fenomeno della pesca illegale.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il settore della pesca.
	7.2 Promuovere la ricostituzione della vegetazione dei fondali.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il settore della pesca.
	7.3 Adottare misure di contenimento della dispersione e del trasporto di sedimenti in sospensione.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il settore della pesca.
	7.4 Promuovere interventi normativi e di controllo della pesca praticata con mezzi meccanici per accelerare l'attuazione del Piano da tempo predisposto dalla Provincia di Venezia.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il settore della pesca.
	7.5 Attivare sistemi di videosorveglianza e controllo remoto per le aree maggiormente sensibili e sottoposte a fenomeni di pesca illegale di maggiore intensità.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il settore della pesca.



MACROEMERGENZE E INDIRIZZI		INCIDENZA DELL'INTERVENTO
8. DEGRADO EDILIZIO E URBANO	8.1 Monitorare la subsidenza dell'edificato storico e la crescita del livello del mare.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.2 Limitare il moto ondoso nei canali interni della città regolamentando l'accesso dei natanti a motore per tipologia e dimensioni.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.3 Sviluppare sistemi informativi per la programmazione ed attuazione degli interventi di manutenzione della città (reti infrastrutturali e sottoservizi, viabilità, pulizia e scavo dei canali, consolidamento e restauro dei muri di sponda degli edifici e delle fondamenta dei canali).	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.4 Definire strumenti normativi e pratiche operative di restauro e recupero degli immobili dei centri storici sulla base delle compatibilità integrate delle componenti formali, tipologiche, costruttive e funzionali degli edifici.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.5 Costruire banche dati e sistemi informativi aggiornati sullo stato di conservazione e di sicurezza degli edifici storici, anche per l'incolumità delle persone (caduta intonaci ed elementi architettonici) e per monitorare gli interventi di restauro (mappatura).	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.6 Sviluppare la cultura del restauro attraverso la trasmissione delle pratiche costruttive tradizionali e la formazione di maestranze qualificate.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.7 Definire progetti di conoscenza e comunicazione delle tecniche di restauro.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.
	8.8 Programmare progetti di recupero e di riqualificazione delle aree degradate e dismesse.	Nulla, in quanto il Masterplan 2021 non interessa il patrimonio edilizio ed urbano.

4.1 Potenziali incidenze

Nei successivi paragrafi verranno forniti gli approfondimenti e le analisi in merito alle macroemergenze individuate nella fase di screening, di cui alla Tabella 4-1.

4.1.1 Rischio idraulico - acqua alta

Le previsioni del Masterplan 2021 comportano un aumento delle superfici impermeabilizzate di pertinenza del sedime aeroportuale.

L'assetto idraulico dell'intero sedime e i necessari adeguamenti, comunque prescritti dalle norme vigenti in Regione del Veneto⁵ alle previsioni del Masterplan 2021 sono stati affrontati nello specifico Masterplan idraulico, che costituisce documentazione di approfondimento del Masterplan 2021.

L'area del sedime e i territori circostanti, in ragione della giacitura depresso e dell'urbanizzazione in continua espansione risultano vulnerabili agli allagamenti (cfr. par. C.4.2.2 del Quadro di riferimento ambientale-Ambiente idrico del SIA).

⁵ Fin dal 2002 con la DGR 3637, poi confermata dal Piano di Tutela delle Acque, adottato con DGR 4453/2004 e le successive DGR che hanno perfezionato gli obblighi inerenti l'invarianza idraulica.



Rispetto a questa situazione di sofferenza idraulica, l'insieme degli interventi previsti al 2021 consentirà di realizzare l'adeguamento allo smaltimento della portata ventennale della rete di bonifica consortile posta a valle della confluenza del Pagliaghetta.

L'obiettivo sarà ottenuto attraverso la costruzione della nuova area di espansione a servizio del sistema Acque Medie Cattal, la ricalibratura del collettore Pagliaghetta (dall'attraversamento della SS14) e del collettore Acque Medie Cattal (fino al nuovo attraversamento della SS14) e la realizzazione del nuovo impianto idrovoro consortile a servizio di quest'ultimo, comprensivo dell'escavo del canale di scarico nel ramo morto dell'Osellino.

Poiché l'insieme delle opere idrauliche previste al 2021 genera complessivamente un miglioramento dell'efficienza della rete idraulica di drenaggio e smaltimento delle portate meteoriche, l'**incidenza** complessiva degli interventi sulla salvaguardia idraulica del territorio è senz'altro da considerarsi **positiva**. Essa infatti agisce nella direzione indicata dagli indirizzi del Piano di Gestione 2012-2018, in particolare per quanto concerne i seguenti punti, riferiti alla Tabella 4-1, dell'emergenza trattata nel presente paragrafo:

- 1.3 le opere previste dal Masterplan 2021 in merito all'assetto idraulico del sedime agiranno positivamente anche sui territori limitrofi, in quanto ridurranno il peso idraulico dell'aeroporto sulla rete consortile;
- 1.4 le opere previste dal Masterplan 2021 sono di carattere preventivo;
- 1.6 tra le opere previste dal Masterplan 2021 vi è il potenzialmente della rete di scolo e la realizzazione di un bacino di laminazione.

Va inoltre sottolineato che gli interventi sulla rete di scolo sono condivisi con il Consorzio di bonifica Acque Risorgive con l'obiettivo di creare sinergie ed operare per l'interesse del territorio (punto 1.2).

4.1.2 Moto ondoso

Il tema del moto ondoso viene trattato specificamente nell'elaborato di risposta ai quesiti MinAmb_9, MinAmb_18 e MinAmb_22 (rif. documento 23957-REL-T704.0), al quale si rimanda per aspetti di approfondimento tecnico rispetto al fenomeno.

L'incremento del traffico aeroportuale e del conseguente traffico acqueo da e per l'aeroporto ha potenziali effetti sulla morfologia lagunare lungo l'intera lunghezza del canale di Tessera, che collega l'isola di Murano alla darsena aeroportuale con un percorso di poco meno di 5 km, di cui i primi 3 contornati da bassi fondali con una profondità media inferiore al metro e gli ultimi 2 contornati da strutture morfologiche emerse (barene), già illustrate al par. 3.1 (si veda Figura 3-10).

I fronti barenali prospicienti il canale mostrano oggi i segni di una significativa erosione dovuta al traffico acqueo, con un arretramento del bordo valutabile nell'ordine di alcuni metri.

Il problema è di lunga data ed è stato già affrontato in passato dall'allora Magistrato alle Acque con la costruzione nel 1995 della Barena Canale Tessera, realizzata appunto per proteggere la retrostante barena naturale (posta a nord-est rispetto alla struttura artificiale) dal moto ondoso.

Tale struttura morfologica artificiale, costruita per reflimento di materiale di granulometria limosa ed argillosa dragato dall'adiacente canale di Tessera e conterminata con pali accostati, è stata anch'essa progressivamente erosa dal moto ondoso, così da richiedere la posa in opera nel 2003 di una linea di burghe in pietrame a sua difesa, rivelatasi peraltro anch'essa insufficiente con il passare degli anni.



