

La presente copia fotostatica composta
di n° 86..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 29-09-2015



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 1876 del 25/09/2015

Progetto	<i>Istruttoria VIA</i> Aeroporto internazionale "Marco Polo" - Venezia Tessera - Master Plan
Proponente	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2014/32631 del 10.10.2014 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di compatibilità ambientale relativa al progetto "Aeroporto "Marco Polo" - Venezia Tesserà - Master Plan" presentato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile - ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n.90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n. 111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità è avvenuta in data 30.09.2014 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Corriere del Veneto";

VISTA la documentazione esaminata, trasmessa dal Proponente con nota prot. 101734/ENAC/CIA del 30.09.2014 e acquisita dalla Direzione con prot. DVA/31607/2014 del 02.10.2014, che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Impatto Ambientale con allegati comprensivo della valutazione di incidenza;
- Sintesi non tecnica del SIA;
- Progetto definitivo con allegati;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa da ENAC con nota prot. 0114470/PROT del 30.10.2014, inviata in riscontro alla nota prot. DVA/32631/2014 a completamento della documentazione presentata, e contenente la dichiarazione sostitutiva di atto notorio, copia dei documenti di identità, quadro economico, ricevute di recapito agli Enti interessati e avvisi a mezzo stampa;

VISTI gli esiti delle riunioni svoltesi il 11.12.2014, 19.02.2015 e 18.06.2015 c/o MATTM nel corso della fase istruttoria e del sopralluogo svoltosi in data 20.01.2015;

PRESO ATTO che con nota prot. DVA/7304/2015 del 16.05.2015 la Direzione ha trasmesso al Proponente la richiesta integrazioni formulata dalla Commissione;

PRESO ATTO che con nota prot. 46675 del 30.04.2015 il Proponente "in considerazione della natura specialistica degli approfondimenti richiesti" ha chiesto una proroga di 30 giorni dei termini per la presentazione delle integrazioni e PRESO ATTO che la Direzione con nota prot. DVA/12216 del 07.05.2015 ha comunicato che "nulla osta alla concessione della proroga richiesta";

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota Prot. 58365 del 29.05.2015 in risposta alla nota di richiesta integrazioni;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla presentazione delle integrazioni è avvenuta in data 29.05.2015 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Corriere del Veneto";

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente "... facendo seguito a quanto discusso in occasione dell'ultima riunione ..." con nota Prot. 0077531/ENAC del 17.07.2015;

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente ENAC con nota Prot. CTVA - 2015- 3142 del 23/09/2015;

VISTE le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 s.m.i., dai soggetti di seguito elencati:

	Osservazione	Prot. acquisizione Direzione	Data
1	Osservazione del Comitato Cittadini Tesserà e Campalto contro l'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale da traffico aeroportuale in data 26/03/2015	DVA-2015-0008322	26/03/2015
2	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini in data 11/03/2015	DVA-2015-0006547	11/03/2015
3	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini in data 17/02/2015	DVA-2015-0004384	17/02/2015
4	Osservazione della Città di Roncade in data 09/01/2015	DVA-2015-0000561	09/01/2015
5	Osservazione della Città di Venezia in data 22/12/2014	DVA-2014-0042069	22/12/2014
6	Osservazione del Comitato Cittadini Tesserà e Campalto contro l'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale da traffico aeroportuale in data 15/12/2014	DVA-2014-0040956	15/12/2014
7	Osservazione della Città di Venezia per conto del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" in data 10/12/2014	DVA-2014-0040539	10/12/2014
8	Osservazione del Comune di Quarto D'Altino in data 10/12/2014	DVA-2014-0040568	10/12/2014
9	Osservazione dell'Associazione Amici della Poiana in data 05/12/2014	DVA-2014-0040224	05/12/2014
10	Osservazione del Comune di Cavallino - Treporti in data 04/12/2014	DVA-2014-0040143	04/12/2014
11	Osservazione dell'Associazione Popilia Annia in data 04/12/2014	DVA-2014-0040039	04/12/2014
12	Osservazione dei Sigg. Roberta Potente e Alessio Zanin in data 03/12/2014	DVA-2014-0039986	03/12/2014
13	Osservazione del Sig. Sergio Memo in data 02/12/2014	DVA-2014-0039841	02/12/2014
14	Osservazione dell'Associazione La Salsola in data 02/12/2014	DVA-2014-0039728	02/12/2014
15	Osservazione del Movimento 5 Stelle di Marcon in data 02/12/2014	DVA-2014-0039800	02/12/2014
16	Osservazione dell'Associazione La Salsola in data 02/12/2014	DVA-2014-0039732	02/12/2014
17	Osservazione di Città di Jesolo in data 01/12/2014	DVA-2014-0039637	01/12/2014
18	Osservazione della Sig.ra Paola Vincenzi per conto dei Circoli del Partito Democratico di Campalto - Favaro/Desè -Tesserà	DVA-2014-0039709	02/12/2014
19	Osservazione del Comune di Marcon in data 28/11/2014	DVA-2014-0039331	28/11/2014
20	Osservazione del Comune di Venezia - Favaro Veneto in data 25/11/2014	DVA-2014-0038932	25/11/2014
21	Osservazione del Comitato cittadini di Tesserà, Ca' Noghera e Campalto in data 28/11/2014	DVA-2014-0039305	28/11/2014
22	Osservazione della Società CMV S.p.A. in data 27/11/2014	DVA-2014-0039286	27/11/2014
23	Osservazione della Sig.ra Elisabeth Muller in data 03/11/2014	DVA-2014-0035843	03/11/2014
24	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini in data 08/10/2014	DVA-2014-0032302	08/10/2014

25	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini in data 09/10/2014	DVA-2014-0032547	09/10/2014
26	Parere Provincia di Venezia	DVA-2014-0007032	13/03/2015

VISTE le osservazioni espresse in fase di ripubblicazione ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 s.m.i., dai soggetti di seguito elencati:

	Osservazione	Prot. acquisizione Direzione	Data
1	Osservazione del Comitato Cittadini Tessera e Campalto	DVA-2015-0019313	23/07/2015
2	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0019773	28/07/2015
3	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0018911	20/07/2015
4	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0019037	21/07/2015
5	Osservazione della città di Venezia	DVA-2015-0019941	29/07/2015
6	Osservazione di prof. Stefano Boato, Prof. Carlo Giacomini et al.	DVA-2015-0020285	03/08/2015
7	Osservazione del Comune di Quarto d'Altino	DVA-2015-0020274	05/08/2015
8	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0021322	14/08/2015

CONSIDERATO che tutte le osservazioni sono state analizzate e controdedotte ai fini dell'espressione del Parere e del relativo quadro prescrittivo, come approfondito nell'Allegato 1 (che costituisce parte integrante del presente Parere);

VISTI, CONSIDERATI E VALUTATI tutti i pareri, le osservazioni, le obiezioni ed i suggerimenti pervenuti a codesta Commissione;

PRESO ATTO che ad oggi non è pervenuto alla Commissione il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali

PRESO ATTO che Regione Veneto con nota prot. 125698 del 24.03.2015 ha inoltrato la nota prot. 73866 del 21.02.2015 "Parere VINCA", con cui la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUUV) Settore Pianificazione Ambientale "... propone all'Autorità Competente per l'approvazione degli interventi in argomento esito favorevole (con prescrizioni) della Valutazione di Incidenza riguardante il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021 relativo all'aeroporto internazionale di Venezia, nei comuni di Venezia, Marcon e Quarto d'Altino (VE)."

PRESO ATTO che la Regione Veneto con nota prot. 315173 del 31.07.2015 ha espresso "... parere favorevole al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito indicate: [...omississ...]" e **VALUTATE** condivisibili le prescrizioni ivi contenute con le precisazioni di cui al quadro prescrittivo del presente parere.

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente (comunicata a codesto Ministero senza inclusione di IVA), ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono trasmessi alla Direzione Generale con separata nota;

ANALISI DELLA DOCUMENTAZIONE

PREMESSA

L'aeroporto Marco Polo è parte del sistema aeroportuale Venezia – Treviso, un unico sistema operativo aeroportuale istituito con DM n. 473-T del 26 giugno 1996.

I due scali sono tra loro complementari, la loro gestione è coordinata grazie ai rapporti di compartecipazione societaria fra SAVE (Venezia) e AERTRE (Treviso) e lo sviluppo futuro è delineato dai rispettivi Masterplan, redatti in base a criteri di correlazione che mirano alla razionalizzazione sia in termini di offerta dei servizi al bacino di traffico, sia in termini di contenimento degli impatti negativi sul territorio e sull'ambiente.

8 91

La configurazione attuale dello scalo di Venezia nelle sue infrastrutture più importanti risale ai primi anni 2000; da allora non sono stati effettuati interventi sostanziali nell'assetto operativo dell'infrastruttura.

Il Proponente ha assunto quale "stato di fatto" per le valutazioni **l'anno 2013**, a cui risalgono tutti i dati e le informazioni sullo stato ambientale dello scalo (es. controllo degli inquinanti, i dati sul rumore, viabilità ed accesso veicolare, dati di qualità dei servizi, ecc.).

L'anno 2013 è stato quindi caratterizzato in funzione:

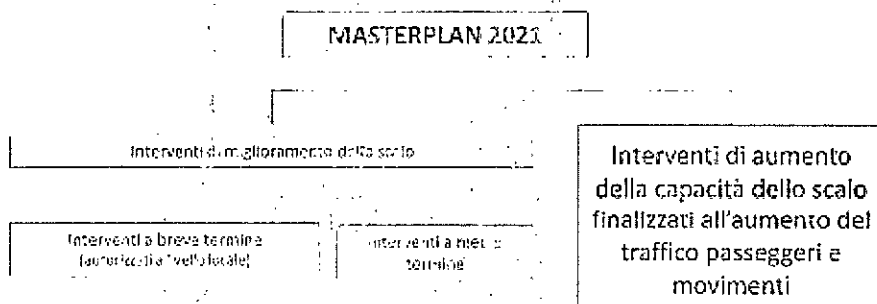
- dei movimenti passeggeri registrati nel corso dell'anno;
- dei movimenti aerei (numero, flotta aerea e tracce radar di atterraggio e decollo);
- del traffico su strada e su acqua, stimato in base alle modalità di accesso del passeggero (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri);
- delle strutture e funzioni presenti all'interno del sedime aeroportuale.

Nel quadro delle opere previste dal Masterplan 2021 vi sono alcuni interventi già programmati e attualmente in corso di realizzazione che non sono oggetto di autorizzazione con la presente VIA; si tratta di interventi aventi come finalità una qualità del servizio migliore, una maggiore efficienza energetica dell'aeroporto ed un maggior livello di safety aeroportuale, non correlati all'incremento della capacità aeroportuale e non finalizzati ad un aumento dei volumi di traffico ma relativi esclusivamente a migliorie dello scalo (quali qualità del servizio, sicurezza aeronautica/aeroporto, efficienza energetica ...) e, in quanto tali, autorizzati a livello regionale. Anche queste opere, tuttavia, sono state attentamente considerate dal Proponente per la valutazione complessiva e cumulativa degli impatti ambientali.

Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 riguardano quindi:

- interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto (autorizzati a livello locale); indipendenti da variazioni di traffico e movimenti;
- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto (oggetto di VIA), connessi allo sviluppo di traffico e movimenti.

Una esigua parte degli interventi inserita nel Masterplan, la cui realizzazione risulta necessaria ed urgente nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico, ha già superato alla data odierna tutte le procedure autorizzative a livello locale e, pertanto, risulta già cantierabile.



ASSUNZIONI "CRITICHE" DI PROGETTO

CONSIDERATO che la metodologia utilizzata dal Proponente per le analisi e le simulazioni dei diversi scenari presentati si basa sul metodo "Worst Case" o "Scenario Peggior", che consiste nell'identificare gli scenari più critici in funzione di diverse variabili, per poi confrontare i risultati ottenuti con i limiti normativi vigenti;

VALUTATO che quando gli scenari "peggiori" (poco probabili e molto cautelativi) risultano conformi ai limiti normativi vigenti, allora - conseguentemente - gli stessi limiti saranno a maggior ragione rispettati dalle situazioni più probabili e "normali", che si potranno verificare sia in corso di realizzazione che in esercizio;

8

ST
 AS
 C
 D
 M
 W
 G
 5
 J

A

h

→

15
 M
 A
 C
 W

5
J

VALUTATO che gli scenari identificati ed analizzati nella documentazione del Proponente rappresentano quelli più cautelativi per le componenti ambientali considerate.

CARATTERI DELL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE

L'aeroporto Marco Polo è lo scalo di riferimento della regione Nord Est d'Italia, per la quale rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze (ENAC, 2011).

La posizione geografica effettiva dell'Aeroporto Internazionale di Venezia “Marco Polo” è di 45°30'16” N e 12°21'07” E, ad una quota di circa 2.13 m sul livello del mare e con una temperatura di riferimento pari a 27.5°C.

È ubicato nel territorio del comune di Venezia, ad una distanza di 13 km dal centro della città di Venezia, di 6 km per vie d'acqua e di 9.5 km da Mestre. Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ha, suddivisi tra la laguna e la terraferma.

L'unico centro abitato con cui confina direttamente è Tessera, frazione di Venezia. Altri centri abitati che potrebbero essere interessati dalle attività aeroportuali sono Favaro Veneto, Campalto, Terzo, Dese, Cà Noghera e Quarto d'Altino.

L'area aeroportuale è parte di un ambiente che non presenta né rilievi né particolari ostacoli alla navigazione nelle direzioni di atterraggio e decollo, sebbene vi sia un territorio densamente e diffusamente abitato.










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 la A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre.

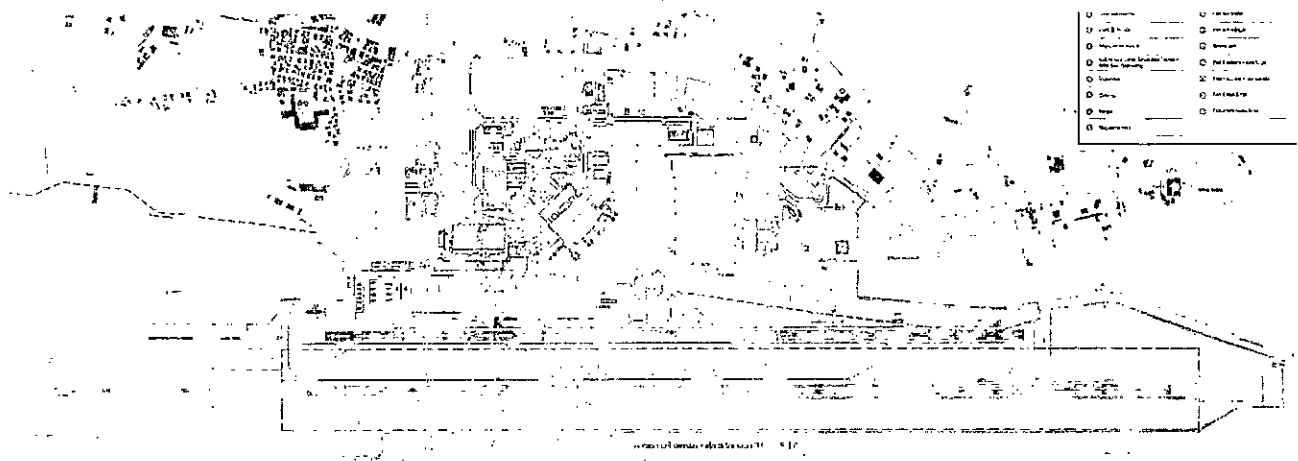
Non sono attualmente presenti collegamenti all'aeroporto su ferro. L'accessibilità è pertanto garantita su gomma, oltre che per via d'acqua (collegamento con Venezia centro storico e isole).

L'infrastruttura esistente è così conformata:

- la configurazione attuale presenta un sistema di piste di volo parallele 04-22 collocate in direzione nord est – sud est;
- il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ha;
- appartiene alla categoria 3 (aeroporti con un traffico passeggeri superiore a 1.500.000 unità);
- dispone di un sistema di atterraggio strumentale di precisione (ILS) di categoria IIIB per pista di volo RWY04R (pista principale) oltre ad un VOR+DME ed un NDB ed il tipo di traffico consentito è IFR/VFR.

LEGENDA

	CONFINI COMUNALI
	CORSI D'ACQUA
	CONTINUAZIONE LAGUNARE
	CONFINI AEROPORTUALE
	CONFINI AIR SIDE - LAND SIDE
	PISTE E PIAZZALI
	VERDE INTERPISTA
	VERDE LAND - SIDE
	EDIFICI E VIABILITÀ/PARCHEGGI INTERNI AL SEDIME AEROPORTUALE



Attualmente all'interno del sedime aeroportuale sono presenti le seguenti funzioni ed infrastrutture:

1	Terminal passeggeri	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 aerogare	28	Fresidio Vigili del Fuoco
11	Caseme	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 automobili
15	Deposito carburante Jet A1	33	Pista di volo principale
16	Cabina elettrica	34	Pista di volo sussidiaria - rullaggio
17	Torre piezometrica	35	Nuova Torre di controllo
18	Centrale termica		

Le piste di volo

L'aeroporto “Marco Polo” 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.

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 nordest).

[Handwritten notes and signatures]

4

FR

MS

7



Layout delle infrastrutture di volo – Stato attuale

La pista di volo principale presenta le seguenti caratteristiche geometriche:

- lunghezza 3300.00 m;
- larghezza 45.00 m;
- larghezza fasce antipolvere, shoulder, circa 15.00 m (per lato);
- sovrastruttura di tipo flessibile su tutta la pista di volo ad eccezione della zona di testata 04R che presenta una pavimentazione rigida in lastre di calcestruzzo per una lunghezza di 450.00 m.

Per quanto concerne la dotazione impiantistica la pista di volo principale RWYs 04R/22L presenta i seguenti impianti AVL:

- luci di soglia e fine pista di volo;
- luci di asse pista di volo di colore bianco con segnali posti ogni 7.50 m;
- luci di bordo pista di volo di colore bianco con segnali posti ogni 60.00 m;
- luci della zona di toccata (estesa 900.00 m), per RWY04R, composta da 30 coppie di barrette, ognuna costituita da 4 segnali, ed intervallate ogni 30.00 m;
- sentiero di avvicinamento CAT III (900.00 m) per testata R04R;
- sentiero di avvicinamento SALS (360.00 m) per testata R22L;
- PAPI doppia barra (sx-dx) per entrambe le piste;
- lead in – lead out per i raccordi di ingresso/uscita dalla pista di volo.

La superficie di sicurezza RESA ha dimensioni 240 m x 90 m sia sul lato 04R che sul lato 22L; oltre il fine pista di volo sono inoltre presenti le clearway di dimensioni 220 m x 300 m per RWY22L e 220 m x 300 m per RWY04R.

La pista di volo secondaria, parallela a quella principale e denominata RWYs 04L/22R, è utilizzata prevalentemente come via di rullaggio (main taxiway) e, in caso di chiusura della pista di volo principale, come pista di volo.

La RWYs 04L/22R presenta le seguenti caratteristiche geometriche:

- lunghezza 2780.00 m;
- larghezza 45.00 m;
- larghezza fasce antipolvere, shoulder, circa 7.50 m;
- la testata 04L è spostata in modo permanente rispetto al fine pista RWY22R di 94.00 m.

- la sovrastruttura è di tipo flessibile su tutta la pista di volo.

Per quanto concerne la dotazione impiantistica la pista di volo secondaria presenta i seguenti impianti AVL:

- luci di soglia e fine pista;
- luci d'asse di colore verde (taxiway) con segnali posti ogni 15.00 m, tali luci vengono spente nel momento in cui l'infrastruttura non è utilizzata come via di rullaggio ma come pista di volo (in questo caso non si hanno dunque luci d'asse);
- le luci di bordo sono realizzate con segnali twin light bianco/blu (pista di volo/via di rullaggio) posti ogni 60.00 m;
- barre di arresto intermedie ad intervallo variabili necessarie per l'attuazione del sistema SMGCS; tali barre di arresto sono costituite da 10 segnali bidirezionali con luci rosse;
- sentiero di avvicinamento CAT I (690.00 m) per testata 04L;
- sentiero di avvicinamento SALS (420.00 m) per testata 22R;
- PAPI sul lato sinistro per entrambe le piste;
- lead in - lead out per i raccordi di ingresso/uscita dalla pista di volo.

La superficie di sicurezza RESA ha dimensioni 90 m x 90 m sul lato 04L e 140 m x 90 m sul lato 22R. Oltre il fine pista sono inoltre presenti le clearway di dimensioni 200 m x 180 m per RWY22R e 360 m x 180 m per RWY04L.

L'aeroporto è dotato di un piazzale aeromobili (APRON) che ha una superficie di 370'000 mq, di cui 364'000 mq sono in calcestruzzo ed il rimanente in conglomerato bituminoso con una portanza pari a LCN 120. L'elevazione del piazzale è di circa 2 m s.l.m., ed ospita un numero massimo di stalli pari a 37 più ulteriori 9 nella parte sud del piazzale dedicati all'aviazione generale. Le piazzole dedicate all'aviazione generale sono 15, di cui 9 presentano dimensioni tali da ospitare aeromobili fino alle classi B e C ICAO. In periodo estivo, la piazzola dedicata alle operazioni di de-icing viene dedicata al parcheggio di ulteriori 10 aeromobili di classe B e C ICAO per un totale di 25 piazzole.

VALUTATO che le dimensioni della RESA della pista di volo secondaria, in funzione della categoria dell'aeroporto non rispondono alle indicazioni del Regolamento ENAC che, per un aeroporto di codice 4 come quello di Venezia, prevede una RESA pari a 240 m x 150 m. e che, pertanto, **si rende necessario ingrandire l'area di RESA;**

VALUTATO che l'aeroporto "Marco Polo" è dotato di due piste di volo parallele, ma che la distanza tra loro è di soli 202.00 m, cosa che non permette il loro utilizzo contemporaneo per operazioni di volo in termini di atterraggi e/o decolli e che, pertanto, **l'aeroporto è oggi da considerarsi operativamente a pista di volo singola;**

Landside

Accessibilità

L'accessibilità all'aeroporto è garantita su gomma, per auto, taxi e bus, oltre che via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole; per quanto concerne la modalità di accesso su ferro, l'aeroporto Marco Polo di Venezia non è raggiunto direttamente da ferrovia ma gode di un servizio di trasporto pubblico che assicura il collegamento con la stazione ferroviaria di Venezia Mestre.

Parcheggi

L'attuale dotazione di sosta dell'aeroporto presenta diverse aree a parcheggio nell'area antistante e comunque nei pressi dell'aerostazione, un'area per la sosta addetti tra l'aerostazione e la torre di controllo, una dedicata alle compagnie e tour operator nei pressi della darsena ed un'ulteriore area di sosta per i rent a car. Inoltre è presente un'area, antistante al terminal, per la sosta dei bus turistici.

Tabella B2-2 Distribuzione e numero dei parcheggi attuali.

Denominazione	Numero posti
<i>Parcheggi auto al pubblico</i>	
Park1 Garage sosta lunga	2780
Park1S Scoperto sosta lunga	72
Park2 Scoperto sosta lunga	616
Park3 Scoperto sosta lunga	232
Park4 Scoperto	280
Park5 Scoperto sosta lunga	1101
Il Milione	107
Sosta Breve	342
Stop & Go	50
Speedy Park	271
sommario parcheggi auto al pubblico	5861
<i>Altri parcheggi</i>	
Parcheggio autonoleggi	429
P Pagoda	219
Parcometro	12
P 11	51
sommario altri parcheggi	711
<i>Park Bus</i>	21
sommario parcheggi bus	21

Terminal Passeggeri

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Nord-Sud, per una lunghezza di circa 170 m e di circa 122 m di larghezza. L'edificio, inaugurato nel 2002, progettato per soddisfare 6,5 milioni di passeggeri, è ruotato di 45° rispetto al piazzale e si articola su tre livelli.

I sottosistemi che costituiscono l'aerostazione dell'aeroporto di Venezia evidenziano una situazione non omogenea che attualmente contribuisce a generare una percezione dei livelli di servizio ottimale in alcune aree e critica in altre:

- l'atrio partenze è sottodimensionato rispetto agli effettivi bisogni; soprattutto nei periodi di maggior traffico (durante i mesi estivi) gli accodamenti che si formano davanti ai banchi check-in saturano buona parte dello spazio;
- i varchi di sicurezza e gli spazi di accodamento passeggeri risultano insufficienti nei momenti di picco;
- nei periodi di maggior traffico il numero dei banchi check-in risulta insufficiente;
- il numero di gates di imbarco è insufficiente rispetto ai crescenti volumi di traffico;
- la sala imbarchi extra Schengen risulta carente in termini di superficie e servizi al passeggero, in particolare se si tiene conto del forte sviluppo previsto per i prossimi anni per questa tipologia di traffico;
- il numero di loading bridge è sotto la media di aeroporti internazionali che presentano analoghe tipologie di traffico e vettori aerei;
- l'impianto BHS (Baggage Handling System – Sistema di smistamento bagagli) ha raggiunto il limite di capacità.

Servizi tecnologici, reti e impianti

Energia

Attualmente l'energia termica a servizio della nuova aerostazione è prodotta in un polo tecnologico dotato di 2 caldaie da 3 MW (più una di riserva di pari potenza); la produzione frigorifera è invece affidata a sistemi locali: in particolare la nuova aerostazione è dotata di 5 gruppi frigoriferi da 1200 kW ciascuno.

La centrale termica che serve la nuova aerostazione è alimentata da gas metano, come pure la cucina catering e l'hangar aeromobili, mentre i rimanenti edifici sono serviti da caldaie a gasolio. La centrale termica a servizio della nuova aerostazione per posizione, possibilità di ampliamento e posizione è inoltre adeguata all'alimentazione in teleriscaldamento di tutto il sedime aeroportuale.

Il sedime aeroportuale è attualmente servito elettricamente da un doppio anello interrato di distribuzione elettrica che collega numerose cabine.

Nell'ottica della sostenibilità dell'aeroporto e della riduzione dei consumi di energia, è presente un impianto fotovoltaico sulla copertura della vecchia aerostazione, pari a 11'000 mq.

Acque

L'area landside risulta servita dalla rete di acquedotto che raggiunge tutte le infrastrutture aeroportuali.

Fognatura

La raccolta delle acque nere avviene anch'essa mediante rete dedicata. La rete risulta capillare e serve tutti gli edifici esistenti permettendo anche l'estensione ad eventuali altri utenti. Le acque raccolte vengono scaricate nel depuratore.

Depuratore

Il sistema di depurazione delle acque, in dotazione all'aeroporto, è nato nel 1962 ed è stato ampliato nel 2003 per una potenzialità prevista di 6.5 milioni di utenti.

Dopo il trattamento le acque reflue sono scaricate nel collettore Pagliaghetta

Acque meteoriche

Le acque meteoriche vengono raccolte attraverso caditoie e/o griglie mediante condotte dedicate che corrono lungo la strada e, successivamente - previa laminazione delle acque di prima pioggia e trattamento - vengono scaricate nei corpi idrici superficiali che interessano l'area del sedime aeroportuale.

Sistema di illuminazione

La viabilità ed i parcheggi risultano serviti da rete di illuminazione, facente capo alla centrale termica. I corpi illuminanti sono di varia tipologia, a luce riflessa per viabilità e rotatorie e di tipo tradizionale per i parcheggi.

Depositi carburante

In aeroporto sono presenti tre compagnie (AGIP, Q8, SHELL) che organizzano ed eseguono il rifornimento e recupero carburante, compreso il magazzinaggio, per una capacità complessiva di 1.2 milioni di litri. I depositi carburante risultano essere nell'area antistante il terminal; le autobotti accedono ai depositi carburante tramite la viabilità di accesso secondaria.

Sistema antincendio

Non è presente una rete omogenea di alimentazione idrica antincendio e molti degli edifici secondari sono semplicemente allacciati alla rete acqua potabile pubblica.

QUADRO ESIGENZIALE

Fabbisogno in airside

Lo Studio aeronautico sulla capacità della pista "Aeroporto di Venezia tessera SAVE S.p.A. Piano di Sviluppo Aeroportuale - Runways Capacity Assessment e Studio di Safety - versione 1.0 del 13.03.2014" redatto da ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), ha indicato in condizioni standard una capacità della pista attuale di 30 mov/h.

In base alle simulazioni di ENAV (2014) effettuate sulla configurazione esistente della pista di volo assoggettate al traffico previsto per l'anno 2021, si rileva che la capacità teorica oraria si riduce dagli attuali 30 a 26 movimenti/ora. Si rendono pertanto necessari interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo, in grado di accompagnare gli scenari di crescita.

Tabella B4-7 Capacità della pista e movimenti/ora previsti.

Anno	capacità pista "do nothing"	capacità pista riqualificata	mov/h previsti dal Masterplan
2013	30	30	26
2015	29	30	28
2021	26	34	32

* Sime da Studio ENAV (2014)

Fabbisogno in landside

Il dimensionamento delle infrastrutture landside è stato effettuato sulla base del numero di passeggeri nell'ora di picco, da cui si è ricavato:

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

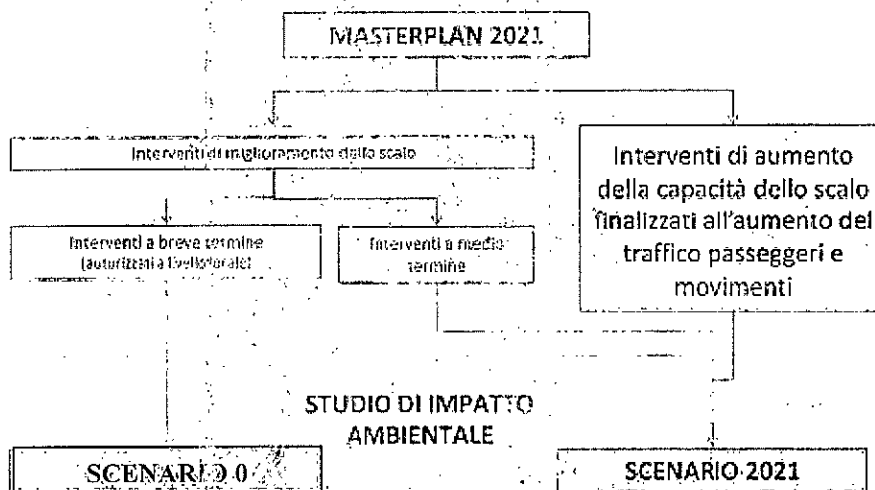
CONSIDERATO che l'uso di aeromobili di dimensioni superiori, in mancanza di interventi sulle infrastrutture di volo, determina una riduzione della capacità teorica della pista da 30 a 26 mov/h, si **VALUTA che i previsti interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo siano necessari ai fini di un ottimale utilizzo della pista principale;**

VALUTATO, inoltre, che dagli esiti delle analisi effettuate sia necessario un adeguamento della parte landside ai fini del mantenimento del previsto livello di servizio;

ALTERNATIVE ANALIZZATE: "SCENARIO 0" E "SCENARIO 2021"

Lo studio sottoposto a valutazione analizza e confronta due alternative:

1. lo "**scenario 0**" rappresenta uno scenario previsionale nel quale non si verificheranno variazioni di traffico, che prevede però la realizzazione di una esigua parte degli interventi del Masterplan. Tali interventi risultano necessari ed urgenti nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico; si tratta di interventi che hanno già superato positivamente l'iter autorizzativo a livello locale e che, pertanto, risultano già oggi cantierabili (opere non soggette a VIA);
2. lo scenario di sviluppo, detto "**scenario 2021**", in cui si realizzano le ipotesi di crescita previste dal Masterplan ed i conseguenti adeguamenti infrastrutturali (opere soggette a VIA).



Pertanto nel prosieguo del parere, si distingueranno tre differenti "fasi di analisi":

- lo "scenario attuale", ovvero lo stato di fatto al 2013, senza alcun intervento, che rappresenta la base da cui trarre le informazioni e le quantificazioni numeriche di riferimento;
- lo "scenario 0" (detto anche "opzione 0"), che rappresenta lo "scenario attuale" + gli interventi non soggetti a VIA, già approvati a livello locale e in parte già eseguiti o in corso d'opera;
- lo "scenario 2021" che rappresenta lo "scenario 0" + gli interventi soggetti a VIA.

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

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

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a valutare l'opzione zero o “scenario 0”, scenario di breve periodo in cui non si assiste ad incrementi di passeggeri e di movimenti rispetto allo stato di fatto (2013), ovvero non si hanno “interventi di sviluppo” ma solo il completamento di alcuni interventi autorizzati a livello locale;

VALUTATO che le opere previste dall'opzione zero o “scenario 0” non siano propedeutiche allo sviluppo del traffico aeroportuale e che, pertanto, la loro realizzazione non vari l'attuale capacità dell'infrastruttura;

VALUTATO, pertanto, che lo “scenario 0” rappresenti un'ipotesi conservativa e cautelativa, poiché non considera né incrementi di traffico né miglioramenti tecnologici, poiché utilizza una “configurazione” stabile identica a quella esistente al 2013;

VALUTATO, però, che lo stesso “scenario 0” implicherà una diminuzione dei voli ed una riduzione del servizio nel lungo periodo;

8
M

PRESO ATTO che il Proponente nello scenario di impatto al 2021 ha mantenuto la medesima composizione percentuale della flotta aerea attuale ed ha aumentato le emissioni di una percentuale pari al previsto incremento di traffico aereo e **VALUTATO** tale scelta "in favore di sicurezza ambientale" poiché comporta una sovrastima delle emissioni, dato che non considera i probabili miglioramenti tecnologici che interesseranno la flotta nei prossimi anni; **VALUTATO**, dunque, che anche lo "scenario 2021" sia stato analizzato con criteri "cautelativi";

R

Infine, **VISTE** e **CONSIDERATE** le criticità aeroportuali evidenziate dal Proponente e le esigenze di miglioramento necessarie per garantire i livelli di servizio ed i movimenti aerei ad oggi esistenti, **SI RITIENE** che le opere previste nel MP 2021 siano effettivamente funzionali al miglioramento dei servizi dello scalo, nonché del livello di movimenti esistente;

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Large handwritten signature]

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico contiene l'analisi delle caratteristiche degli atti di programmazione e pianificazione nazionali, regionali e comunali, e delle relazioni tra questi ultimi ed il progetto, nonché i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai suddetti strumenti.

PRESO ATTO che nel QPRM sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Piano per la Logistica;
- Piano nazionale degli Aeroporti;
- Legge Obiettivo;
- Legislazione Speciale per Venezia;
- Programma di Sviluppo Regionale (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV);
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRIA);
- Piano Direttore 2000;
- Piano di Gestione delle Acque;
- Piano di Tutela delle Acque (PTA);
- Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica;
- Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR);
- Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia;
- Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008);
- Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia;
- Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tesserà;
- Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata "Quadrante di Tesserà";
- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia;
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia;
- Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Venezia, Cavallino Treporti, Mira, Quarto D'Altino, Marcon, Roncade;
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Venezia;
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia.