Il tratto di canale più a sud, contornato da bassi fondali, è ubicato in prossimità del partiacque tra il bacino lagunare nord ed il bacino centro-settentrionale ed è caratterizzato pertanto in condizioni di calma di vento da velocità di corrente estremamente ridotte.

La tendenza di questo tratto è ormai da molti anni nella direzione di un progressivo interrimento a causa della sedimentazione del materiale risospeso dal traffico acqueo dai fondali circostanti e del sedimento apportato dalle correnti trasversali all'asse canale che si manifestano in condizioni di bora, quando i bassi fondali lagunari posti a più nord sono interessati da risospensione.

Le basse velocità di corrente tipiche di quest'area favoriscono infatti la sedimentazione del materiale risospeso dal moto ondoso, che pertanto non si allontana dal luogo di origine.

Il rilievo batimetrico eseguito dall'allora Magistrato alle Acque nell'anno 2003 nell'ambito dell'aggiornamento dell'intera batimetria lagunare riportava lungo l'asse canale profondità comprese tra 2.2 e 3.0 m, che un successivo rilievo eseguito nel 2009 nell'ambito dello Studio B.6.86 (Sistema informatizzato per la gestione dei canali – SI.GE.CA.) mostrava già ridotte mediamente di 20÷30 cm.

A protezione del canale dalle correnti trasversali e a mitigazione degli effetti erosivi sui bassi fondali circostanti è stato realizzato nel 1995 lungo il lato est del canale un sovralzato di fondo, inteso a ripristinare la cosiddetta gengiva del canale, cioè l'elemento morfologico tipico che nei canali naturali della laguna veneta costituisce una sorta di barriera di separazione tra canale e il bassofondo adiacente.

Tale sovralzato, realizzato per refluitamento di materiale sabbioso conterminato da una parete filtrante, è andato anch'esso rapidamente degradandosi con il passare del tempo sotto l'azione delle onde di bora e del traffico acqueo, come evidenziato dal monitoraggio delle strutture morfologiche artificiali condotto nell'anno 2007.

Il canale di Tessera è di competenza del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque). 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 a 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 dei mezzi acquei del trasporto privato nel canale, che è rettilineo per la sua maggior parte, a superare i limiti imposti, sia quelli più restrittivi dei 7 km/h, sia quelli dei 20 km/h.

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). Non è attualmente 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 recentemente 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.



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 modificata; ultimo accesso 03.04.2015).

La degradazione delle barene di sponda dei canali, fenomeno cui sono soggette le morfologie del tratto di canale di Tessera prossimo alla darsena aeroportuale, avviene soprattutto per erosione laterale: le correnti che scorrono lateralmente lungo il loro margine, indotte dalla marea o dal transito delle imbarcazioni, provocano l'erosione di intere zolle, già degradate dall'azione delle onde che provocano una certa frammentazione e scalzamento al piede della barena. Segue il crollo per gravità di una porzione di barena con la vegetazione intatta. Il materiale della zolla collassata si accumula al piede e per un certo tempo difende il margine da ulteriori franamenti, finché le correnti e il moto ondoso non rimuovono la gran parte dei sedimenti accumulati al piede riattivando in tal modo il meccanismo.



In corrispondenza dei canali lagunari circondati da bassi fondali l'effetto della navigazione si esplica invece attraverso la progressiva demolizione ad opera delle onde della cosiddetta "gengiva" del canale, leggermente rialzata rispetto al basso fondale adiacente, che costituisce una sorta di barriera di separazione tra il medesimo ed il canale.

Una volta rimosso questo elemento di protezione l'azione dell'onda frangente si estende al basso fondale retrostante, provocandone una progressiva erosione che tende asintoticamente ad una condizione di equilibrio in cui in ogni punto del fondale la sollecitazione indotta dal moto ondoso nelle condizioni più sfavorevoli (massima velocità di transito delle imbarcazioni e minimo livello di marea) eguaglia la resistenza del fondale.

Poiché tale sollecitazione va riducendosi man mano che ci si allontana dall'asse del canale, l'approfondimento del basso fondale nella condizione di equilibrio è massimo a bordo canale e va progressivamente riducendosi con la distanza, sino ad annullarsi ad una distanza di 30÷40 m dalla linea di rotta.

Nel corso degli anni l'ex Magistrato alle Acque ha realizzato in laguna di Venezia numerosi interventi volti ad incrementare le capacità di resistenza all'erosione delle strutture morfologiche e dei fondali, sperimentando tipologie e tecniche diverse. Si tratta della realizzazione di strutture di protezione dei bordi delle velme e delle barene esistenti, ma anche di trapianti di vegetazione sulle velme e sui bassi fondali. Di molti di questi interventi sono stati eseguiti nel seguito specifici monitoraggi volti a determinarne l'efficacia e la durata nel tempo, fornendo così una preziosa base informativa per la realizzazione di nuovi interventi.

Venendo agli impatti attesi dall'implementazione del Masterplan 2021, l'aumento del traffico acqueo indotto dall'aumento del numero di passeggeri in transito all'aeroporto, valutato, in un'ipotesi estremamente cautelativa, al 2021 in circa il 39% in più rispetto all'attuale, produrrà un eguale incremento del flusso di energia complessivamente generato dalle imbarcazioni.

La sollecitazione indotta sui fondali e sui fronti barenali dal transito della singola imbarcazione rimane tuttora immutata, e così pure il suo effetto sulla morfologia.

L'aumento del traffico acqueo non produrrà pertanto nuovi impatti, diversi o maggiori di quelli attualmente osservati, bensì una velocizzazione di quel processo di degradazione già in corso da lungo tempo e ormai verosimilmente prossimo al punto di equilibrio (sollecitazione generata dal moto ondoso in equilibrio con la resistenza dei fondali e delle aree emerse) descritto in precedenza.

Il punto di arrivo di questo processo di rimodellamento locale della morfologia lagunare ad opera del moto ondoso – arretramento del fronte barenale lungo gli ultimi 2 km del canale di Tessera in prossimità della darsena aeroportuale; approfondimento dei bassi fondali per una fascia di 30÷40 m su entrambi i lati del canale di Tessera lungo i restanti 3 km del suo percorso – rimane dunque il medesimo verso il quale il sistema sta già migrando nella situazione di traffico attuale. Il progressivo aumento del numero dei passaggi non farà che velocizzarne il raggiungimento.

Una efficace azione di contrasto a questa tendenza in atto è certamente possibile per l'ultimo tratto di canale, quello contornato da barene, dove l'utilizzo di tipologie di protezione del bordo barenale ormai consolidate associate ad un ripascimento eseguito a regola d'arte permette di ripristinare la barena con una ragionevole certezza di resistenza al moto ondoso e durata nel tempo.

Si tratta appunto dell'intervento di compensazione già previsto nell'ambito dello Studio di impatto Ambientale del Masterplan 2021 con il nome di "Riqualifica barene canale di Tessera" e descritto in dettaglio nel Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni.

Diversa è la situazione per il tratto di canale compreso tra l'isola di Murano e l'inizio delle barene, dove il canale di Tessera è contornato da bassi fondali.



Qui la soluzione di gran lunga più efficace sarebbe indubbiamente quella di ridurre all'origine la sollecitazione ondosa, attraverso il rispetto dei limiti di velocità già esistenti, palesemente ignorati su tutto o gran parte del canale dalla maggioranza delle imbarcazioni.