VINCOLI ESISTENTI

Dalla lettura dei Piani vigenti emerge un quadro delle tutele e dei vincoli che può essere sintetizzato come segue:

- sulla Laguna insistono tre tipi di vincoli: ambientale, paesaggistico e storico-archeologico ai sensi delle Leggi 1497/39, 1089/39 e 431/85; i vincoli interessano l'intera area dell'attuale sedime aeroportuale;
- l'area della Laguna afferente l'aeroporto è anche Sito di Interesse Comunitario (SIC IT3250031) e Zona di Protezione Speciale (ZPS IT3250046);
- alla foce del fiume Dese un'ampia area che si estende fino quasi all'attuale sedime aeroportuale è soggetta a vincolo di tutela paesaggistica e riserva archeologica ai sensi della L. 1497/39 (area archeologica di Altino);
- le aree lungo il fiume Dese e lungo la gronda lagunare a sud della SS14 Triestina sono definite di interesse paesistico ambientale;
- il fiume Dese è interessato da vincolo di inedificabilità per una fascia profonda 150 m dal piede dell'argine, ai sensi della L. 431/85 poi convertita in Testo Unico D.lgs. 490/99.

L'intera area risulta 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.

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

8 9

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).

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

PRESO ATTO che l'Aeroporto Marco Polo è qualificato nello studio per lo sviluppo della rete nazionale aeroportuale quale "Gate intercontinentale";

CONSIDERATO che lungo il lato "Laguna" il sedime aeroportuale confina con la perimetrazione dei siti Natura 2000 SIC IT3250031 e ZPS IT3250046;

VALUTATO che non esistono vincoli ostativi sul piano programmatico;

VALUTATO che dall'analisi inizialmente condotta il Masterplan risultava:

- coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano per la logistica, con il Piano Nazionale degli Aeroporti e la Legge Obiettivo;
- coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera; il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, il Piano Faunistico Venatorio Regionale, il Piano Direttore 2000, il Piano di Gestione del Bacino Scolante della Laguna di Venezia;
- coerente con la Variante parziale alla VPRG per la Terraferma "Quadrante di Tessera", il Piano Generale del Traffico Urbano e il Piano Urbano della Mobilità;
- coerente con il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia;
- coerente con il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera e la pianificazione aeroportuale;
- coerente con il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia;
- interferente con il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana per quanto riguarda gli imbonimenti previsti in Laguna;
- poco coerente con la pianificazione provinciale in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale a causa degli imbonimenti previsti in Laguna, poiché la laguna prospiciente le piste è tutelata come "area umida e biotopo" e le Norme Tecniche del PTCP ne prevedono la conservazione e la salvaguardia, limitando gli interventi possibili a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e/o a quelli di somma urgenza;
- poco coerente con la Variante al PRG per la Terraferma e con il Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia, a causa di una interferenza di natura ambientale riguardante gli imbonimenti previsti in Laguna, poiché il PAT nelle Norme Tecniche di Attuazione riguardanti le invariati di natura ambientale vieta interventi di riduzione e/o chiusura di specchi d'acqua, delle velme e delle barene....;

PRESO ATTO che con il Protocollo d'Intesa sul Terminal Tessera tra ENAC, SAVE e Comune di Venezia, firmato in data 21.05.2015 il Comune di Venezia "... s'impegna a non dare corso all'approvazione del citato Piano Particolareggiato riconoscendone il superamento attraverso la conformazione e utilizzazione delle aree oggetto del presente accordo ... In tal senso il Comune di Venezia si impegna a procedere alla revoca della citata Delibera G.C. n. 724/2013, successivamente all'approvazione definitiva del Piano di Sviluppo Aeroportuale "Master Plan 2021" con l'inserimento delle previsioni descritte al precedente punto 1";

CONSIDERATO inoltre che, nella documentazione fornita in seguito, in risposta alla richiesta integrazioni, il Proponente amplia il quadro di analisi programmatico valutando anche il Piano Morfologico della laguna di Venezia PMLV, che attualmente è in fase di VAS per il suo aggiornamento, analizzando in particolare la coerenza con l'incremento di traffico aereo;

PRESO ATTO che in merito alla coerenza tra le misure di mitigazione del Masterplan e il PMLV il Proponente dichiara che "Ad oggi non è possibile verificare la coerenza tra le misure di mitigazione/compensazione proposte per il Masterplan 2021 e le misure previste dall'aggiornamento al Piano Morfologico per la laguna di Venezia, in relazione al fenomeno del moto ondoso. Vi sono tuttavia in ambito lagunare una serie di interventi morfologici attuati ed in attuazione da parte dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia in relazione al fenomeno del moto ondoso da traffico, di cui certamente il Piano

5 - u q [signature]

morfologico terrà conto. Concentrandosi sull'area lagunare afferente all'aeroporto “Marco Polo”, si può osservare che sono presenti alcune barene e strutture artificiali realizzate dall'allora Magistrato alle Acque di Venezia nell'ambito delle proprie competenze in merito al risanamento morfologico della laguna. Tra tali interventi, quello denominato “Tessera integrativi” risulta perfettamente coerente con la misura di compensazione C5 proposta nell'ambito dello SIA, anche in relazione alla problematica del moto ondoso.

La misura C5 consiste nel recupero di parte delle barene esistenti lungo il canale di Tessera, e la protezione delle stesse dall'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica. La misura ha inoltre un valore compensativo rispetto alla perdita di barena per l'adeguamento dell'area di RESA.”

CONSIDERATO che nella documentazione fornita in risposta alla richiesta integrazioni il Proponente amplia il quadro di analisi programmatico valutando anche il Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia, che è stato adottato con Deliberazione n. 66/2014 dalla Provincia di Venezia ed attualmente in attesa di approvazione definitiva da parte del Commissario prefettizio; nel piano vengono dettagliati gli indirizzi e le azioni per ciascuno dei comparti del settore pesca quali molluschicoltura, pesca della vongola e pesca tradizionale;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara “dal punto di vista della coerenza programmatica, non si prefigurano interferenze fra il Piano per la gestione delle risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia (approvato nel 2009 e successivo aggiornamento) e il Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo di Venezia:

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

VALUTATO, quindi, che il Masterplan sia coerente con i vincoli e le tutele presenti, ad eccezione degli interventi di imbonimento previsti in Laguna, che risultano formalmente di “coerenza bassa” pur essendo pienamente condivisibili dal punto di vista tecnico (per l'estensione della zona di RESA).

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

Posizione dell'aeroporto rispetto ai siti SIC e ZPS

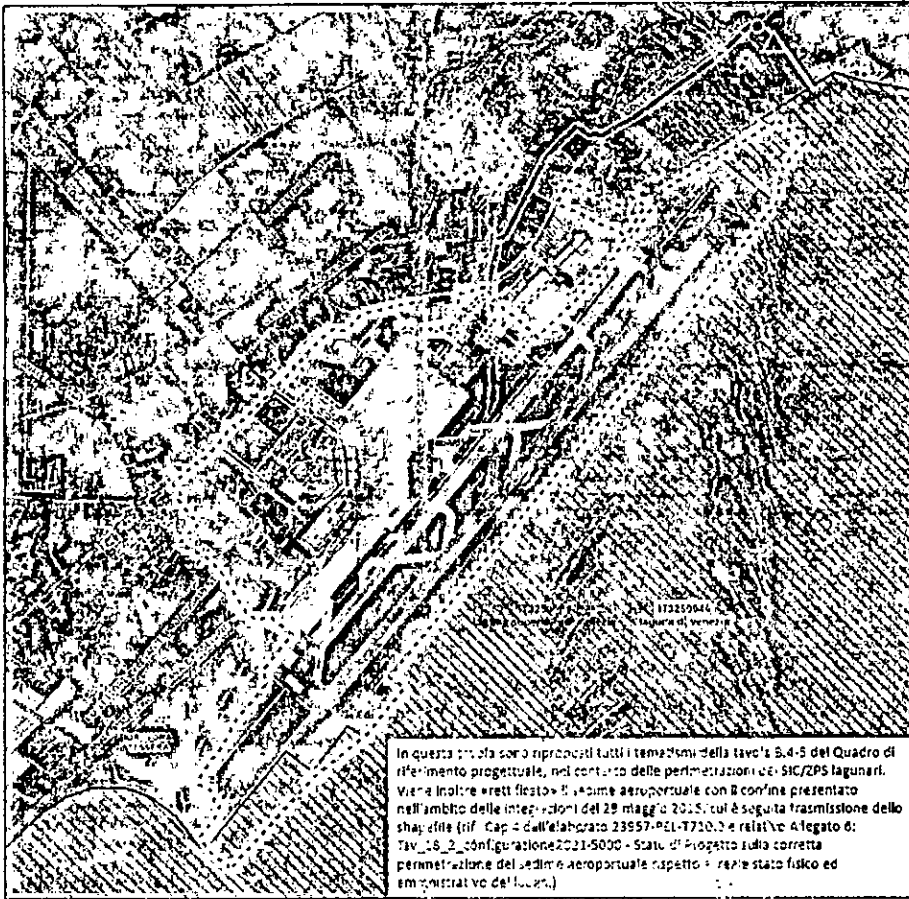
PRESO ATTO che il sedime aeroportuale ricade già parzialmente all'interno dei Siti Natura 2000 (SIC IT3250031 e Zona di Protezione Speciale ZPS IT3250046), e **VALUTATO che non vi è nessuno cambiamento della predetta situazione** al variare degli scenari (lo “scenario attuale”, lo “scenario 0” e lo “scenario 2021” come precedentemente definiti).

591

VERIFICATO, poi, che tutti gli interventi del Masterplan 2021 – sia già autorizzati a livello locale che sottoposti alla presente procedura di VIA (si veda il capitolo relativo al quadro progettuale) – sono tutti localizzati esternamente alle arce SIC e ZPS;

VALUTATO, in particolare, che l'intervento di imbonimento della barena posta in corrispondenza della testata 04 della pista secondaria (cod. 4.14.02) e gli interventi di ripristino delle barene poste nella parte terminale del canale di Tessera (compensazione c.5 “riqualifica barene canale di Tessera) sono entrambi esterni ai suddetti siti Natura 2000.

88



Interventi sulla rete di bonifica	
[Symbol]	MP01 - Area di espansione sistema Acque M-nda
[Symbol]	Area di limitazione da realizzare in proprio SA/E S.p.A.
[Symbol]	Opere di derivazione all'arco di espansione
[Symbol]	MP02 - Intervento B05 modificato
[Symbol]	Ricostruzione scoli Pagliugheta e Canal Acqua Madre
[Symbol]	Una sola derivazione alla nuova idrovora
[Symbol]	Nuova bota a stione attraversamento S.S. Tronina
[Symbol]	Canale di arrivo alla nuova idrovora concrete
[Symbol]	Area di limitazione delle nuove idrovore concrete
[Symbol]	Nuova idrovora Consorzio di bonifica Acque Rucione
[Symbol]	Scandoli provvisori dell'idrovora in Canale Ossilino
[Symbol]	Interventi sulla rete aeroportuale già realizzati
[Symbol]	Intervento B C3 - Sino all'arrivo acque meteoriche I e II stacco
[Symbol]	MP03 - Modifica area Interventi 4.05.1 e B.18
[Symbol]	Scalatore Pagliugheta
[Symbol]	MP04 - Modifica agli interventi 4.06.1 e B.18
[Symbol]	Scalatore Pagliugheta - lato e creta aperta
[Symbol]	MP04 - Derivazione Pagliugheta lato I
[Symbol]	MP05 - Scalatore Pagliugheta lato I
[Symbol]	Scalatore aeroportuale
[Symbol]	Rete idrografica esistente
[Symbol]	Rete idrografica a cielo aperto
[Symbol]	Rete idrografica tombata
[Symbol]	Impianti idrovora
[Symbol]	Interventi previsti dal Masterplan generale
[Symbol]	Interventi scenario preventivo senza stormi (scenario zero)
[Symbol]	Scenario 2021

Handwritten notes and signatures on the right side of the legend table.

Masterplan 2021
Aeroporto “Marco Polo” – Tessera (VE)

TAVOLA B4.5 – rev01
Masterplan idraulico: Interventi connessi allo scenario 2021 e perimetrazione SIC/ZPS

A

In questa tavola sono riproposti tutti i temi del Masterplan della tavola B4.5 del Quadro di riferimento progettuale, nel contesto delle perimetrazioni dei SIC/ZPS lagunari. Viene inoltre rappresentato il confine aeroportuale con il confine presentato nell'ambito delle integrazioni del 29 maggio 2015, cui è seguita la trasmissione dello shap file (rif. Cap. 4 dell'elaborato 23957-PDL-1720.2 e relativo Allegato 6: Tav. B4.5_2 - Configurazione 2021-5000 - Stato di Progetto sulla corretta perimetrazione del sedim. e aeroportuale rispetto al reale stato fisico ed amministrativo dell'area).

Completato: [Logo]

Esecutore: [Logo]

Data: settembre 2015

Handwritten mark on the left side of the page.

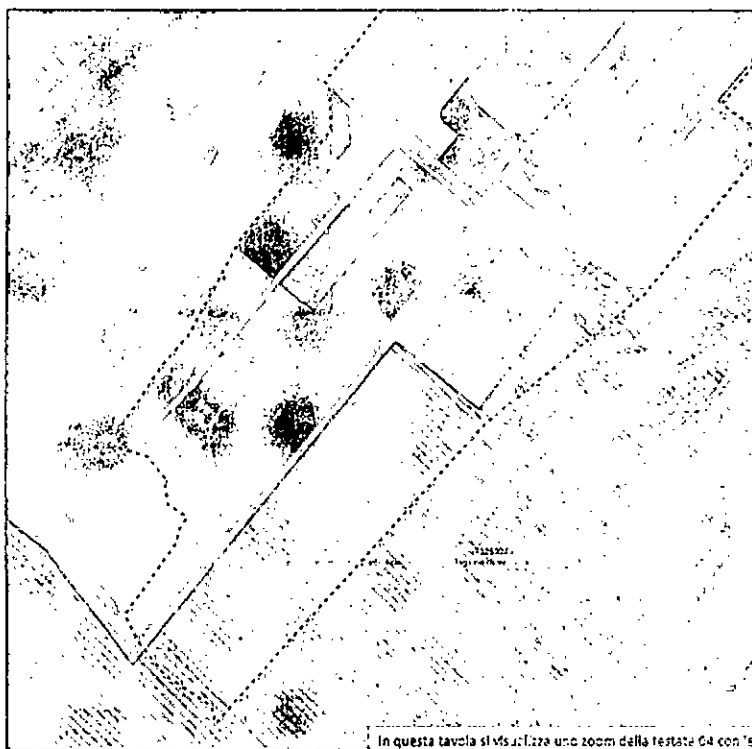
Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Handwritten mark on the left side of the page.

Handwritten notes and signatures at the bottom center of the page.



In questa tavola si visualizza uno zoom della testata 04 con le aree in cui si realizzano gli interventi (in facciata) nel contesto delle perimetrazioni dei SIC/ZPS lagunari.
 Il sedime aeroportuale raffigurato è quello presentato nell'ambito delle integrazioni del 29 maggio 2015, cui è seguita trasmissione dello shapefile (rif. Cap. 4 dell'elaborato 23957-REL-7710.0 e relativo Allegato 6: *Tav. 18_2 Configurazione 2021-5000 - Stato di Progetto sulla corretta perimetrazione del sedime aeroportuale rispetto al reale stato fisico ed amministrativo del luogo*).

Masterplan 2021
 Aeroporto "Marco Polo" – Tesserà (VE)

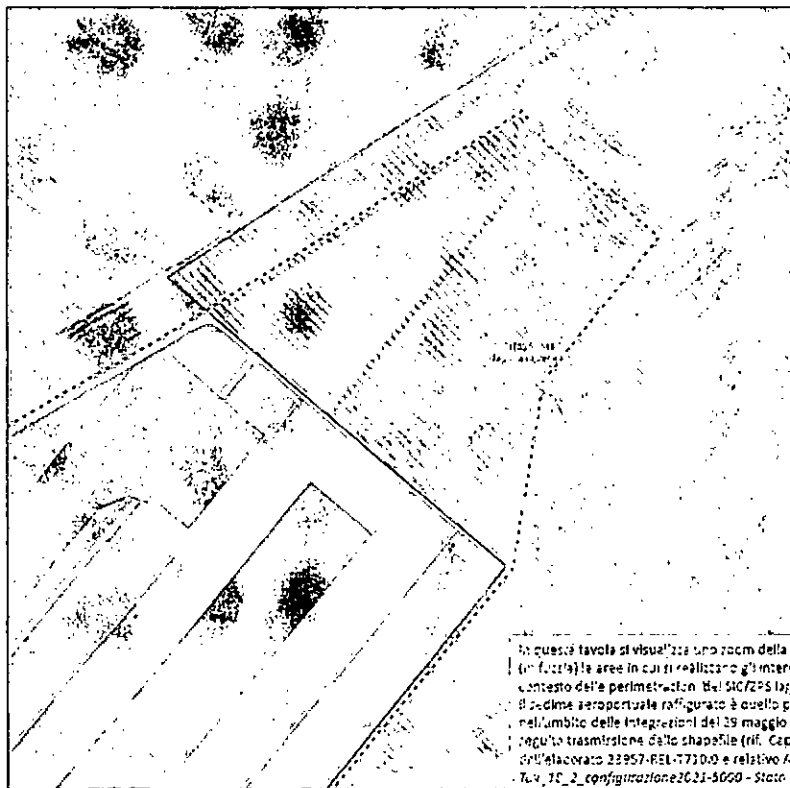
TAVOLA 1
 TESTATA 04 - Interventi del Masterplan 2021 e perimetrazione SIC/ZPS

Committente:

Esecutore:



Data: settembre 2015



In questa tavola si visualizza uno zoom della testata 22 con (in facciata) le aree in cui si realizzano gli interventi nel contesto delle perimetrazioni dei SIC/ZPS lagunari.
 Il sedime aeroportuale raffigurato è quello presentato nell'ambito delle integrazioni del 29 maggio 2015, cui è seguita trasmissione dello shapefile (rif. Cap. 4 dell'elaborato 23957-REL-7710.0 e relativo Allegato 5: *Tav. 18_2 Configurazione 2021-5000 - Stato di Progetto sulla corretta perimetrazione del sedime aeroportuale rispetto al reale stato fisico ed amministrativo del luogo*), in questa parte dell'area aeroportuale il sedime è aggiornato in merito al medesimo di quello trasmesso il 2 ottobre 2015.