L'altezza dell'onda generata dal transito di una imbarcazione cresce infatti molto rapidamente con la velocità, risultando proporzionale alla sua quarta potenza.

Far rispettare i limiti di velocità vigenti, eventualmente anche con l'ausilio di pattuglie di polizia o tramite l'installazione di autovelox come quelli già installati e funzionanti in Canal Grande, non è però evidentemente nelle possibilità del gestore aeroportuale, bensì ricade interamente nelle competenze del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle Acque).

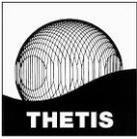
Venendo alle rimanenti tipologie di intervento, non sembra ipotizzabile il far ricorso a strutture continue emerse di contenimento del moto ondoso, che potrebbero avere impatti negativi sulla circolazione lagunare.

L'unica soluzione che appaia insieme percorribile e caratterizzata da una discreta efficacia e durabilità rimane così quella della realizzazione di strutture sommerse per la dissipazione del moto ondoso a bordo canale, da realizzarsi in accordo con le risultanze delle sperimentazioni effettuate in laguna, ad esempio attraverso la posa in opera di una linea continua di burghe poggianti su materassini permeabili.

Si ritiene peraltro che un intervento così massiccio ed oneroso come la realizzazione di strutture di questo tipo su entrambi i lati del canale di Tessa lungo l'intero tratto contornato da bassi fondali non dovrebbe essere preso in considerazione prima di aver quantomeno sperimentato i benefici attesi dal rispetto dei limiti di velocità attualmente vigenti.

Sulla base delle suddette analisi e valutazioni, il traffico acqueo ha un'incidenza negativa sul fenomeno del moto ondoso non peraltro aggravata dalle previsioni del Masterplan 2021. Si rileva tuttavia che:

- il superamento sistematico dei limiti di velocità vigenti lungo il canale è un fattore determinante sull'incidenza negativa del traffico, il cui controllo non è nelle competenze del Proponente;
- il Proponente in merito a tale problematica ha proposto l'installazione su aree del sedime di n. 2 dissuasori di velocità, analoghi a quelli già installati dal Provveditorato in altri canali di propria competenza (cfr. misura M5, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni);
- il Proponente ha individuato una serie di misure di mitigazione del moto ondoso lungo il canale di Tessa per la porzione prossima alla darsena in particolare prevedendo la riqualifica e protezione delle strutture morfologiche naturali ed artificiali esistenti lungo questo tratto di canale (aventi valenza compensativa in merito alla perdita di superficie barenale pari a 3.5 ha per l'adeguamento della RESA in testata 04 della pista, cfr. misura C5, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni);
- gli interventi suddetti di mitigazione proposti sono coerenti negli obiettivi e nelle modalità realizzative con gli interventi già realizzati e/o sperimentati in laguna di Venezia dall'ex Magistrato alle Acque nell'ambito delle proprie competenze; si veda a tal proposito quanto riportato nell'elaborato di risposta alla richiesta MinAmb_22 (rif. documento 23957-REL-T704.0) e MinAmb_41 (rif. documento 23957-REL-T707.0);
- in merito a quanto previsto dal Piano morfologico, si ricorda che dal 2005 stata 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), si veda per maggiori dettagli quanto riportato al cap. 2 dell'elaborato di risposta alla richiesta MinAmb_1a (rif. documento 23957-REL-T701.0).



Ad oggi (24 aprile 2015) 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.

Il Piano morfologico non pertanto ancora 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, anche se, come sopra ribadita, quanto proposto è perfettamente in linea con le attività di salvaguardia morfologica operate in laguna.

Alla luce di tali evidenze si ritiene che **per quanto attiene l'infrastruttura aeroportuale e la competenza del Proponente, il Masterplan 2021 non determina un aggravio del fenomeno e tuttavia attua quanto oggettivamente ed amministrativamente in suo potere per mitigare il fenomeno e riqualificare le aree barenali.**

4.1.3 Inquinamento

Il Masterplan 2021 prevede di attuare una serie di adeguamenti impiantistici per supportare la crescita prevista in termini di passeggeri e di opere.

Sono quindi previsti:

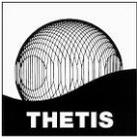
- interventi di riorganizzazione della rete di raccolta e trattamento acque meteoriche;
- adeguamento dell'impianto di depurazione.

Come dimostrato nel SIA, Quadro di riferimento ambientale-Ambiente idrico e negli approfondimenti contenuti nelle risposte ai quesiti MinAmb_10÷17, RVE_4a, RVE_4c e RVE_4eII (rif. documento 23957-REL-T705.0), l'incidenza derivante dall'aeroporto e dal Masterplan 2021 sull'inquinamento delle acque risulta, nelle ipotesi cautelative adottate nella valutazione, **trascurabile**.

4.1.4 Pressione turistica

Jan van der Borg docente di Economia del Turismo dell'Università di Ca' Foscari di Venezia nel numero di novembre-dicembre 2011 della rivista "Crescita Turismo"⁶ afferma, introducendo il concetto di capacità di carico della destinazione turistica, che esiste una soglia massima oltre alla quale il turismo tende a schiacciare le altre attività economiche e sociali. Il concetto della capacità di carico presenta varie dimensioni e secondo la definizione fornita dalla World Tourism Organisation, consiste nel numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, una determinata località senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche economiche e socio-culturali e senza ridurre il livello di soddisfazione generale dei turisti. Jan der Borg afferma che "Venezia, città turistica per eccellenza, si trova da tempo in una fase che si può definire di saturazione. Circa 22 milioni di visitatori arrivano a Venezia annualmente: di questi, soltanto il venti per cento

⁶ J. Van der Borg, *La capacità di carico: limite allo sviluppo turistico?*, Crescita Turismo, novembre-dicembre 2011, pagg.4-6.



è costituito da turisti pernottanti. Il restante ottanta per cento di visitatori è composto da escursionisti, visitatori che non dormono nel centro storico ma a casa o in altre località di vacanza o nella periferia di Venezia”.

L'aumento delle presenze turistiche e la presenza sempre maggiore del turismo “escursionista”, difficilmente regolamentabile, ha fatto sì che la capacità di carico della città di Venezia sia superata più volte all'anno con conseguenze di natura sociale e ambientale. Il turismo inteso come problema declinato in turismo di massa o turismo “mordi e fuggi” ha avuto approfondite analisi dalla fine degli anni '80.

Paolo Costa in una dettagliata analisi sul turismo condotta per il Comune di Venezia nel 1989 affermava che bisognava “individuare e avviare gradualmente sin d'ora, politiche alternative o complementari, intese a porre il Centro storico di Venezia in condizione di prevenire il formarsi di situazioni di congestione da domanda turistica e, soprattutto, di ridurre gli effetti negativi sulla vitalità delle funzioni non turistiche del Centro storico e i disagi per turisti e residenti”. Costa, a fronte di un eccesso di domanda di visitatori, immaginava di agire sull'offerta allargandola di fatto o aumentandone il grado di utilizzo, compensare i residenti che non vivevano di turismo per gli svantaggi sopportati e agire sulla domanda diversificando l'accessibilità a Venezia delle diverse categorie di visitatori o razionando l'uso di Venezia attraverso politiche di prezzo e prenotazione⁷.