Masterplan 2021
 Aeroporto "Marco Polo" – Tesserà (VE)

TAVOLA 2
 TESTATA 22 - Interventi del Masterplan 2021 e perimetrazione SIC/ZPS

Committente:

Esecutore:



Data: settembre 2015

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Nel quadro di riferimento progettuale vengono definiti i seguenti obiettivi:

- prospettiva di lungo periodo nella quale inscrivere i passi di breve e medio termine;
- realizzazione puntuale degli adeguamenti delle infrastrutture e dei servizi in rapporto alla domanda di traffico, con il reperimento delle aree necessarie, anche eventualmente al di fuori del sedime attualmente in concessione;
- raggiungere i più elevati standard di sicurezza;
- raggiungere efficienza ed alti livelli di servizio per passeggeri, vettori e operatori dei trasporti;
- arrivare ad una migliore rapporto con l'ambiente;
- attivare una collaborazione attiva con il territorio per lo sviluppo sinergico delle aree vicine allo scalo.

VOLUMI DI TRAFFICO E COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA

Scenario attuale

PRESO ATTO che il traffico passeggeri dal 2000 al 2013 ha registrato significative variazioni, infatti lo scalo è passato da circa 4 milioni di passeggeri del 2000 a 8,3 nel 2013, con un CAGR (Compound Annual Growth Rate) pari a +5.6 %;

CONSIDERATO che:

- il traffico è caratterizzato da una forte internazionalità (80% nel 2013) e un gran numero di destinazioni servite (96 destinazioni di linea, di cui 12 nazionali, nel 2012), operate da 51 diversi vettori (dato 2013);
- il contenuto numero di transiti (oltre 16'000 passeggeri) dimostra che lo scalo è utilizzato prevalentemente per voli diretti;
- l'aeroporto di Venezia ha consolidato nel tempo anche l'attività cargo: nel 2013 nello scalo sono state movimentate circa 38 mila tonnellate di merce (via aerea comprensiva di merce UPS/DHL in transito e via camion);
- il numero di movimenti complessivi ha registrato una lieve flessione negli anni che vanno dal 2008 al 2010 per poi riattestarsi sui valori degli anni precedenti dal 2011. Il numero di movimenti è cresciuto del 2.0% annuo, raggiungendo quota 81 mila nel 2013;

Scenario 2021

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad effettuare le previsioni di traffico secondo le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO “Manual of Air Traffic Forecasting” ovvero mediando i risultati di tre metodologie di stima;

CONSIDERATO che le previsioni derivanti dalla mediazione dei metodi utilizzati sono le seguenti:

Tabella B4-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri per il periodo 2014-2021.

Anno	Aviazione generale		Commerciale		Totale	
	Passeggeri/anno	Δ%	Passeggeri/anno	Δ%	Passeggeri/anno	Δ%
2014	16'623	8.5	5'997'460	3.6	8'704'083	3.6
2015	17'541	5.5	6'368'221	4.6	9'101'763	4.6
2016	18'156	3.5	6'691'093	5.4	9'597'251	3.5
2017	18'796	3.5	6'993'499	4.2	10'001'295	2.8
2018	19'457	3.5	7'362'630	4.0	10'492'286	2.7
2019	20'141	3.5	7'738'153	4.0	10'875'293	2.6
2020	20'849	3.5	8'120'079	4.0	11'280'927	2.7
2021	21'477	3.0	8'500'671	3.3	11'622'148	2.2

Tabella B4-2 Ripartizione passeggeri Schengen ed extra Schengen da traffico commerciale per il periodo 2014-2021.

Anno	Passeggeri totali	Passeggeri Schengen	Passeggeri extra Schengen
2014	8'650'460	6'043'326	2'647'094
2015	9'090'221	6'143'105	2'947'113
2016	9'561'093	6'238'626	3'244'467
2017	9'963'499	6'488'646	3'493'854
2018	10'382'629	6'632'162	3'743'657
2019	10'798'153	6'653'431	3'944'722
2020	11'233'079	7'092'541	4'147'437
2021	11'603'671	7'243'351	4'357'320
CAGR		2,5%	7,5%

Tabella B4-4 Quadro sintetico di previsione dei movimenti per il periodo 2014-2021.

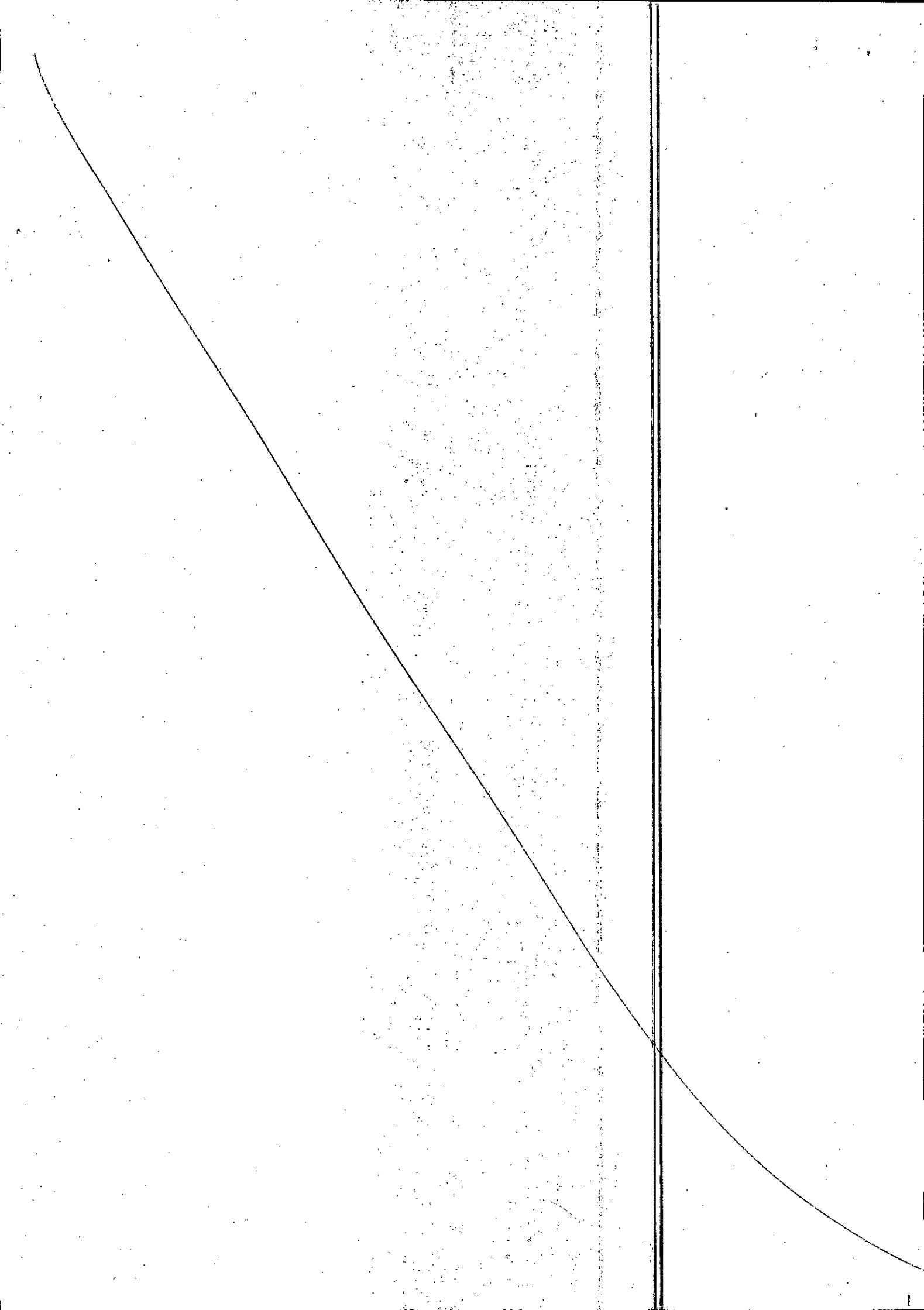
Anno	Aviazione generale		Aviazione commerciale			Totale		
	movimenti/anno	Δ%	movimenti/anno			Δ% sui totali	movimenti/anno	Δ%
			Totali	Schengen	Extra Schengen			
2014	6747	3,0	73314	53792	19422	0,6	79960	1,2
2015	7094	5,0	75673	52690	20993	3,4	82757	3,5
2016	7297	3,0	79060	56402	22658	4,5	86357	4,4
2017	7516	3,0	81516	57477	24039	7,1	89032	3,1
2018	7741	3,0	84012	59500	25503	8,1	91753	3,1
2019	7973	3,0	86835	60995	26733	11,4	94803	3,3
2020	8212	3,0	89770	61722	27973	14,4	97933	3,3
2021	8418	2,5	92726	62295	29242	2,5	100545	2,6
CAGR		3,8%				3,0%		3,1%

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

	passeggeri	merci (t)	movimenti totali
2013	8'300'475	37'681	80'999
2021	11'622'145	47'121	102'967

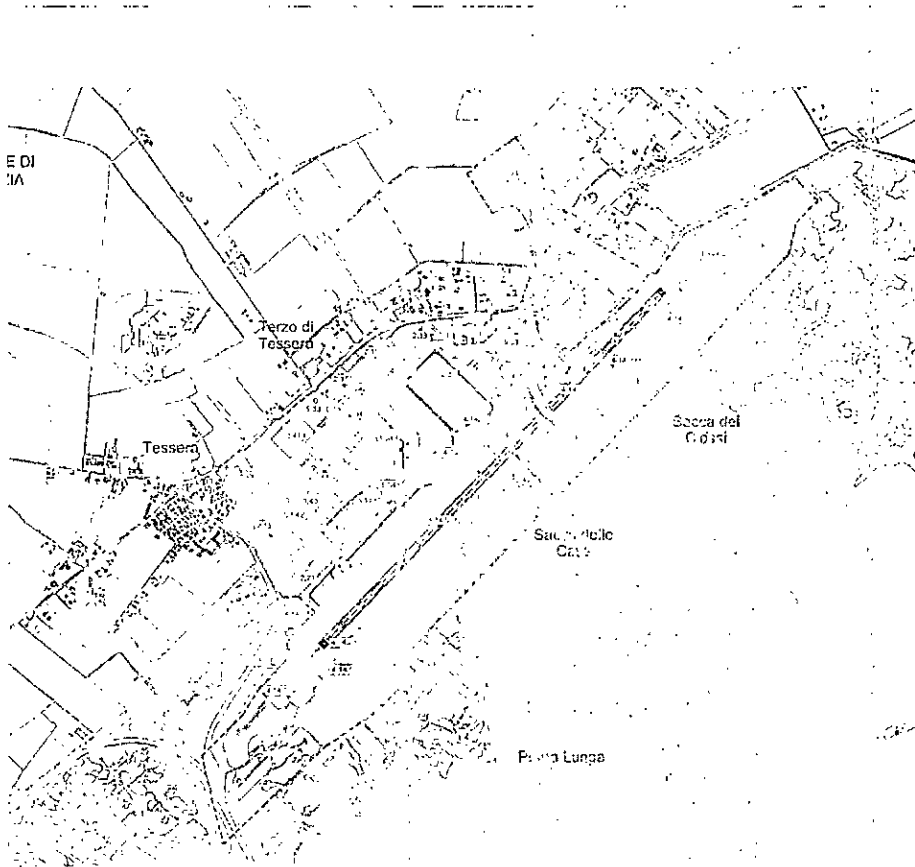
CONSIDERATO che, quindi, per l'aeroporto di Venezia si prevede un aumento della quota di traffico extra - Schengen e un maggior numero di collegamenti intercontinentali;

VALUTATO che, in conseguenza del previsto aumento di traffico/passeggeri e della sua tipologia, è prevedibile il ricorso ad aeromobili più moderni e di maggiore capacità;



INTERVENTI PREVISTI

Il Proponente presenta una serie di interventi suddivisi per nuove costruzioni, adeguamenti/riqualificazioni/demolizioni e aree di espansione riassunti nelle tabelle seguenti:



Legenda

----- Area progetto

Nuove costruzioni

- 1.01 Terminal passeggeri - Linea 1 Ampliamento
- 1.04 Terminal passeggeri - Linea 2 Ampliamento
- 2.01 Ripulitura VVF e Cofanetti e Nucleo 101
- 2.19 Ripulitura UPS e Dogana
- 2.20 Gruppo di VVF
- 2.21 Nucleo 101
- 2.33 Edificio per spedizioni
- 2.34 Varco doganale - occasione
- 3.01 Puntone di T1 di qualità m. 10
- 3.05 Parcheggio multiuso T1
- 3.41 Parcheggio a raso
- 3.42 Parcheggio a raso
- 3.43 Parcheggio a raso
- 4.02.01 Ampliamento di piazza 1 - fase 1
- 4.02.02 Ampliamento di piazza 1 - fase 2
- 4.14.01 Ricostruzione infrastruttura di base
- 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di base
- 5.01 Realizzazione baracca di manutenzione
- 5.11 Ampliamento palazzina SVL
- 5.53 Realizzazione cubo di trasformazione
- 6.10 Realizzazione cubo di trasformazione

Aree da acquisire

- 7.15 Espansione dell'area aeroportuale

NOTA:
In ordine di priorità per gli interventi autorizzati

Masterplan 2021
Aeroporto "Marco Polo" - Tesserà (VE)

TAVOLA A3-1 Sedime aeroportuale - Interventi previsti dal Masterplan 2021

Committente: Esecutore:



Data: settembre 2011
23887-REL-T101.0 - ALLEGATO

(Handwritten signatures and initials)

A

a

m

w

u

B

of . 4

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

FM

VS

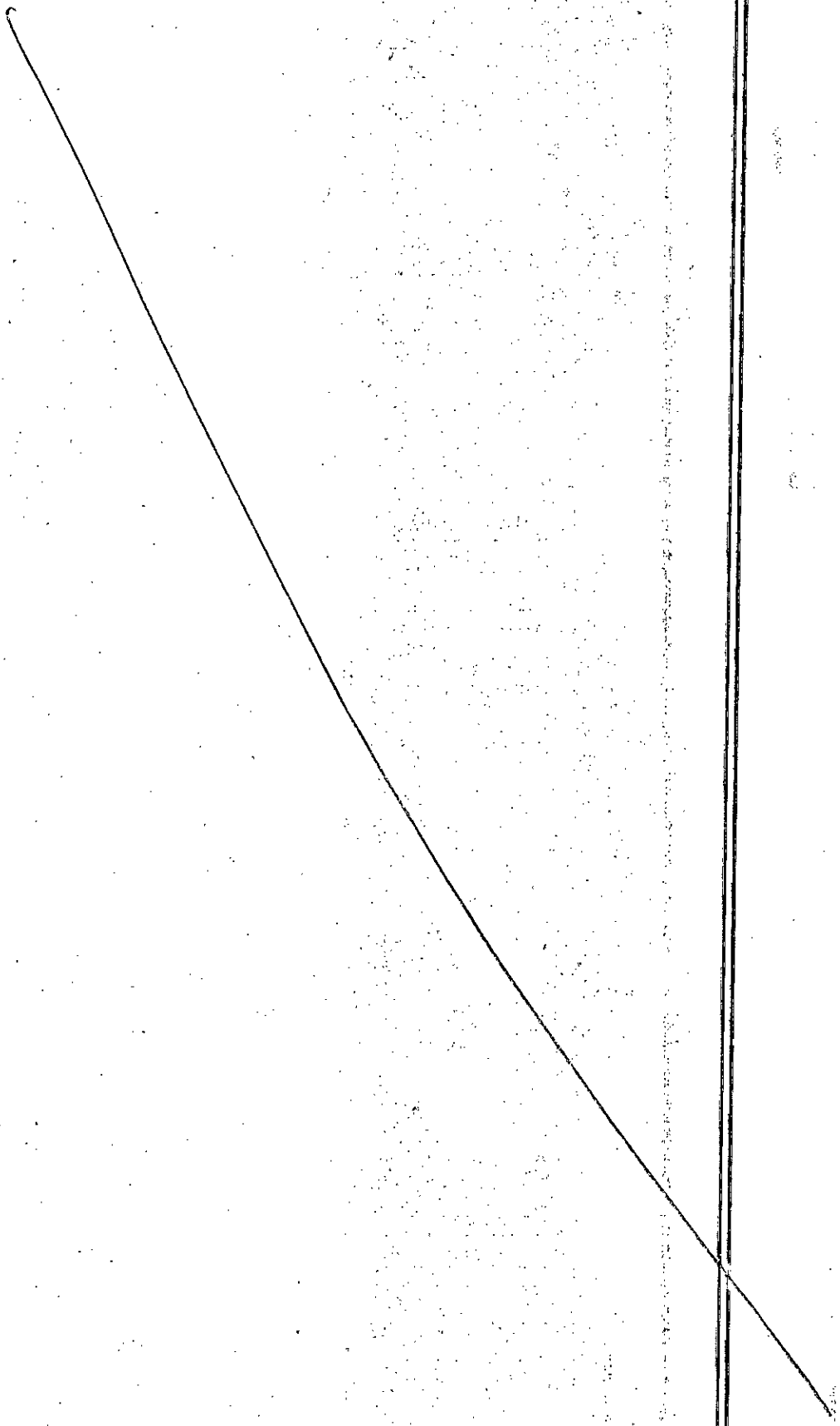
[Handwritten mark]