Nel 1996 la Fondazione Enrico Mattei, in accordo con l'Amministrazione comunale di Venezia, avviava il progetto Venezia 21 sulla sostenibilità dello sviluppo nella città di Venezia. Il progetto era nato con lo scopo di apportare un contributo tecnico-scientifico di natura conoscitiva al processo di elaborazione dell'Agenda 21 Locale, deciso e avviato dal Comune di Venezia. Venivano sviluppati, sotto l'attento controllo di un Comitato Scientifico presieduto dal Prof. Ignazio Musu, una serie di studi, coordinati da esperti e accademici locali, inerenti a diversi temi legati alla sostenibilità dello sviluppo urbano⁸.

Fra questi studi si segnalava “Verso un turismo sostenibile” di Jan. Van der Borgh e Paolo Russo che analizzava le caratteristiche storiche dello sviluppo del settore turistico, il suo ruolo economico e la pressione sull'ambiente, riprendendo e approfondendo il lavoro di Costa citato in precedenza.

Lo studio evidenziava la necessità di riconvertire parte della domanda e dell'offerta turistica a favore del segmento del turismo pernottante nel rispetto di una proporzione ottimale, approssimativamente 60-40, tra pernottanti ed escursionisti.

Il concetto legato alla problematica dell'impatto sul tessuto urbano del turista escursionista “mordi e fuggi” è riproposto ancora da Jan van der Borg nell'ambito di un convegno di studio *Turismo e città d'arte* organizzato il 15 ottobre 2005 all'Ateneo Veneto dall'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti e dall'Associazione per i Comitati Privati Internazionali per la Salvaguardia di Venezia. Secondo il docente olandese bisognava gestire in modo oculato il flusso turistico ovvero “contenere il numero annuo di visitatori (una soglia ideale sarebbe pari a 10 milioni, una sorta di ottimo sociale ed economico per il sistema turistico, cosa tutt'altro che facile visto il trend della domanda turistica mondiale), evitare il più possibile i picchi di domanda e, infine, incentivare la domanda turistica residenziale piuttosto che quella escursionistica”⁹. Qualsiasi sistema di gestione dei flussi di visitatori, secondo Van der Borg, doveva concentrarsi sul contenimento dei flussi di turisti pendolari che improvvisano la visita in città.

Il 17 luglio 2009 veniva presentato il Rapporto del Comune di Venezia sul “Turismo sostenibile a Venezia”, studio commissionato dal Comune di Venezia per il coordinamento delle strategie turistiche. In merito, riguardo l'impatto del turismo pendolare, si affermava che la ricerca sugli accessi alla città evidenziava la criti-

⁷ P. Costa, *Il Turismo a Venezia e l'ipotesi Venetiaexpo 2000*, Politica del Turismo, 1990, n. 1;

⁸ J. van der Borg, Antonio Paolo Russo, *Lo sviluppo turistico di Venezia*, 1996;

⁹ J. Van. der Borg, *Verso una politica moderna a Venezia*, in *Turismo...*, IVSLA, Venezia, 2007, pagg. 45 e seguenti.



città della Stazione Ferroviaria di Santa Lucia (che mediamente registrava più di un terzo degli arrivi in città) e sottolineava pure che tale variabile per l'amministrazione comunale rimaneva, di fatto, ingovernabile¹⁰.

Da segnalare infine come qualche anno dopo la problematica venisse ampiamente affrontata a livello mediatico dal quotidiano *Il Gazzettino* che il 9 febbraio 2012 dedicava due pagine speciali al turismo in città evidenziando il record di 10 milioni di presenze nel 2011 ma soffermandosi soprattutto sul fatto che la città era divenuta la "Capitale del mordi e fuggi" in quanto nella città storica vi erano tre escursionisti ogni due pernottamenti. Arrivi cresciuti del 9% grazie alle buone condizioni meteorologiche, al prolungamento della stagione balneare ma anche alla riuscita del Carnevale e della Biennale d'Arte. Ma rimaneva il problema, peraltro ancora non del tutto quantificabile, dell'escursionismo "mordi e fuggi" più impattante per la città. Davide Scalzotto, capocronista della redazione di Venezia, annotava che il "mordi e fuggi" non portava ricchezza e andava limitato: "Una permanenza media in città di 2.2 notti significa soprattutto che non è conveniente sotto molti aspetti fermarsi di più. Meno turisti in calle e più turisti in hotel è un antico slogan degli albergatori che ha qualche fondamento, se lo si intende come spinta a puntare su un miglioramento dell'offerta turistica per migliorarne la domanda. Perché tutto parte da qui: offrire una città degna di essere visitata e vissuta. E visto che il turismo è la prima risorsa di Venezia, questo basta per spingere chi governa le politiche del turismo a invertire la tendenza. Con una certa urgenza".¹¹

La questione del turismo "pendolare" e la regolamentazione/gestione dei flussi turistici, secondo la pubblicistica di settore e secondo le diverse amministrazioni pubbliche ed autorità, rimane un tema ancora strategico.

L'aspetto del turismo è evidenziato espressamente fra le Macro Emergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna". In particolare come Macro Emergenza n. 5 "Pressione turistica" con indicazione di vari indirizzi fra i quali, attinenti a questo contesto, si riportano i seguenti:

5.1) Gestire i flussi turistici e definire una strategia di sviluppo integrata con gli altri settori economici;

5.4) Sviluppare i sistemi di mobilità alternativa e migliorare l'accessibilità all'interno del Sito.

Inoltre, la recente Decisione 38 COM 7B.27 dell'UNESCO, ove si richiede esplicitamente a tutte le autorità competenti di porre particolare attenzione agli impatti che potrebbero generarsi nell'ambito lagunare per la realizzazione di progetti e opere infrastrutturali a larga scala, "riconosce l'eccezionale alta pressione turistica sulla città di Venezia e le numerose attività legate al turismo, esorta lo Stato a dare priorità allo sviluppo di una strategia di turismo sostenibile...".

In merito a quanto riportato sopra, si ritiene che il Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo di Venezia con relativo aumento dei passeggeri in transito entro il 2021, non comporti un aumento della pressione turistica in città trattandosi di un turismo "pernottante", riprendendo le definizioni citate precedentemente, che quindi soggiorna in città in strutture alberghiere o extra-alberghiere non assumendo quelle caratteristiche temporanee del pendolarismo "mordi e fuggi" ritenuto il più impattante per il tessuto urbano.

A tal proposito si riportano le conclusioni del progetto "Visitor Survey" 2012 condotto dal Dipartimento di Economia dell'Università di Ca' Foscari sulla base di una serie di questionari somministrati ad un campione di visitatori del centro storico di Venezia. Il progetto evidenzia che la permanenza media è di 4.4 notti note-

¹⁰ Coses, *Turismo sostenibile a Venezia*, Rapporto 141.0, Venezia, Marzo 2009; Comune di Venezia, "Venezia ha bisogno di convergenza" è l'appello lanciato da Vianello in occasione della presentazione del 1 Rapporto sul Turismo sostenibile, Comunicato stampa, 17 luglio 2009; La Nuova Venezia, *Turismo, Venezia al "limite"*, 18 luglio 2009.

¹¹ V.M. Corsetti, *La Capitale del "mordi e fuggi"*, Il Gazzettino, 9 febbraio 2012; D. Scalzotto, *Un turismo che non porta ricchezza*, Il Gazzettino, 9 febbraio 2012.

volmente superiore a quella rilevata ufficialmente (2.2 - dati forniti dall'APT della Provincia di Venezia). La maggioranza dei turisti è europea o extraeuropea pertanto "pernottante". Inoltre il mezzo preferito per arrivare a Venezia per i turisti di questa tipologia è l'aereo (quasi tutti attraverso l'aeroporto di Venezia e Treviso) e il treno. Gli escursionisti tradizionali arrivano in treno e auto provenendo soprattutto dal Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Lombardia. Gli escursionisti indiretti (ovvero escursionisti impropri che scelgono Venezia come destinazione ma soggiornano nelle sue vicinanze) usano treno, auto o bus¹².

Si deduce da questo progetto quindi come il turista "escursionistico" non transiti attraverso una qualsiasi struttura aeroportuale.

Va inoltre considerato che non tutti i passeggeri in arrivo e partenza dall'aeroporto hanno come motivo di viaggio il turismo.

Nella rilevazione statistica di ottobre 2013 (anno di riferimento del SIA) si ha un flusso turistico pari a circa il 52%, prevalentemente di provenienza estera (cfr. figura successiva).

Occorre inoltre precisare che quando si indica il numero di passeggeri al 2013 e poi stimato al 2021 (11'622'148), si intende il movimento complessivo delle persone, cioè sia in arrivo che in partenza.

		Frequenza	Percentuale valida	Percentuale cumulata
Validi	Turismo	579	51,6	51,6
	Lavoro	316	28,1	79,7
	Famigliari/Salute	170	15,1	94,8
	Studio	32	2,8	97,7
	Crociera	26	2,3	100,0
	Totale	1123	100,0	

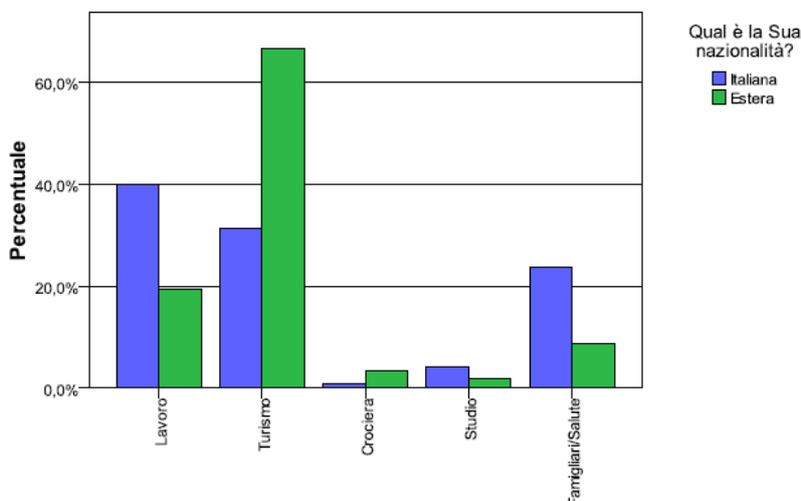


Figura 4-2 Motivi di viaggio e provenienza dei passeggeri dell'aeroporto Marco Polo di Venezia (Fonte: SAVE SpA. Indagine profilo passeggero & retail, periodo di rilevazione 1-7 ottobre 2013).

¹² Dipartimento di Economia, *Il profilo del visitatore a Venezia. Risultati del Visitor Survey 2012*, Università Ca' Foscari di Venezia, 2012.



Nel 2013 il CESDOC (Centro studi dei dottori commercialisti e degli esperti contabili di Venezia) ha evidenziato in uno specifico studio denominato “Indicatori turistici nel Veneto” che l’indice di turisticità di ogni veneziano abitante nel centro storico (isole escluse) è di 353 turisti e mezzo, ben 247 dei quali sono visitatori escursionisti “mordi e fuggi”, che non pernottano in città e che rimangono in città per qualche ora. Dati quindi certificati dal CESDOC e ottenuti partendo dai 14.5 milioni di “escursionisti” stimati nel 2012, accanto a 6.2 milioni di arrivi turistici in città, paragonati ai 58 mila residenti nel centro storico (71 mila con Murano e Burano)¹³.

L’Annuario del Turismo 2013 del Comune di Venezia¹⁴ conferma alcuni dati già citati. Nel periodo 2009-2013 gli arrivi in città (numero fisico di persone che arrivano nel territorio del Comune di Venezia trascorrendo almeno una notte) passano da poco meno di 3 milioni e mezzo di unità a più di 4 milioni e duecentomila mentre le presenze (numero complessivo dei pernottamenti) da poco meno di 8 milioni e mezzo a circa 9 milioni e settecentomila. La permanenza media passa da 2.47 giorni a 2.30, mostrando un piccolo segnale di ripresa nel 2013. Gli stranieri crescono costantemente durante tutto il quinquennio superando l’85% sul totale del mercato turistico prediligendo il settore alberghiero dove rappresentano più del 70 per cento sempre sul totale. Le prime 12 nazionalità nel 2013 sono USA, Francia, Gran Bretagna, Germania, Giappone, Cina, Australia, Brasile, Spagna, Canada, Corea del Sud, Russia. Quindi gli americani rappresentano il primo mercato straniero seguito dai francesi in crescita costante con un pernottamento medio di quasi tre giorni, la migliore permanenza media di tutte le nazionalità.

Questi dati e soprattutto la provenienza straniera che rappresenta l’85% del mercato totale e il 70% del pernottamento in albergo, dimostra evidentemente che l’uso dell’aereo comporta il trasferimento in città di un turismo sicuramente non pendolare ma pernottante e le ricadute turistiche vanno nella direzione sperata di un turismo che prenota via internet il proprio soggiorno e le diverse visite ai siti storici cittadini (quindi in qualche modo regolamentabile), che diversifica la propria presenza in città portando risorse economiche e trasformando il turismo in impresa o industria capace di produrre capitale non solo per gli addetti ai lavori ma pure per la città e la sua conservazione.

In conclusione, la tipologia del turismo che sceglie l’aereo per visitare Venezia è una tipologia che va nella direzione auspicata 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 l’incidenza è trascurabile.

¹³ CESDOC, *Indicatori turistici nel Veneto*, 2013. Studio scaricabile al seguente sito web: www.odcecvenezia.it

¹⁴ Comune di Venezia, *Annuario del Turismo 2013, 2014*.



4.1.5 Grandi opere

L'area di intervento del Masterplan 2021 ricade in un contesto fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, presente dagli anni '60.