5

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]



[Handwritten mark]

U

[Handwritten mark]

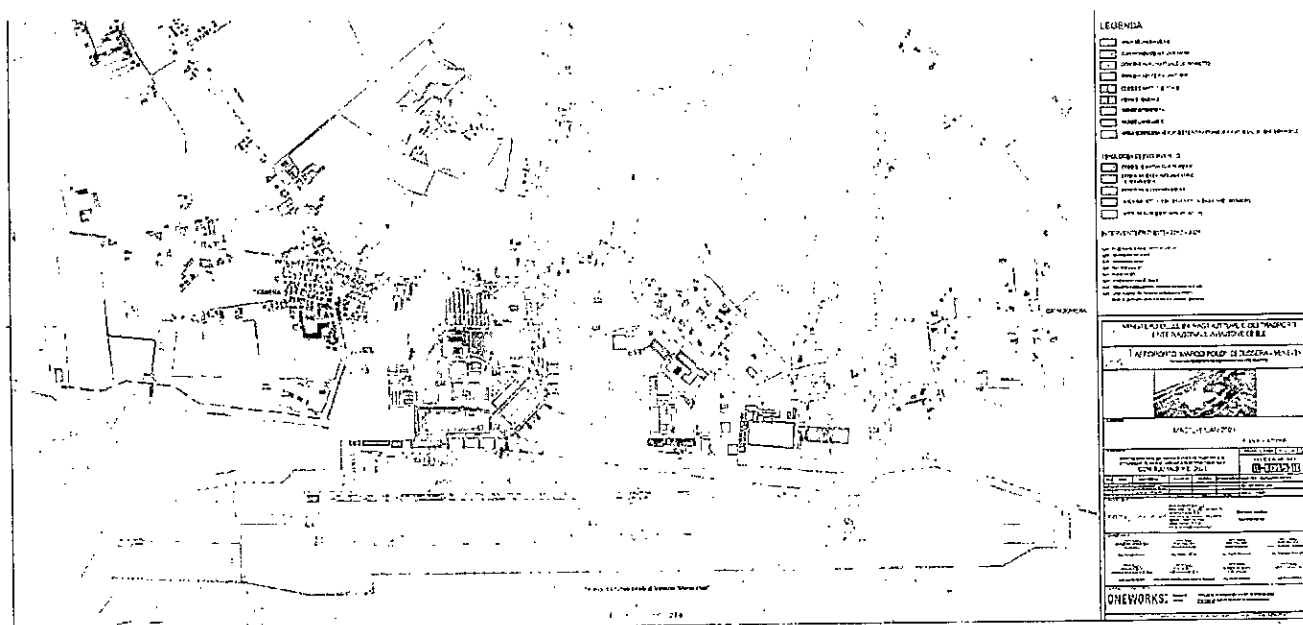
[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'R' and various scribbles.]

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
1.01*	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento vs landside con la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua	A
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale	A
2.09*	Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area al di fuori di un complesso di tre edifici destinati ad hangar, vicinati e magazzini di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: • Presidio antincendio VVF • Nucleo elicotteri VVF • Nucleo elicotteri GdF oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in illo per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dell' spostamento delle attività medesime. Aree a nord ovest dell'aeroporto sul limite della US14 Triestina. Area compresa tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessera, conosciuta come "Area Aero terminal". Di tale area è prevista l'acquisizione entro il 2021, ma non sono dettagliati gli interventi, in quanto successivi al 2021. Area 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.).	A-B
2.15	Espansione del sedime aeroportuale	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne. Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco, richiesta dal Corpo Nazionale per poter procedere con le prove di spegnimento. Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale. Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	C
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri	A
2.20*	Campo prove VVF	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena, denominato Moving Walkway, e di un edificio presso la darsena (zona d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.	A
2.21*	Nuova autorimessa	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consenta la creazione di circa 1900 posti auto.	A
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	A
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena, denominato Moving Walkway, e di un edificio presso la darsena (zona d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.	A
3.01*	Percorso pedonale in quota e nuova darsena	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consenta la creazione di circa 1900 posti auto.	A
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	A
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	A

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Adeguamento della viabilità interna alle trasformazioni in area landside.	B
4.05.01*	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale ai mobili (APRON)	A
4.05.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale ai mobili (APRON)	A
4.14.01*	Riqualifica infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste)	A-B
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.	A-B-C
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione all'esterno del sedime.	A
5.05-5.32	Sottoservizi	Adeguamento dei sottoservizi idraulici ed elettrici	B
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualifica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricotlocare le attività CED.	A
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione ad alta tensione a media tensione, indicate n. 2 posizioni alternative.	A
6.02	Adeguamento del depuratore	Interventi di adeguamento ai fini del riuso delle acque depurate per la gestione del ciclo idrico integrato	B
6.05*	Canale scalmatore tratto di valle	Interventi di adeguamento della rete di scolo convulsa di pertinenza dell'aeroporto (interventi eseguiti con il Consorzio di Bonifica Acque Risorgive)	B
6.17**	Mitigazioni e compensazioni ambientali	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Masterplan.	A-B
6.15*	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti	A

* demolizione degli attuali presidi (vecchi edifici n. 23-26-27-28-29 nella Figura A2-1)
 ** allungamento della pista in porzione di bora (dallo canale di Tessera)
 * interventi per i quali sono state emanate le procedure e i livelli tecnici
 ** si tratta di una voce del Masterplan in cui vengono inseriti interventi circa lo Stato di Inquinamento e, in caso di necessità, il servizio sanitario nella Sezione C del presente Studio, parte "MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI"

[Handwritten notes and signatures on the bottom and right margin, including a large 'C.' and various scribbles.]



La configurazione finale

CONSIDERATO che gli interventi previsti dal Masterplan 2021 riguardano:

- interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto, indipendenti da variazioni di traffico e movimenti (già autorizzati a livello locale);
- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti (sottoposti a VIA);

PRESO ATTO che i seguenti interventi previsti nel Masterplan risultano aver già seguito con successo gli iter autorizzativi locali:

- Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01);
- Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09) e Campo prove VVF (codice 2.20), con realizzazione del nuovo complesso di tre edifici ad hangar e uffici destinato a Vigili del Fuoco (VVF) e Guardia di Finanza (GdF), compresi i piazzali e le urbanizzazioni relative, all'interno dell'aeroporto e liberazione dell'area di fronte al terminal passeggeri per esigenze connesse alla sicurezza aeroportuale;
- Nuova autorimessa (codice 2.21) per il ricovero dei mezzi di ramao;
- Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01) finalizzato a rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri;
- Ampliamento del piazzale – fase I (codice 4.06.01) che nelle sue due fasi consente la realizzazione di n. 7 nuove piazzole di sosta aeromobili e, nell'angolo Nord-Ovest del nuovo piazzale, di un'area dedicata per la sosta di mezzi ausiliari ed attrezzature;
- Riqualfica infrastrutture di volo (codice 4.14.01);
- Canale scolmatore tratto di valle (codice 6.05) che consiste nell'intervento di ricalibratura degli scoli Pagliaghetta e Cattal Acque Medie, situati al di fuori del sedime aeroportuale;
- Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi (codice 6.18) che prevede i seguenti interventi:
 - la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico dove verranno ricollocate le seguenti funzioni:
 - nuova centrale di cogenerazione;
 - nuova centrale frigorifera per la futura aerostazione;
 - cabina elettrica a servizio delle centrali suddette;
 - magazzino;
 - nuovo generatore di calore di potenza utile pari a 4 MW in grado di coprire la potenza termica della futura aerostazione;
 - opere edili di sistemazione delle aree esterne adiacenti alla nuova centrale di trigenerazione;
 - ingrandimento della centrale idrica esistente;
 - nuovi sottoservizi a servizio della futura aerostazione;

CONSIDERATO che tali interventi risultano essere già oggi cantierabili;

VALUTATO che gli interventi sopra elencati, che fanno capo allo "scenario 0", sono necessari ed urgenti nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico, sono già stati autorizzati a livello locale e non sono da includere nella procedura di VIA.

VALUTATO che, in ogni caso, gli impatti causati da qualsiasi opera - anche se non compresa nella procedura di VIA - sono stati calcolati e cumulati correttamente dal Proponente nelle valutazioni ambientali complessive riguardante lo "scenario 2021".

PRESO ATTO che i seguenti interventi previsti nel Masterplan risultano invece sottoposti a procedura di VIA:

• interventi airside:

1. Ampliamento del piazzale - fase 2 (codice 4.06.02)
2. Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02) attraverso l'efficientamento delle vie di circolazione e la realizzazione di bretelle ad alta velocità a servizio della pista principale per la sola RWY 04R attraverso:
 - la riqualifica della pista principale (RWYs 04R/22L) con allargamento del corpo portante dagli attuali 45 m a 60 m;
 - la realizzazione di n. 3 bretelle ad alta velocità per atterraggi sulla pista principale (tra la pista principale e la pista secondaria);
 - la riconfigurazione dei raccordi di testa tra pista principale e pista secondaria con la realizzazione di piazzole di idonee geometrie;
 - il prolungamento della pista di volo secondaria (RWYs 04L/22R, denominata anche Main Taxiway in quanto utilizzata prevalentemente come via di rullaggio) fino alla testata Nord-Est della pista principale;
 - la depenalizzazione della soglia Sud-Ovest della pista secondaria e conseguente adeguamento normativo della relativa RFSA;
 - la realizzazione della bretella R5 tra la pista secondaria e il piazzale APRON SUD;
 - la realizzazione del nodo TN presso area ex Caserme VVF/GdF;
 - la realizzazione della controvia di rullaggio nord TN a Nord-Ovest;
 - la riconfigurazione della De-Icing Bay in maniera coordinata con il raccordo di testa Ovest;
3. Adeguamenti degli impianti AVL e delle reti di sottoservizi
 - interventi landside:
 - i. Ampliamento terminal - Lotto 2 (codice 1.04), finalizzato ad assicurare gli spazi necessari a garantire una elevata qualità di servizi, per un ampliamento complessivo, tenuto conto anche del Lotto 1 già autorizzato, di circa 95'000 mq, e pertanto una superficie complessiva di circa 160'000 mq totali;
 - ii. Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED) (codice 5.11) attraverso la realizzazione a Est del fabbricato esistente di un corpo aggiuntivo;
 - iii. Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19), DHL nuovo cargo building (codice 2.33) e varco doganale, ricofocazione (codice 2.34);
 - iv. Realizzazione di un parcheggio multipiano nelle vicinanze del terminal, di un parcheggio a raso "P5" e ampliamento dell'esistente "P4";
 - v. Adeguamento viabilità interna esistente (codice 3.44)
 - vi. Mitigazioni e compensazioni ambientali (codice 6.17), che non riguardano gli interventi di compensazione ai sensi dell'art. 6, paragrafo 4 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat".
 - servizi tecnologici, reti e impianti.
 - i. Opere idrauliche (codice 5.01), delineate nel Masterplan idraulico, tra cui la realizzazione di un bacino di laminazione in area esterna all'attuale sedime aeroportuale con la finalità di calmiere i picchi di piena sia in ambito aeroportuale che nei bacini posti a monte rispetto all'aeroporto;
 - ii. Adeguamento del depuratore (codice 6.02) attuale e la realizzazione del ciclo idrico integrato;
 - iii. Sottoservizi (codice 5.06-5.32) ovvero adeguamento complessivo dei servizi elettrici ed idraulici del sedime aeroportuale in conseguenza degli ampliamenti
 - iv. Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33)

- v. Rete acquedotto, che verrà mantenuta ed espansa per le nuove utenze mantenendo il layout attuale; sarà inserita all'interno del ciclo idrico integrato
- vi. Rete telefonia/dati, che servirà l'intero sedime;
- vii. Sistema di illuminazione:
- la rete di illuminazione della nuova viabilità e dei nuovi parcheggi sarà costituita di corpi illuminati a LED ed a basso consumo e manutenzione;
 - l'illuminazione del piazzale aeromobili avverrà attraverso torrifaro, come per il piazzale attuale.
- viii. Rete antincendio centralizzata avente una stazione di pompaggio presso la centrale di trigenerazione con associata la relativa vasca. Parallelamente sarà potenziata la centrale di pompaggio con relativa vasca collocata nell'interrato del Marco Polo park. Le due centrali saranno collegate da una condotta che costituirà quindi l'acquedotto.

CONSIDERATO che il Proponente ha realizzato un apposito Masterplan "idraulico" in cui individua le opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale - tra le quali il nuovo bacino di laminazione - con riferimento alla situazione attuale e agli scenari futuri di espansione previsti, al fine di garantire all'intero sedime aeroportuale una maggiore sicurezza idraulica fino ad eventi meteorici caratterizzati da tempi di ritorno pari a 100 anni, ottimizzare i consumi di acqua potabile ed adeguare le acque di scarico ai limiti della normativa vigente, centralizzando quanto più possibile i sistemi di trattamento e controllo delle stesse;

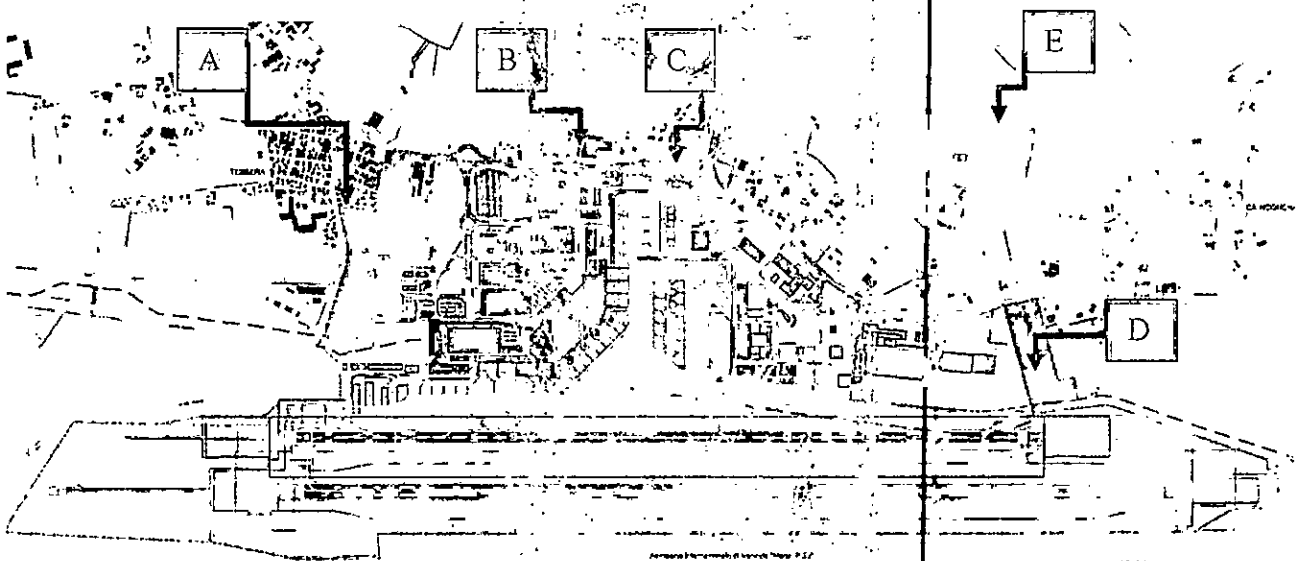
CONSIDERATO che il Proponente ha realizzato un apposito Masterplan "energetico" in cui identifica linee guida e interventi finalizzati all'ottimizzazione del parco impianti ed alla realizzazione di nuovi edifici con criteri finalizzati al risparmio energetico;

VALUTATO che lungo l'iter del procedimento di VIA, durante il sopralluogo e nelle riunioni con gli Enti non sono state segnalate criticità né per le opere del Masterplan "idraulico" né per quelle del Masterplan "energetico";

PRESO ATTO che il Proponente individua una serie di aree di espansione del sedime aeroportuale mediante l'acquisizione di aree limitrofe di seguito elencate (identificate con il codice intervento 2.15);

CONSIDERATO che le aree di acquisizione identificate e gli interventi previsti sono i seguenti:

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



rispetto ai quali:

Handwritten marks at the top right of the page.

- l'area “A” che si trova tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessera, conosciuta come “Area Aeroterminal”, sarà acquisita (previsione) entro il 2021 e conterrà le opere definite nel protocollo di intesa ambito “T2 Terminal Tessera” tra ENAC, SAVE e Comune di Venezia del 21.05.2015, ovvero funzioni finalizzate sia alle esigenze aeroportuali che a quelle di interscambio con la città storica (nuovi parcheggi, arrivo pullman, alcune strutture ricettive e commerciali etc.);
- 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 definite 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).

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

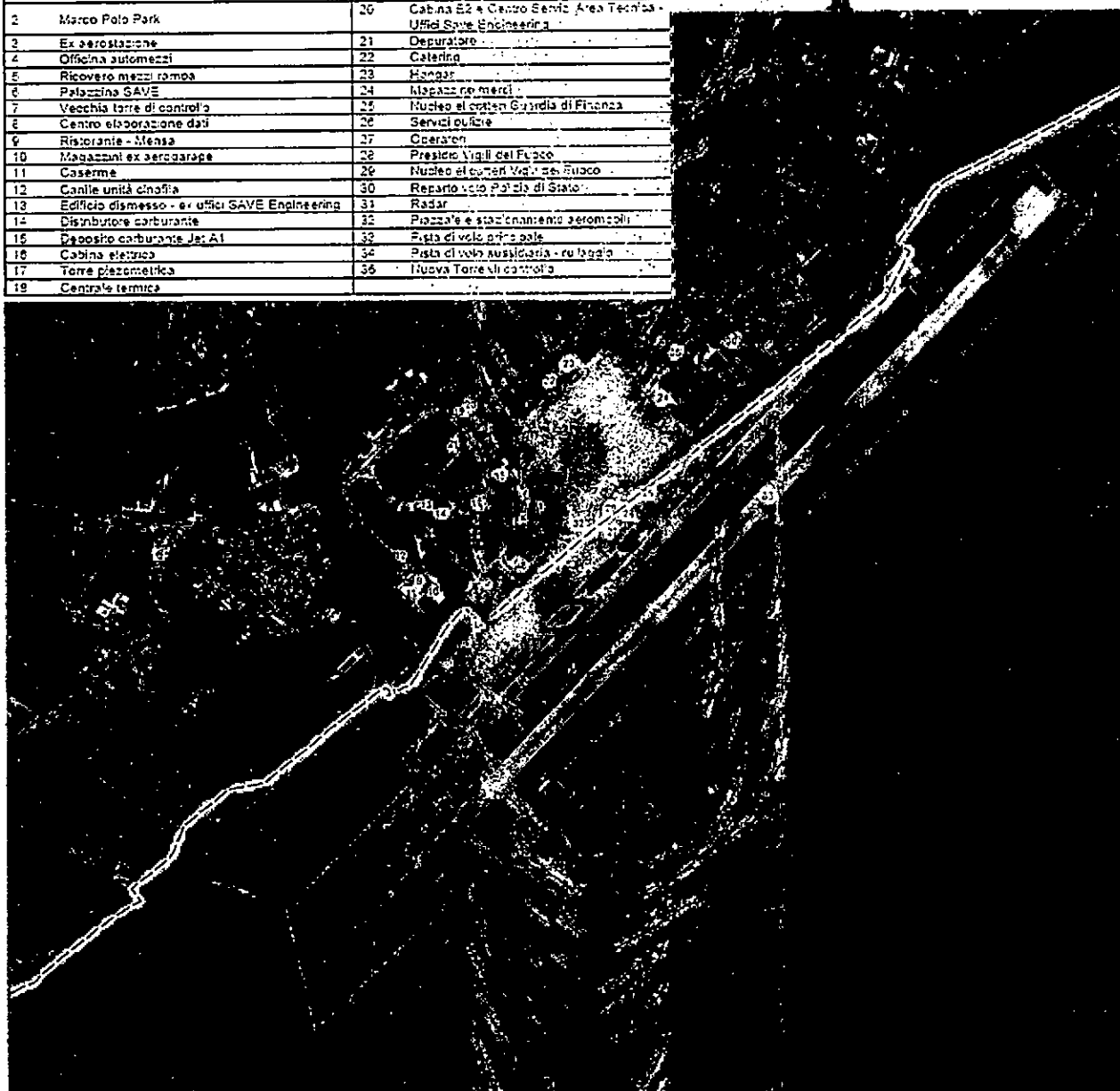
Handwritten marks at the bottom right of the page.

Handwritten mark on the left margin.

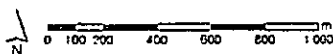
Handwritten marks at the bottom center of the page.

PRESO ATTO che l'attuale sedime aeroportuale si configura come segue.

1	Aerostazione	19	Magazzini ex Saurini
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 rimorchi	23	Hangar
6	Palazzina SAVE	24	Magazzini merci
7	Vecchia torre di controllo	25	Nucleo elicotteri Guardia di Finanza
8	Centro elaborazione dati	26	Servizi ufficio
9	Ristorante - Mensa	27	Operaron
10	Magazzini ex aerocarropi	28	Presidio Vigili del Fuoco
11	Caserma	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	Piazza e stazionamento aeromobili
15	Deposito carburante Jet A1	33	Pista di volo principale
16	Cabina elettrica	34	Pista di volo Ausiliaria - ru baggio
17	Torre piezometrica	35	Nuova Torre di controllo
18	Centrale termica		

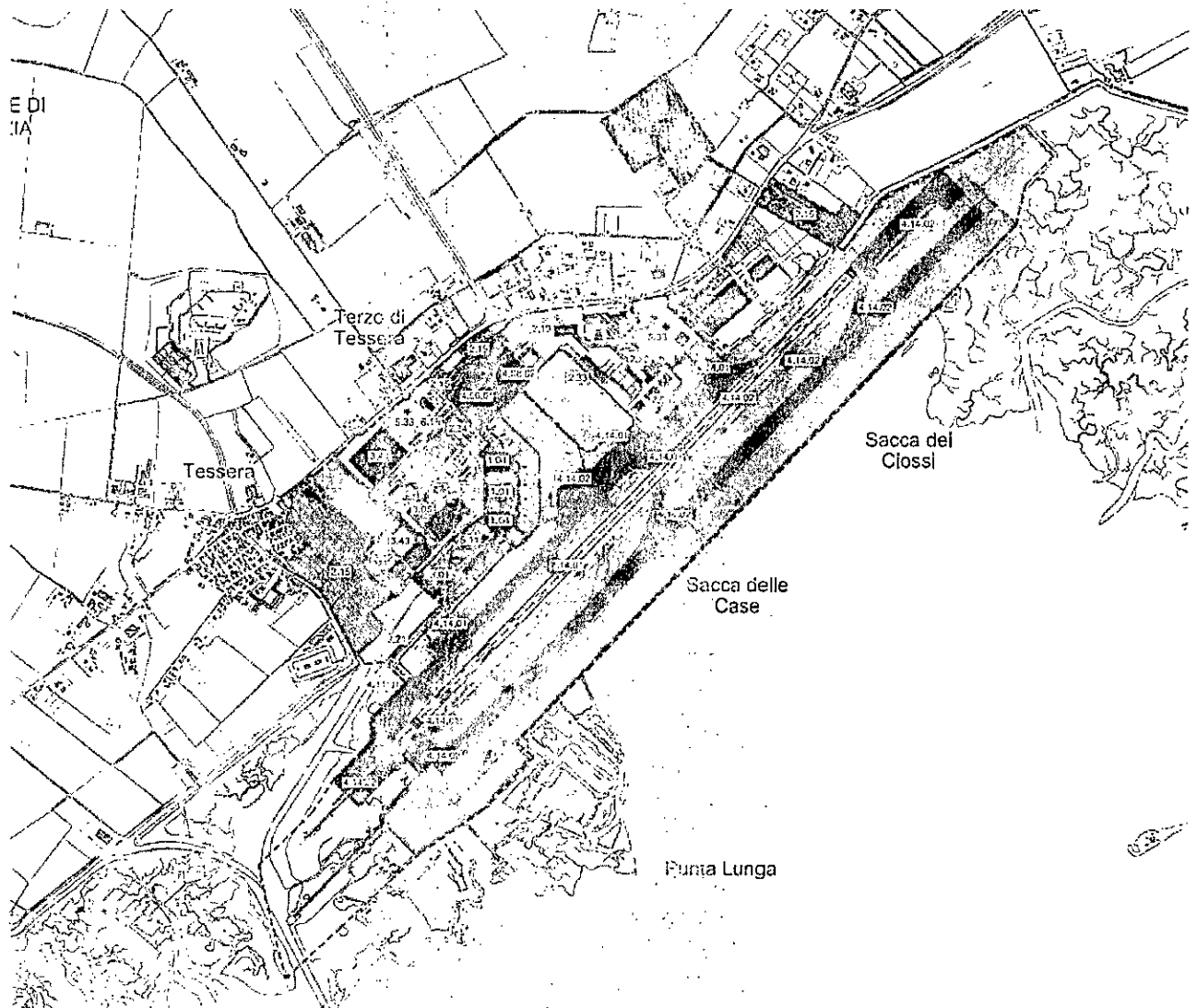


- limite air land attuale
- ▭ sedime aeroportuale attuale
- conterminazione lagunare
- ▭ edifici
- ▭ pavimentazione




6 4

PRESO ATTO che la configurazione prevista del sedime aeroportuale dal Masterplan 2021 è la seguente:




Legenda

----- Area progetto

 Nuove costruzioni

- 1.01 Terminal passeggeri - Lotto 1 Ampliamento
- 1.04 Terminal passeggeri - Lotto 2 Ampliamento
- 2.09 Riproduzione VVF o GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2)
- 2.19 Riproduzione UPS o Dogana
- 2.20 Campo prove VVF
- 2.24 Nuova autostessa
- 2.33 Edificio per spedizionieri
- 2.34 Varco doganale, ricollocazione
- 3.01 Percorso pedonale in quota e nuova farsena
- 3.05 Parcheggio multipiano B1
- 3.41 Parcheggio a raso
- 3.42 Parcheggio a raso
- 3.43 Parcheggio a raso
- 4.03.01 Ampliamento del piazzale - fase 1
- 4.03.02 Ampliamento del piazzale - fase 2
- 4.14.01 Riqualificazione infrastruttura di volo
- 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo
- 5.01 Realizzazione banco di laminazione
- 5.11 Ampliamento palazzina SAVIE
- 5.33 Realizzazione cabina di trasformazione
- 5.18 Realizzazione nuova centrale di refrigerazione

 Aree da acquistare

2.15 Espansione edifici aeroportuale

NOTA:

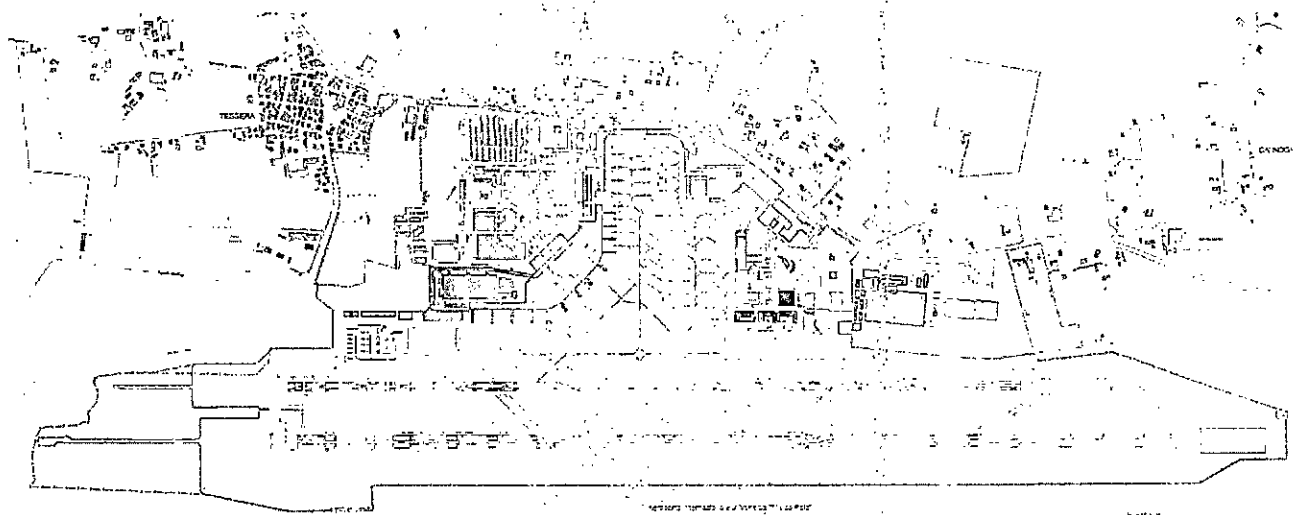
In colore blu gli interventi già autorizzati

[Handwritten mark]




[Large handwritten signature and notes]

PRESO ATTO, tuttavia, che il sedime aeroportuale è attualmente in fase di ri-definizione e formalizzazione amministrativa tra i diversi enti coinvolti e che, nel dettaglio, si tratta di una armonizzazione delle situazioni planimetriche esistenti, che si rende necessaria solo sul confine occidentale del sedime aeroportuale (nella zona della testata 04, con arretramento del confine rispetto alla zona acquea), ma non comporta trasferimento di diritti dominicali (si tratta di ripristinare il principio per cui il sedime aeroportuale non ricomprende il canale Tessera);

Nella seguente figura la proposta di ri-perimetrazione:



LEGENDA

-  SEDIME AEROPORTUALE DI PROGETTO
-  SEDIME AEROPORTUALE STATO DI FATTO
-  CONFINI AIR SIDE - LAND SIDE

PRESO ATTO che, per quanto riguarda il traffico automobilistico, dallo studio trasportistico presentato, emerge che nel momento più critico dell'ora di punta:

- nella **situazione attuale** sono presenti svariate criticità, che tuttavia appaiono in parte superate grazie alla recente realizzazione della rotatoria fra SS 14 e bretella autostradale;
- nello **scenario al 2021**, di domenica, la situazione non cambia in termini generali; invece, al lunedì, oltre ad osservare un LdS C nei tronchi già in precedenza interessati da rallentamenti (con aumento di code e ritardi), si evidenzia un peggioramento della funzionalità della rete anche sulla SS n. 14 fra Viale Galilei e la rotatoria della bretella autostradale (LdS C); qualche ulteriore rallentamento si ha anche nella Strada Statale in Campalto, in direzione Tessera. Inoltre si registra un significativo aumento nella somma dei ritardi, a causa principalmente dell'aumento dei veicoli presenti nella rete stradale; gli accodamenti che si registrano sono tuttavia tollerabili, tanto più se si considera che consentono di assorbire eventuali anomalie di deflusso, risultando il Livello di Servizio non peggiore di C;

CONSIDERATO che in fase di costruzione il Masterplan non prevede ulteriori fabbisogni nel campo dei trasporti, della viabilità e della rete infrastrutturale, in quanto si prevede di utilizzare la viabilità esistente;

CONSIDERATO che lo studio trasportistico ritiene che l'aumento del flusso di passeggeri ed il relativo traffico veicolare non necessitino di adeguamenti infrastrutturali esterni al sedime;

CONSIDERATO che i presupposti per la stima della variazione dei flussi veicolari, associata all'intensificarsi del traffico aereo nello scenario di sviluppo al 2021, considerano che l'incremento degli spostamenti da e per l'aeroporto sia proporzionale all'incremento dei passeggeri e che gli spostamenti verranno effettuati con i medesimi rapporti mezzo pubblico/mezzo privato oggi censiti;

Handwritten marks at the top right of the page.

VALUTATO pertanto già adeguata la rete infrastrutturale esistente di accesso all'aeroporto;

VALUTATO che gli interventi previsti comportano un incremento delle superfici impermeabilizzate e che, per la compensazione dell'impatto idraulico (principio dell'invarianza idraulica) derivante dall'impermeabilizzazione delle superfici di nuova urbanizzazione, si rende necessario realizzare un'area golenale e RITENUTA valida la proposta del Proponente di realizzare un bacino di laminazione a cielo aperto lungo il canale consortile Pagliaghetta più a valle rispetto al piazzale di progetto;

Handwritten mark on the right margin.

VALUTATO che gli interventi infrastrutturali previsti dal progetto di riqualifica delle infrastrutture di volo hanno l'obiettivo di far fronte all'incremento del traffico aereo e di permettere lo sviluppo della vocazione internazionale ed intercontinentale dello scalo;

VALUTATO che l'adeguamento normativo della RESA (area di sicurezza di fine pista - Runway End Safety Area) in testata 04R comporta l'imbonimento di una porzione di circa 3 ha di area lagunare, quasi totalmente occupata da barene e che tale imbonimento, pertanto, **necessita la realizzazione di interventi compensativi, che il Proponente ha progettato in modo adeguato;**

Handwritten mark on the right margin.

CONSIDERATO che la fase di costruzione, che interessa tutti gli interventi previsti dal Masterplan 2021, è prevista in 7 anni, nel corso dei quali l'aeroporto rimarrà operativo;

VALUTATO che le mitigazioni proposte per la fase di cantiere siano funzionali a ridurre gli impatti e i disagi creati dalle operazioni svolte ad aeroporto attivo;

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten mark on the right margin.

Handwritten marks on the right margin.

Handwritten marks on the right margin.

Handwritten mark on the left margin.

Handwritten marks at the bottom of the page.

BILANCIO DEI MATERIALI

PRESO ATTO che il proponente in merito al riciclaggio in situ dei materiali demoliti e al riutilizzo delle terre da scavo ha presentato la seguente stima dei quantitativi di materiali in gioco:

Tabella B4-14 Materiali di risulta: sottoprodotti e rifiuti da demolizione.