Come illustrato al par. 3.2, l'area risulta iscritta all'interno di aree sottoposte a vincolo paesaggistico, ragione per la quale, nell'ambito della procedura di VIA, il Masterplan 2021 è stato analizzato specificamente per gli aspetti paesaggistici in un elaborato ad hoc (la Relazione paesaggistica), i cui contenuti sono stati sviluppati secondo quanto stabilito dal DPCM 12.12.2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 147, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lvo 22 gennaio 2004, n. 42" e dei conseguenti schemi di Relazione paesaggistica emanati dalla Regione del Veneto¹⁵.

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia rappresenta una porzione del contesto paesaggistico locale con un'identità estetica ben definita e radicata, la cui percezione deriva direttamente dall'evoluzione del rapporto con il territorio e con i suoi fruitori.

Il ruolo dell'aeroporto e dei servizi limitrofi nel contesto locale che lo ospita e la percezione della zona da parte degli abitanti e dei fruitori del territorio in cui è inserita deriva direttamente dall'interazione tra gli interventi antropici che si sono susseguiti nel tempo e gli aspetti fisico – ambientali distintivi del luogo.

Come descritto nell'analisi dello stato di fatto (cfr. par. 3.1), l'area aeroportuale risulta sostanzialmente iscritta in una zona, delimitata a sud-est dalla laguna e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico.

L'analisi condotta all'interno della Relazione paesaggistica, basandosi anche sulle simulazioni fotorealistiche prodotte, rileva che l'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera significativamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti.

Le scelte progettuali sono state sviluppate ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato, attraverso l'ottimizzazione dello spazio disponibile e la razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti.

Pertanto si ritiene che **gli interventi garantiscono che non vi siano irreversibili diminuzioni della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi**, pur nelle trasformazioni da essi indotte, e che non si rendano necessarie specifiche opere di mitigazione dal punto di vista paesaggistico.

Altresì il Masterplan 2021 inserisce alcune misure di compensazione a valenza paesaggistica nel senso della qualifica del territorio, come risposta alle istanze del territorio stesso, specificamente interpellato attraverso incontri cui hanno partecipato comitati, associazioni e municipalità; esse riguardano la realizzazione di piste ciclopedonali e la riqualifica della barena di Campalto (cfr. misure C1a, C1b e C4, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).

Per quanto concerne la tutela e la conservazione del patrimonio archeologico, il tema è stato seriamente affrontato in sede di Verifica preliminare dell'interesse archeologico (VIARCH) per il Masterplan 2021, facente parte della documentazione consegnata per la procedura di VIA.

¹⁵ cfr. http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/autorizzazioni_paesaggistiche, ultimo accesso 23.04.2015.



Gli obblighi di tutela archeologica infatti, seppur validi in tutto il territorio nazionale, sono particolarmente stringenti per l'area in esame, in quanto zona di interesse paesaggistico-archeologico (cfr. par. 3.2).

La VIARCH svolta in coordinamento costante con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto si è occupata di analizzare le trasformazioni antropiche e territoriali della specifica area dell'intervento progettuale e di una ulteriore fascia definita di "rispetto" ampia 500 m posta intorno al sedime della trasformazione.

L'analisi si è sviluppata nei seguenti ambiti disciplinari:

- dati archeologici editi e inediti;
- ricerca storico archivistica;
- ricerca storico cartografica;
- ricerca sulle trasformazioni geomorfologiche e l'analisi aerofotointerpretativa, per l'individuazione di possibili tracce antropiche.

Peraltro la VIARCH, come previsto dalla normativa, rappresenta solo una fase iniziale del percorso di tutela del patrimonio archeologico, richiesto dalla normativa, che prosegue durante le successive fasi di progettazione degli interventi con lo sviluppo, sempre in coordinamento con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, degli eventuali progetti di indagini archeologiche di campo, con l'esecuzione delle indagini e poi con le azioni di controllo e/o di salvaguardia conseguenti ai risultati delle indagini, fino all'assistenza archeologica durante l'esecuzione dei lavori.

Per quanto concerne la nota presenza della Via Annia all'interno dell'area indagata dalla VIARCH (cfr. par. 3.1) ed in particolare nell'area indicata dal Masterplan 2021 per la realizzazione del bacino di laminazione (vedasi intervento 5.01 di Figura 3-19), il tema è stato affrontato specificamente dalla VIARCH.

La Via Annia, non solo è stata inserita nell'area di studio ma è anche stata il riferimento per la definizione del grado di rischio archeologico assegnato agli interventi del Masterplan 2021.

Lo studio ha dimostrato come il tratto intorno all'abitato di Tessera debba ancora essere sede di approfondimenti in quanto, a seguito di lettura aerofotointerpretativa, appaiono due lineazioni riconducibili a due possibili percorsi distinti, mentre l'area del bacino di laminazione appare direttamente coinvolta.

Il percorso di approfondimento successivo sulla Via Annia, in termini di tutela, nel tratto del bacino di laminazione, è stato intrapreso unitamente alla Soprintendenza archeologica con la quale è già in corso anche un dialogo sulla sua possibile valorizzazione, non solo in termini di comunicazione e diffusione dei dati da studio, ma anche quale vera e propria area archeologica accessibile e fruibile collegata all'antica città di Altino e al più ampio sistema ambientale della laguna veneta.

La proposta è già parte delle misure di compensazione indicate nel SIA (cfr. misura C3, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni), di cui nelle presenti integrazioni viene proposta una estensione, con la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia", che verrà descritto nel par. 4.2.6.



Si ricorda inoltre che il Masterplan 2021, assoggettato a procedura nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto le norme vigenti prescrivono tale procedura:

- **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”.*

In base a tale procedura è prevista dalla normativa, europea, nazionale e regionale, la fase di consultazione (art. 24 D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii.) e per il caso della Regione del Veneto (LR 10/99 e ss.mm.ii.) anche l'obbligo della presentazione al pubblico dell'opera e degli studi ambientali a supporto.

Nel corso di tutta la procedura viene quindi garantito l'accesso a tutta la documentazione prodotta sia in formato digitale, consultabile presso il sito del Ministero dell'Ambiente e del Territorio e del Mare, sia in formato cartaceo presso gli uffici degli Enti territoriali diversamente coinvolti (comuni, province, regioni).

Inoltre viene garantito il diritto a chiunque (sia esso un singolo privato, un'associazione, un comitato, un ente) di esprimere in forma scritta osservazioni o pareri in merito all'opera o ai risultati degli studi, di cui il parere deve tener conto.

In questo senso, **la procedura del Masterplan 2021 ha garantito e garantisce tutt'ora la partecipazione al processo decisionale.** Peraltro il Proponente, nel corso della fase di consultazione della procedura di VIA ha sempre risposto positivamente a tutte le richieste di presentazione e di incontri conoscitivi da parte di Enti e Istituzioni, incluso il Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna", e Comitati cittadini.

4.2 Mitigazioni e compensazioni

Le analisi sviluppate nella documentazione ambientale elaborata per la procedura di VIA del Masterplan 2021, in particolare lo Studio di Impatto Ambientale, hanno comportato l'individuazione di una serie di misure di mitigazione e compensazione.

Nella loro maggior parte tali misure sono state previste dal Proponente in ragione delle istanze del territorio (associazioni, comitati cittadini, municipalità), che durante le fasi di elaborazione degli studi ambientali, sono state coinvolte in specifici incontri.