COD	INTERVENTO		SOTTOPRODOTTI			RIFIUTI	
			TERRENO VEGETALE (m ³)	TERRENO GRANULARE (m ³)	FRESATO (BITUME-CEMENTO) (m ³)	FABBRICATI (m ³)	MANUFATTI IN CLS (m ³)
1.04	TERMINAL LOTTO 2	TOTALE	58'260	30'090	7'000	35.000	0
		% RIUTILIZZO	0%	0%	0%	0%	0%
4.14	PISTA LOTTO 1B	TOTALE	50'000		13'000	0	12.000
		% RIUTILIZZO	100%		100%	0%	100%
4.14	PISTA LOTTO 2	TOTALE	80'000		121'000	0	14.500
		% RIUTILIZZO	100%		100%	0%	100%
4.07	PIAZZALE	TOTALE	11'360	1'600	2'660		20'000
		% RIUTILIZZO	0%	13%	100%		0%
3.41	PARCHEGGIO P6*	TOTALE	17'000		350		0
		% RIUTILIZZO	15%		0%		0%
3.43	PARCHEGGIO M/W	TOTALE	3'650		9	0	0
		% RIUTILIZZO	0%		0%	0%	0%
3.05	PARCHEGGIO B1	TOTALE	10'200		7'200		0
		% RIUTILIZZO	0%		50%		0%
2.33	DHL	TOTALE	10'000		0		0
		% RIUTILIZZO	0%		0%		0%
2.19	UPS / dogana	TOTALE	6'500		0		0
		% RIUTILIZZO	0%		0%		0%
5.01	Bacino di laminazione	TOTALE	100'000		0		0
		% RIUTILIZZO	5,5%		0%		0%

* PARCHEGGIO P6

- fondazione stradale realizzata con 16'000 m³ di terreno da stabilizzare a calce/cemento proveniente da altri cantieri presenti in ambito aeroportuale;- parte della sistemazione a verde realizzata con 2'300 m³ di terreno vegetale proveniente da altri cantieri presenti in ambito aeroportuale.

	SOTTOPRODOTTI			RIFIUTI	
	TERRENO VEGETALE	TERRENO GRANULARE	TERRENO VEGETALE	TERRENO GRANULARE	TERRENO VEGETALE
TOTALE m ³	369'230		151'210		81'500
TOTALE RIUTILIZZO m ³	140'558		140'260		136'500
Δ m ³	228'672		10'950		55'000
TOTALE RIUTILIZZO %	38,07%		92,76%		82,52%
SUPERFICIE INDICATIVA NECESSARIA PER LO STOCCAGGIO DELLE TERRE NON UTILIZZATE NEI CANTIERI (ipotizzando un'altezza di 4m) m ²	57'168		2'738		13'750

CONSIDERATO che, per l'indisponibilità delle aree, non sono state eseguite indagini specifiche relative alle aree da acquisire e che, pertanto, non è stato ancora presentato un Piano di Utilizzo conforme alla normativa vigente (si veda il quadro prescrittivo);

VALUTATO, quindi, che tale analisi e un completo bilancio dei materiali debbano essere sottoposti ad approvazione prima dell'inizio dei lavori, congiuntamente ad una adeguata relazione di cantierizzazione, (si veda il quadro prescrittivo);

Handwritten marks at the top right of the page.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel quadro di riferimento ambientale il Proponente ha considerato diverse componenti come "potenzialmente impattate" dalla realizzazione dell'opera in progetto e le ha analizzate nelle diverse fasi di realizzazione.

CONSIDERATO che il numero di movimenti utilizzato per le simulazioni è il seguente:

- **scenario zero:** 80.999 movimenti complessivi, di cui circa 74.752 di aviazione commerciale e 6.247 di aviazione generale; sono stati considerati 37.376 cicli di LTO per l'aviazione commerciale e 3.124 cicli di LTO per l'aviazione generale
- **scenario 2021:** si è mantenuta la medesima composizione percentuale della flotta aerea e sono state aumentate le emissioni di una percentuale pari al previsto incremento di traffico aereo, in favore di sicurezza ambientale (poiché non sono stati valutati i probabili progressi tecnologici della flotta); sono previsti 100.500 movimenti complessivi, di cui circa 92.000 di aviazione commerciale e 8.500 di aviazione generale.

AREA VASTA

CONSIDERATO che il Proponente non definisce rigidamente a priori un ambito di studio / area vasta ma, più precisamente, determina le aree per ogni componente in analisi, in funzione dell'influenza potenziale derivante dalla realizzazione degli interventi previsti nel Masterplan;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a includere nelle analisi tutti i ricettori sensibili agli impatti sulle diverse componenti ambientali in analisi;

VALUTATO che, nel definire l'area vasta, il Proponente abbia individuato correttamente l'estensione territoriale all'interno della quale si sviluppa e si esaurisce la sensibilità dei parametri ambientali in analisi e **RITENUTO**, pertanto, che all'esterno degli ambiti così identificati non siano avvertibili gli effetti dell'opera;

VALUTATO quindi corretto l'approccio del Proponente, che non identifica un'unica area vasta in cui valutare gli effetti delle opere per tutte le componenti ambientali, ma di volta in volta - per ogni singola componente in funzione delle caratteristiche della stessa e del territorio circostante - identifica un'area vasta "tagliata su misura" al fenomeno ambientale in analisi;

ATMOSFERA

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad effettuare l'inquadramento e l'analisi meteo - climatica dell'area (regime anemometrico, pluviometrico e termico) e l'analisi dei dati di qualità dell'aria resi disponibili dalla rete istituzionale gestita da ARPA, e dei dati rilevati dalla centralina EZIPM gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera, che però risulta essere prossima a diverse altre rilevanti sorgenti emmissive (aeroporto, darsena, SS Triestina, abitato di Tesserà);

PRESO ATTO che il Proponente ha identificato quali indicatori ambientali significativi le concentrazioni di biossido di zolfo (SO₂), biossido di azoto (NO₂), monossido di carbonio (CO), formaldeide (CH₂O), benzene (C₆H₆) e particolato atmosferico PM10 e PM2.5;

PRESO ATTO che, come chiarito dal Proponente nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, relativamente alla rete istituzionale ARPAV i dati del monitoraggio 2014 in fase di redazione del progetto non erano ancora disponibili;

PRESO ATTO che, come chiarito dal Proponente nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, in merito alla centralina EZIPM non è ancora possibile un aggiornamento completo dei dati di qualità dell'aria, in quanto non si è in possesso di un set annuale completo, ma i dati disponibili sono solo quelli dei primi tre mesi del 2014, per i quali il Proponente effettua alcune considerazioni sugli inquinanti più significativi, in particolare NOx e PM2.5;

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page.

PRESO ATTO che il Proponente evidenzia che, dall’analisi dei dati della centralina ubicata a ridosso della struttura aeroportuale, per il parametro NO_x, non si sono registrati nel quadriennio episodi di inquinamento acuto, ovvero il valore soglia per la salute umana (200 µg/m³) non è mai stato superato, ma rileva una criticità relativa alla media annua, peraltro già nota per il territorio veneziano;

VALUTATO che tale situazione debba essere oggetto di un monitoraggio specifico anche in futuro (vedi quadro prescrittivo)

Tabella C4-3 Confronto dei valori di NO₂ registrati presso la centralina EZIPM nel periodo 2010-2013 con i limiti di legge (dati forniti dal gestore aeroportuale, SAVE S.p.A., elaborazioni Thetis).

Inquinante	Tipo limite	Parametro statistico	Valore	Anno	Valore registrato
NO ₂	Valore limite orario per la protezione della salute umana da non superare più di 18 volte per anno civile	Media 1 h	200 µg/m ³	2010	176 µg/m ³ (valore massimo osservato alle ore 18:00 del 14.02.2010)
				2011	200 µg/m ³ (valore massimo osservato alle ore 21:00 del 16.11.2011)
				2012	197 µg/m ³ (valore massimo osservato alle ore 20:00 del 23.02.2012)
				2013	181 (valore massimo osservato alle ore 20:00 del 29.11.2013)
	Valore limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m ³	2010	66 µg/m ³
				2011	72 µg/m ³
				2012	71 µg/m ³
				2013	69 µg/m ³

PRESO ATTO che la stima delle emissioni degli aeromobili è stata effettuata per ogni inquinante su una griglia di circa 8km x 8km (in cui sono stati identificati 1600 recettori) tramite il software EDMS; che la stima del traffico veicolare è stata effettuata con il programma COPERT e che, per la simulazione della dispersione in atmosfera, è stato utilizzato il modello CALPUFF;

CONSIDERATO che il Proponente all’interno dei recettori individuati ha identificato i seguenti 25 recettori sensibili su cui effettuare valutazioni puntuali.

Tabella C5-1 Elenco dei recettori sensibili.

cod.	Nome	Tipologia
1	Centro Anziani Fratelli Cervi	ospedale
2	Istituto Comprensivo Gramsci	scuola
3	Chiesa di Campalto	chiesa
4	Scuola Materna quartiere san Teodoro	scuola
5	Comprensorio scolastico Gramsci	scuola
6	Chiesa del quartiere Perini	chiesa
7	Chiesa dell’annuziata - campalto	chiesa
8	Chiesa di santa caterina da Noghèra	chiesa
9	Scuola dell’infanzia Franchin - Tesserà	scuola
10	Chiesa di San Leopoldo - Favaro	chiesa
11	Parrocchia di Maria Assunta tesserà	chiesa
12	Chiesa della Natività - Dese	chiesa
13	Istituto tecnico superiore	scuola
14	Scuola media vivarini Murano	scuola
15	Scuola Primaria Statale Bragadin	scuola
16	Scuola elementari Zambelli	scuola
17	Scuola Materna Santa Maria	scuola
18	Casa di riposo Anni Azzurri	ospedale
19	Scuola materna Arcobaleno	scuola
20	Scuola dell’infanzia Girasole	scuola
21	Istituto Ilaria Alpi	scuola
22	Amici della Poiana	associazione
23	Tesserà Bella	associazione
24	Scuola dell’infanzia di Ca’ Savio	scuola
25	Scuola dell’infanzia comunale Cavallino Treporti	scuola

Fase di costruzione

Scenario 0

CONSIDERATO che per lo “scenario 0” la fase di costruzione riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, in parte già in costruzione e comunque cantierabili e **VALUTATO** che tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di costruzione con l’ambiente sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite a livello locale;

Scenario 2021

CONSIDERATO che le sorgenti principali individuate dal Proponente per la fase di cantiere riguardano i mezzi di cantiere – ovvero le emissioni dei motori – e le polveri generate dalle fasi di movimentazione dei materiali e dal passaggio dei mezzi su aree sterrate;

VALUTATO corretto l'approccio dell'analisi presentata, che si basa anche sull'esperienza acquisita e sui dati del monitoraggio del cantiere già concluso presso l'aeroporto di Treviso (simile per le lavorazioni a quello di Venezia);

VALUTATO che, poiché le emissioni avvengono a una quota molto prossima al suolo, la dispersione non è elevata e, quindi, l'impatto risulta pressoché circoscritto all'area di cantiere;

VALUTATI positivamente gli esiti dell'analisi modellistica, da cui emerge che le concentrazioni in aria per tutti i parametri considerati risultano inferiori ai limiti normativi;

VALUTATO che il Proponente ha previsto adeguate misure mitigative in fase di cantiere;

VALUTATO infine che l'impatto sulla componente atmosfera associato alla fase di costruzione nello scenario 2021 sia trascurabile;

VALUTATA tuttavia le mancanza di una vera e propria relazione di cantierizzazione, (si veda il quadro prescrittivo);

Fase di esercizio

PRESO ATTO che il Proponente nella valutazione degli impatti in fase di esercizio considera quali sorgenti le emissioni di aeromobili nei loro cicli LTO (Landing Take Off), le emissioni puntiformi originate dai consumi per il riscaldamento (impianto di riscaldamento e, al 2021, centrale di trigenerazione) e le altre emissioni aeroportuali (sorgenti emissive legate ai mezzi di servizio “handling”, considerate distribuite su tutto il piazzale di sosta aeromobili), nonché le emissioni da traffico stradale indotto e le emissioni da traffico acqueo, e **VALUTATA** condivisibile la metodologia utilizzata;

PRESO ATTO che, per la definizione dello scenario al 2021, il Proponente incrementa le emissioni previste di una percentuale pari al previsto incremento di traffico (per i mezzi di servizio) e pari all'aumento di passeggeri (per le emissioni di metano relative al riscaldamento);

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire le simulazioni cartografiche degli esiti per ogni categoria di inquinante, in ambedue gli scenari di analisi;

CONSIDERATO che gli esiti delle simulazioni modellistiche sono i seguenti:

Scenario 0

Tabella C5-9 Stima delle emissioni (t/a) correlate alla struttura aeroportuale (dati relativi al 2013).

Scenario 2013	CO	NOx	SO ₂	PM ₁₀	Benzo(a)pirene	C ₆ H ₆ (benzene)	PM _{2.5}	CH ₂ O (formaldeide)	NO ₂
	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a
Aerei EDMS	69.9	244.1	14.7	1.3	3.8E-04	0.2	1.3	1.6	12.6
Mezzi di servizio a terra	0.17	0.17	0.03	0.02	4.0E-06	0.017	0.02	-	0.03
Aerostazione	0.49	1.9	1.03	0.09	-	-	0.09	-	0.29
Traffico veicolare	15.1	18.1	0.04	1.3	1.53E-03	1.3	1.1	1.8E-07	4.6
Mezzi acquei (vaporetti e taxi)	0.13	0.15	0.02	0.003	-	-	0.003	-	0.04

VALUTATO che, sebbene la componente aeronautica pesi maggiormente rispetto a quella di traffico veicolare indotto, le diverse modalità di emissione e di altezza delle sorgenti fanno sì che la qualità dell'aria sia influenzata maggiormente dalle emissioni automobilistiche, ovvero emissioni al suolo a bassa diluizione;

Tabella C5-11 Confronto tra le concentrazioni medie annue (Scenario 0 - 2013) in aria ai recettori derivanti dalle emissioni correlate alla struttura aeroportuale (traffico aereo, veicolare e sorgenti a terra), limiti normativi e valori registrati a Venezia - aeroporto dalla centralina EZIPM.

	PM ₁₀	NOx	NO ₂	benzene	PM _{2.5}	benzo(a)pirene	SO ₂	formaldeide
Limite normativo	40	30	40	5	25	0,001	20	-
centralina: dato misurato (2013)	32	1	69	non rilevata	non rilevata	non rilevata	0,23	non rilevata
dato simulato al recettore (2013)								
1 Centro Anzani Fratelli Cervi	0.02	1.02	0.95	1.26E-02	1.26E-02	3.78E-07	0.03	9.8E-04
2 Istituto Comprensivo Gramsci	0.03	1.33	1.23	2.31E-02	2.13E-02	5.25E-07	0.04	1.14E-03
3 Chiesa di Campalto	0.02	1.13	1.05	1.92E-02	1.78E-02	4.55E-07	0.03	1.04E-03
4 Scuola Materna quartiere san Teodoro	0.01	0.58	0.54	7.81E-03	7.36E-03	2.24E-07	0.02	6.03E-04
5 Comprensorio scolastico Gramsci	0.01	0.90	0.84	1.14E-02	1.11E-02	3.35E-07	0.03	8.80E-04
6 Chiesa del quartiere Perini	0.01	0.63	0.59	9.37E-03	8.86E-03	2.52E-07	0.02	6.41E-04
7 Chiesa dell'Annunziata - Campalto	0.01	0.97	0.91	1.24E-02	1.20E-02	3.62E-07	0.03	9.45E-04
8 Chiesa di santa Caterina Cà Noghera	0.05	5.81	5.27	3.93E-02	4.25E-02	2.03E-06	0.23	1.09E-03
9 Scuola dell'infanzia Franchin - Tessera	0.25	7.11	4.39	2.46E-01	2.02E-01	3.45E-06	0.12	2.59E-03
10 Chiesa di San Leopoldo - Favaro	0.03	1.17	1.10	2.38E-02	2.13E-02	5.03E-07	0.03	9.55E-04
11 Parrocchia di Maria Assunta Tessera	0.15	5.44	4.37	1.40E-01	1.24E-01	2.46E-06	0.15	3.03E-03
12 Chiesa della Natività - Dese	0.09	2.11	1.95	6.23E-02	5.91E-02	1.25E-06	0.04	1.45E-03
13 Istituto tecnico	0.00	0.55	0.51	3.21E-03	3.83E-03	1.79E-07	0.02	6.19E-04
14 Scuola media Vivaldi Murano	0.01	0.95	0.80	5.57E-03	6.00E-03	2.83E-07	0.03	9.61E-04
15 Scuola Primaria Statale Bragadin	0.00	0.57	0.53	3.55E-03	3.99E-03	1.83E-07	0.02	6.69E-04
16 Scuola elementari Zambelli	0.01	0.64	0.60	3.76E-03	4.34E-03	2.03E-07	0.02	6.89E-04
17 Scuola Materna Santa Maria	0.09	2.15	1.98	6.65E-02	7.25E-02	1.30E-06	0.04	1.46E-03
18 Casa di riposo Anni Azum	0.02	0.97	0.91	1.86E-02	1.87E-02	4.03E-07	0.03	8.24E-04
19 Scuola materna Arcobaleno	0.02	1.10	1.02	1.83E-02	1.70E-02	4.40E-07	0.03	1.02E-03
20 Scuola dell'infanzia Girasole	0.01	0.91	0.85	1.24E-02	1.19E-02	3.43E-07	0.03	8.97E-04
21 Istituto Italia Alpi	0.02	0.95	0.89	1.85E-02	1.85E-02	4.04E-07	0.03	8.13E-04
22 Associazione Amici della Polana	0.05	4.93	4.26	3.72E-02	3.35E-02	1.73E-06	0.17	7.62E-03
23 Associazione Tessera Bella	0.09	5.29	4.67	7.58E-02	7.44E-02	1.95E-06	0.17	4.10E-03
24 Scuola dell'infanzia Cà Savio	0.003	0.38	0.35	2.29E-03	2.87E-03	1.25E-07	0.01	4.77E-04
25 Scuola dell'infanzia comunale di Cavallino Treporti	0.01	0.89	0.84	4.84E-03	6.20E-03	2.92E-07	0.03	1.20E-03

VALUTATO che, come evidenziato nella precedente tabella, per tutti i recettori sensibili identificati le concentrazioni in aria derivanti dalle emissioni aeroportuali simulate risultano inferiori ai limiti di legge, sia per i ricettori più prossimi alla struttura (in grassetto) che per quelli esterni all'area vasta (in corsivo);

PRESO ATTO che il Proponente ipotizza gli impatti sulla qualità dell'aria allo "scenario 0" come da tabella seguente:

Tabella C5-12 Stima di impatto per lo Scenario 0.