In tal senso buona parte delle misure proposte riguardano azioni di qualifica del territorio urbano, periurbano-agricolo e lagunare, mentre tutte le misure di mitigazione e compensazione si posizionano all'interno del perimetro del Sito UNESCO.



Le misure maggiormente attinenti gli aspetti trattati nel presente documento, comunque già citate nella trattazione delle potenziali incidenze, e correlabili agli elementi che sanciscono il valore universale del Sito, sono:

- M5 Dissuasori di velocità in canale di Tesserà
- C1a Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà - Cà Noghera
- C1b Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà - Campalto
- C4 Riqualifica dell'area di barena Campalto
- C5 Riqualifica barene canale di Tesserà

Inoltre nell'occasione delle presenti integrazioni il Proponente ha esteso la misura di compensazione C3 "Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna", proponendo la realizzazione di un "Parco a tema archeologico della Via Annia" (**misura C3bis**) che verrà riportato al par. 4.2.6.

4.2.1 M5 Dissuasori di velocità in canale di Tesserà

L'intervento precede l'installazione di dissuasori di velocità nel canale di Tesserà nel tratto finale di accesso alla darsena dell'aeroporto.

Questa tipologia di dispositivi è già presente in laguna (Venezia centro storico, Murano, Burano e Chioggia) ed ha dimostrato di essere efficace come deterrente rispetto ai superamenti dei limiti di velocità.

Il dispositivo utilizzato si basa su tecnologie di ripresa televisiva con telecamere fisse, abbinato ad un software di elaborazione dell'immagine, che è in grado di riconoscere automaticamente le tracce dei natanti in movimento e rilevarne la velocità.



Figura 4-3 Posizione proposta per i dissuasori di velocità.

4.2.2 C1a Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale nel tratto Tessera – Cà Noghera. Il percorso si sviluppa per una parte, dal centro di Tessera fino alla traversa via Cà Pianetti sul lato nord della SS Triestina (tratto a carico ANAS) per proseguire poi, attraverso la realizzazione di un sottopasso della bretella stradale, lungo il canale "Collettore acque medie Cattal" fino al centro di Cà Noghera.

4.2.3 C1b Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Campalto

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale nel tratto Tessera – Campalto, sviluppato principalmente lungo gli argini del canale Osellino.

L'intervento ha l'obiettivo di riqualificare e restituire tratti di argine barenale all'uso pubblico.

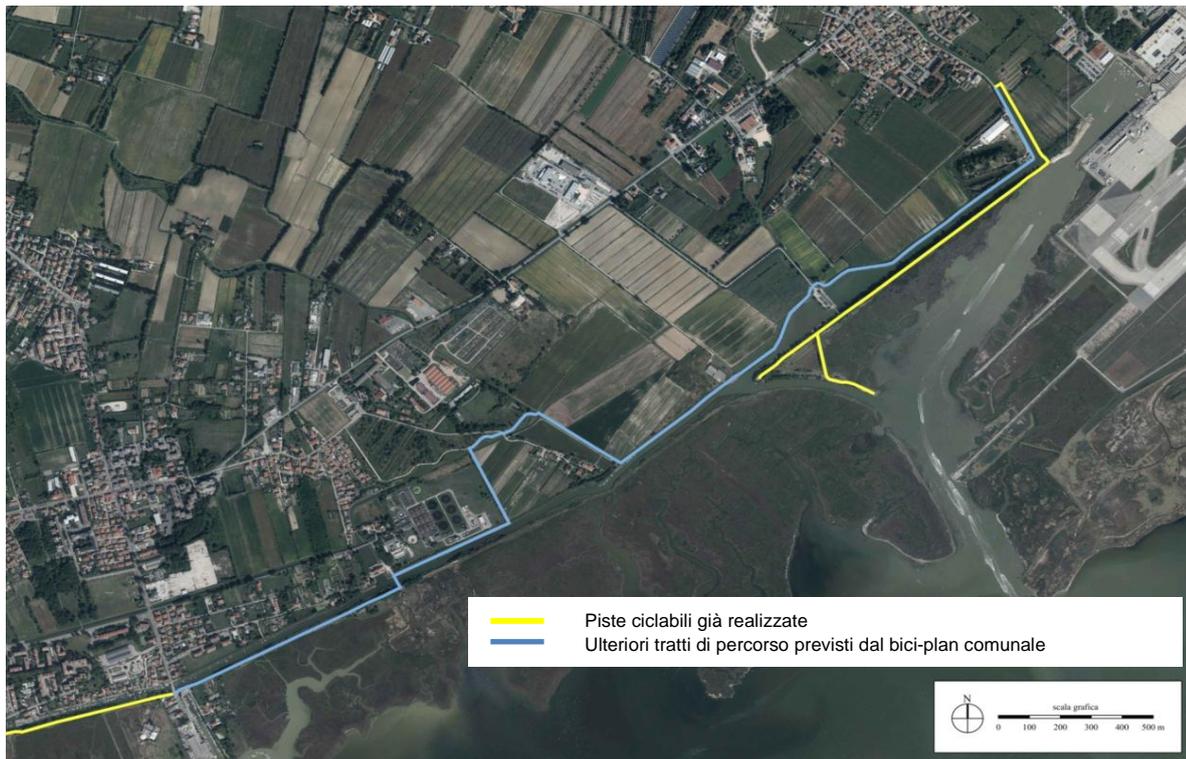


Figura 4-5 Localizzazione del percorso ciclopedonale Tessera – Campalto.

4.2.4 C4 Riqualifica dell'area di barena Campalto

L'intervento consiste nella riqualifica a scopo fruitivo/didattico della barena di Campalto.

L'intervento prevede la pulitura dell'area (circa 100 ha) da rifiuti e materiali alloctoni, la predisposizione di un percorso lungo il margine della barena attrezzato con cartellonistica e una torretta per il "birdwatching".

Il progetto trae spunto dalle iniziative promosse da alcune associazioni operanti nel territorio (WWF e La Salsola) che negli ultimi anni hanno cercato di realizzare nella barena di Campalto un'oasi naturalistica.

Il progetto mira ad allestire l'area per una successiva gestione da parte delle suddette associazioni.

4.2.5 C5 Riqualfica barene canale di Tessera

L'intervento 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.

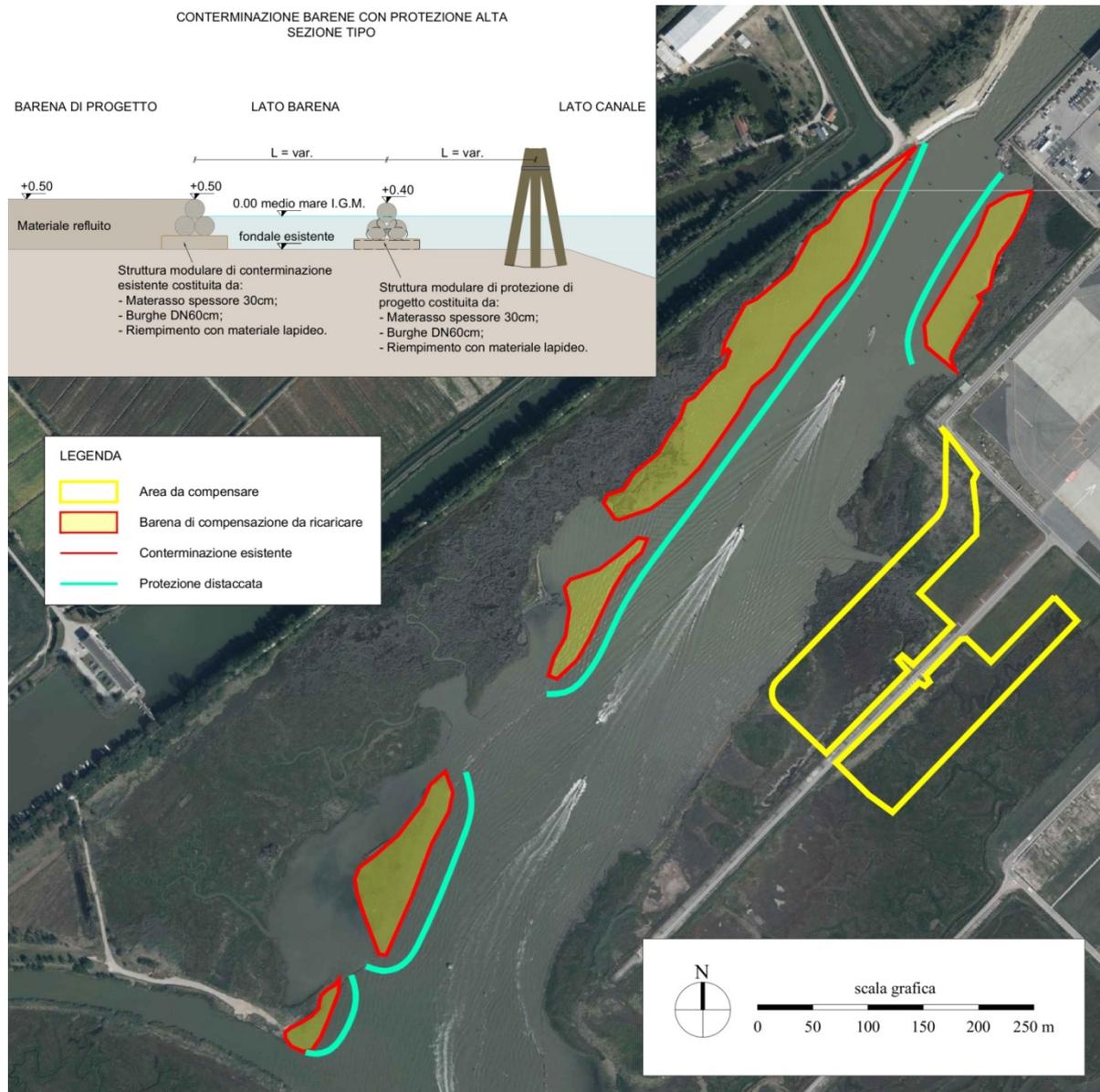


Figura 4-6 Localizzazione dell'intervento di recupero delle barene del canale di Tessera.



4.2.6 C3bis Parco a tema archeologico della Via Annia

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo parco a tema archeologico per un tratto della Via Annia, strada consolare d'epoca romana, nelle aree di pertinenza dell'aeroporto Marco Polo di Venezia (area di laminazione).

L'intervento ha l'obiettivo di restituire una parte della nota via consolare e dei suoi rinvenimenti all'uso pubblico a parziale compensazione dell'impatto degli interventi previsti per l'aeroporto sul territorio.

L'area a parco archeologico sarà inserita all'interno del lotto previsto per la realizzazione del bacino di laminazione proposto a nord della SS 14 Triestina.

Il progetto del parco seguirà le linee guida per la realizzazione dei parchi archeologici come previsto Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione Generale Archeologica in un'area già sottoposta a vincolo archeologico in base alla legge 431/85. Farà inoltre riferimento alle indicazioni previste per la valorizzazione delle aree archeologiche poste in zona umida e sarà inserito nel sistema dei percorsi ciclopodali turistici del margine lagunare e del Biciplan di Mestre.

Il progetto manterrà la funzione idraulica dell'area e prevede azioni successive; la prima sarà l'esecuzione dello scavo archeologico stratigrafico lungo il tratto dell'antica strada romana posto all'interno del lotto di proprietà; a seguire la realizzazione del progetto del parco che prevede la messa in opera di percorsi di visita interni, del punto informativo, della zona bar/ristoro/servizi e il collegamento in diverse forme con la sede aeroportuale, con il museo archeologico nazionale di Altino e con le aree archeologiche lagunari dell'isola di Torcello.

Rispetto alla precedente misura C3, riportata nel SIA (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) questa variazione ne costituisce una estensione, anche in termini di impegno di spesa (€ 4'980'000).

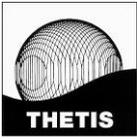


Figura 4-7 Parco a tema della Via Annia (sotto tre immagini della via Annia e dei reperti archeologici nella città di Altino).

4.3 Valutazione dell'incidenza complessiva del Masterplan 2021

Dalle analisi effettuate l'incidenza complessiva, stabilita in premessa di capitolo come l'incidenza maggiormente negativa fra tutte quelle emerse dalle analisi per i singoli aspetti analizzati, risulta essere trascurabile.

Va inoltre ribadito che le misure di mitigazione e compensazione identificate agiscono nel senso della tutela e della valorizzazione del Sito.



5 Conclusioni

Il Sito “Venezia e la sua Laguna” è stato iscritto nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale (World Heritage List - WHL) dell’UNESCO, ai sensi della “Convenzione sulla protezione del Patrimonio Mondiale, Culturale e Naturale” (adottata a Parigi il 16 novembre 1972), per l’unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario.

Il Masterplan 2021 agisce direttamente ed indirettamente sul Sito e potenzialmente sulle macroemergenze individuate dal Piano di gestione del sito 2012-2018, strumento che, oltre a procedere ad una individuazione e ricognizione dello stato di conservazione dei beni patrimoniali culturali e naturali del Sito, descrive il processo di azioni e di indirizzi volti a tutelarli e a valorizzarli per le future generazioni, in coerenza con l’obiettivo di un equilibrato ed armonico sviluppo economico e sociale.

L’analisi ha valutato ed approfondito tutti gli aspetti di criticità al fine di giungere ad una valutazione di incidenza del Masterplan 2021 sul Sito.

Tali aspetti hanno riguardato:

- rischio idraulico - acqua alta;
- moto ondoso;
- inquinamento;
- pressione turistica;
- grandi opere.

Le valutazioni hanno permesso di verificare che:

- l’incidenza complessiva è trascurabile;
- le misure di mitigazione e compensazione, già identificate nel SIA, agiscono nel senso della tutela e della valorizzazione del Sito;
- la procedura di Verifica preliminare dell’interesse archeologico (VIARCH), avviata con la VIA del Masterplan e gli studi sviluppati, prevede la tutela del patrimonio archeologico potenzialmente interessato dagli interventi ed in particolare considera la probabile presenza dell’antica Via Annia, in merito alla quale è stata prevista un’attività specifica di studio ed approfondimento, come misura di compensazione.