Parametro	Incremento % concentrazioni scenario 0 rispetto al 2013	Contributo dell'aeroporto rispetto al fondo (scenario 0)	Superamento dei limiti normativi ai recettori	Note	IMPATTO
PM ₁₀	-	0.6%	NO		TRASCURABILE: contributo aeroportuale trascurabile rispetto al fondo, nessun incremento di concentrazione e nessun superamento normativo ai recettori
NO ₂ media annua	-	19%	NO		TRASCURABILE: nessun incremento di concentrazione ai recettori, contributo rispetto al fondo moderato, nessun superamento normativo
Benzene	-	17.1%	NO		TRASCURABILE: nessun incremento di concentrazione ai recettori, contributo rispetto al fondo moderato, nessun superamento normativo
PM _{2.5}	-	0.6%	NO		TRASCURABILE: contributo aeroportuale trascurabile rispetto al fondo, nessun incremento e nessun superamento normativo ai recettori
Formaldeide	-	Parametro non rilevato dalle centraline; 6.9 µg/m ³ fondo da letteratura (Fucelli e Zanoni, 2006); contributo aeroporto 0.15%	NO Standard Qualità Ambientale pari a 100 µg/m ³ (WHO, 2003)	Non esistono limiti di legge, non è un parametro rilevato dalle centraline di monitoraggio	TRASCURABILE: nessun incremento concentrazione ai recettori, valori ampiamente inferiori ai valori guida OMS e contributo dell'aeroporto trascurabile rispetto al fondo
Benzopirene	-	0.5%	SI	Il fondo dell'area presenta valori maggiori del limite normativo, tuttavia il contributo aeroportuale è del tutto irrilevante	TRASCURABILE: nessun incremento di concentrazione ai recettori e contributo al valore di fondo irrilevante
CO	-	Non disponibile un valore di fondo	NO		TRASCURABILE: nessun incremento ai recettori e nessun superamento dei limiti di legge

CONSIDERATO che le emissioni associate al traffico aeroportuale e alle attività connesse alla aerostazione sono più elevate nelle aree interne e limitrofe al sedime e nelle vicinanze delle arterie stradali e sono meno significative nelle aree circostanti;

VALUTATE condivisibili le conclusioni dello studio atmosferico presentato dal Proponente, e RITENUTO pertanto che gli impatti sulla qualità dell'aria in fase di esercizio nello “scenario 0” possano essere considerati trascurabili;

Scenario 2021:

PRESO ATTO che il Proponente non analizza il contributo generato dai mezzi acquei in quanto considerato trascurabile rispetto alle emissioni associate al traffico aereo;

Tabella C5-13 Stima delle emissioni (t/a) correlate alla struttura aeroportuale (dati relativi al 2021).

Scenario 2013	CO	NOx	SO ₂	PM ₁₀	Benzo(a)pirene	C ₆ H ₆ (benzene)	PM _{2.5}	CH ₂ O (formaldeide)	NO ₂
	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a	t/a
Aerei EDMS	89	311	19	1.7	4.8E-04	0.3	1.7	2.1	16
Mezzi di servizio a terra	0.22	0.22	0.04	0.02	5.0E-06	0.021	0.02	-	0.03
Aerostazione	0.6	2.5	1.42	0.12	-	-	0.12	-	0.39
Traffico veicolare	10.2	11.3	0.03	0.8	1.0E-05	0.9	0.6	1.1E-07	4.6
Mezzi acquei (vaporanti e taxi)	0.13	0.21	0.03	0.004	-	-	0.004	-	0.06

Tabella C5-14 Concentrazioni medie annue stimate ai recettori derivanti dalle emissioni correlate alla struttura aeroportuale al 2021 (traffico aereo, veicolare e sorgenti a terra) e limiti normativi.

		PM ₁₀	NO _x	NO ₂	benzene	PM _{2.5}	benzo(a)pirene	SO ₂	Formaldeide
		media annua [µg/m ³]							
Limite normativo		40	30	40	5	25	0,0010	20	-
		dato simulato al recettore (2021)							
1	Centro Anziani Fratelli Cervi	1,06E-02	1,14E+00	1,06E+00	8,65E-03	9,36E-03	3,37E-07	3,70E-01	1,25E-03
2	Istituto Comprensivo Gramsci	1,76E-02	1,38E+00	1,27E+00	1,53E-02	1,51E-02	4,99E-07	3,52E-01	1,46E-03
3	Chiesa di Campalto	1,46E-02	1,22E+00	1,13E+00	1,27E-02	1,26E-02	4,37E-07	2,64E-01	1,32E-03
4	Scuola Materna quartiere san Teodoro	6,25E-03	6,61E-01	6,17E-01	5,05E-03	5,42E-03	2,29E-07	1,63E-01	7,68E-04
5	Comprensorio scolastico Gramsci	9,46E-03	1,01E+00	9,43E-01	7,59E-03	8,22E-03	3,44E-07	3,37E-01	1,12E-03
6	Chiesa del quartiere Perini	7,45E-03	7,09E-01	6,61E-01	6,20E-03	6,43E-03	2,52E-07	1,91E-01	8,16E-04
7	Chiesa dell'Annuziata - Campalto	1,03E-02	1,08E+00	1,02E+00	9,33E-03	8,92E-03	2,71E-07	3,58E-01	1,20E-03
8	Chiesa di santa Caterina Cà Noghera	3,66E-02	6,54E+00	5,99E+00	2,74E-02	3,51E-02	2,37E-06	3,75E+00	1,36E-02
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tessera	1,61E-01	5,56E+00	4,22E+00	1,60E-01	1,36E-01	2,62E-06	7,07E-01	3,29E-03
10	Chiesa di San Leopoldo Favaro	1,74E-02	1,25E+00	1,17E+00	1,57E-02	1,48E-02	4,64E-07	3,35E-01	1,22E-03
11	Parrocchia di Maria Assunta Tessera	1,03E-01	5,37E+00	4,54E+00	9,29E-02	6,78E-02	2,99E-06	6,18E-01	3,94E-03
12	Chiesa della Natività - Dese	5,52E-02	2,09E+00	1,94E+00	5,39E-02	4,59E-02	9,92E-07	4,24E-01	1,64E-03
13	Istituto tecnico	3,26E-03	6,49E-01	6,13E-01	2,13E-03	2,95E-03	2,35E-07	2,41E-01	7,66E-04
14	Scuola media Vivarini Murano	5,35E-03	1,00E+00	9,39E-01	3,77E-03	4,77E-03	3,30E-07	3,46E-01	1,22E-03
15	Scuola Primaria Statale Bragadin	3,57E-03	6,77E-01	6,29E-01	2,41E-03	3,20E-03	2,14E-07	3,43E-01	8,40E-04
16	Scuola elementari Zambelli	3,94E-03	7,64E-01	7,16E-01	2,54E-03	3,58E-03	2,36E-07	3,15E-01	8,78E-04
17	Scuola Materna Santa Maria	5,78E-02	2,12E+00	1,97E+00	5,65E-02	4,61E-02	1,01E-06	4,30E-01	1,86E-03
18	Casa di riposo Anni Azzurri	1,37E-02	1,04E+00	9,68E-01	1,23E-02	1,17E-02	3,83E-07	2,68E-01	1,05E-03
19	Scuola materna Arcobaleno	1,43E-02	1,19E+00	1,10E+00	1,22E-02	1,23E-02	4,26E-07	2,69E-01	1,30E-03
20	Scuola dell'infanzia Girasole	1,01E-02	1,03E+00	9,57E-01	8,21E-03	8,77E-03	3,53E-07	3,06E-01	1,14E-03
21	Istituto Maria Alpi	1,37E-02	1,02E+00	9,60E-01	1,22E-02	1,16E-02	3,78E-07	3,05E-01	1,04E-03
22	Associazione Amici della Poiana	3,33E-02	5,26E+00	4,72E+00	2,61E-02	3,00E-02	1,94E-06	3,40E+00	9,71E-03
23	Associazione Tessera Bella	6,36E-02	5,96E+00	5,17E+00	5,03E-02	5,56E-02	1,95E-06	1,05E+00	5,22E-03
24	Scuola dell'infanzia Cà Savio	2,38E-03	4,49E-01	4,19E-01	7,36E-03	2,15E-03	1,43E-07	2,49E-01	6,07E-04
25	Scuola dell'infanzia comunale di Cavallino Treporti	6,69E-03	1,48E-00	1,39E-00	4,27E-03	6,26E-03	4,64E-07	7,42E-01	2,02E-03

CONSIDERATO che la struttura aeroportuale non genera criticità, rispettando i limiti di legge, e che non si rilevano superamenti presso i ricettori censiti, per tutti gli inquinanti ad eccezione del benzo(a)pirene, che supera i limiti di legge nella sola stazione di background (centralina urbana di ARPA Veneto) sita in località Parco della Bissuola (posto a circa 7 km dall'aeroporto).

CONSIDERATO, inoltre, che in merito alle aree interne al sedime o limitrofe alle arterie stradali si evidenziano concentrazioni più elevate;

PRESO ATTO che il Proponente ipotizza gli impatti sulla qualità dell'aria allo scenario 2021 come da tabella seguente:

Tabella C5-15 Stima di impatto per lo Scenario 2021.

Parametro	Incremento % concentrazioni 2021 vs 2013	Contributo dell'aeroporto rispetto al fondo (nel 2021)	Superamento dei limiti normativi ai recettori	Note	IMPATTO
PM ₁₀	Nessun incremento	0,5%	NO	Parametro fortemente correlato alle emissioni veicolari, pertanto le concentrazioni massime ai recettori al 2021 non sono maggiori di quelle al 2013 grazie ai miglioramenti tecnologici previsti per il parco veicoli al 2021	TRASCURABILE: contributo aeroportuale al 2021 trascurabile rispetto al fondo, nessun incremento e nessun superamento normativo ai recettori
NO ₂ media annua	+13%	21%	NO		NEGATIVO BASSO: aumento moderato delle concentrazioni ai recettori (+13%), contributo rispetto al fondo dell'area moderato (21%), nessun superamento normativo ai recettori
Benzene	Nessun incremento	11,4	NO		TRASCURABILE Contributo al fondo moderato (11,4%), ma nessun incremento di concentrazione, né superamenti normativi ai recettori
PM _{2,5}	Nessun incremento	0,6%	NO	Parametro fortemente correlato alle emissioni veicolari, pertanto le concentrazioni massime ai recettori al 2021 non sono maggiori di quelle al 2013 grazie ai miglioramenti tecnologici previsti per il parco veicoli al 2021	TRASCURABILE contributo aeroportuale al 2021 trascurabile rispetto al fondo, nessun incremento e nessun superamento normativo ai recettori
Formaldeide	-27%	Parametro non rilevato dalle centraline; 6,9 µg/m ³ fondo da letteratura (Fuselli e Zanetti, 2006); contributo aeroporto 0,2%	NO Standard Qualità Ambientale pari a 100 µg/m ³ (WHO, 2000)	Non esistono limiti di legge; non è un parametro rilevato dalle centraline di monitoraggio	TRASCURABILE incremento concentrazione ai recettori, ma valori ampiamente inferiori ai valori guida OMS e contributo dell'aeroporto trascurabile rispetto al fondo
Benzo(a)pirene	+0,8%	0,2%	SI	Il fondo dell'area presenta valori maggiori del limite normativo, tuttavia il contributo aeroportuale è del tutto irrilevante	TRASCURABILE: leggero incremento di concentrazione ai recettori (0,8%), ma contributo al valore di fondo irrilevante
CO	+12,5%	Non disponibile un valore di fondo	NO		TRASCURABILE: Non è disponibile il valore di fondo tuttavia il composto è presente nelle centraline con valori sempre molto bassi e non evidenza criticità alcuna

CONSIDERATO che nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, il Proponente ha incluso una dettagliata analisi delle emissioni sul territorio a livello regionale, provinciale e comunale, a partire dai dati dell'inventario regionale preparato dall'ARPAV e **RITENUTO** che da tale analisi emerge che, sia per gli NO_x che per i VOCNM (Composti Organici Volatili Non Metanici), le emissioni dalla sorgente aeroportuale **contribuiscano per non più del 2,5% al totale delle emissioni** comunali delle stesse sostanze.

PRESO ATTO che, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, il Proponente ha provveduto ad estendere le analisi sia per lo “scenario 0” che per lo scenario al 2021 alla componente “ozono”;

Tabella 4-1 Scenari emissivi per la stima del contributo aeroportuale alla formazione di ozono.

SCENARIO DI RIFERIMENTO	SCENARIO 0	SCENARIO 2021
Emissioni COV e NO _x secondo INEMAR senza sorgente aeroportuale	Emissioni INEMAR dello scenario di riferimento + Emissioni NO _x e COV secondo stime SIA – scenario 2013	Emissioni INEMAR dello scenario di riferimento + Emissioni NO _x e COV secondo stime SIA – scenario 2021

CONSIDERATO che gli esiti delle analisi sono esplicitati nei seguenti grafici

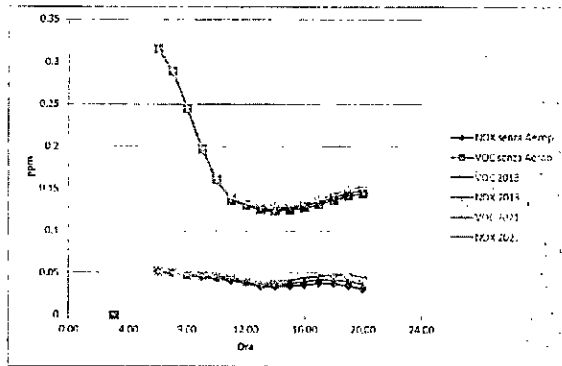


Figura 4-4 Concentrazione di NOx e VOC nello scenario senza contributo aeroportuale e con aeroporto (scenario 0 e scenario 2021).

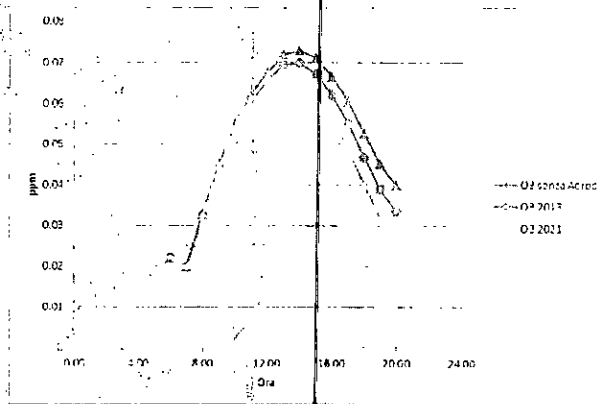


Figura 4-5 Concentrazione di O₃ nello scenario senza contributo aeroportuale e con aeroporto (scenario 0 e scenario 2021).

VALUTATO che il contributo aeroportuale è trascurabile rispetto alla formazione di ozono, in quanto le concentrazioni in aria stimate nello stato attuale (Scenario 0) e per il futuro (Scenario 2021) non subiscono significative variazioni;

CONSIDERATO che il Proponente, nel valutare l'impatto sull'atmosfera, considera l'impatto generale sulla componente quale il maggiore fra tutti quelli calcolati per i singoli inquinanti, che nel caso specifico coincide con il parametro NO₂ annuo;

VALUTATE condivisibili le conclusioni allo studio atmosferico presentato dal Proponente e, pertanto, **RITENUTO** che gli impatti sulla qualità dell'aria nello scenario 2021 possano essere classificati sempre inferiori ai limiti di legge;

VALUTATO che le mitigazioni previste dal Proponente sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per limitare la dispersione di inquinanti e/o polveri e per abbattere le concentrazioni degli NOx, siano utili a ridurre l'impatto sulla componente atmosfera;

RUMORE

PRESO ATTO che il Proponente per la componente rumore ha individuato un'area vasta con riferimento sia alle emissioni sonore di origine aeronautica che alle emissioni da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto, area che include anche l'area interessata dalla fase di cantiere (di estensione più limitata);

PRESO ATTO che l'ubicazione dell'infrastruttura comporta che i velivoli in atterraggio volino all'interno di un sentiero di avvicinamento la cui proiezione al suolo interessa esclusivamente la laguna di Venezia, mantenendosi quindi a sufficiente distanza dai centri abitati e di conseguenza dai potenziali soggetti recettori;

CONSIDERATO che le operazioni di atterraggio su testata 22R sono molto sporadiche e dipendono esclusivamente dalle condizioni meteo (velocità e direzione del vento) e che, previa verifica del loro impiego nelle tre settimane a maggior traffico, in fase di analisi il Proponente ha assunto che tutte le operazioni avvengano su pista 04-22L;

CONSIDERATO che la Commissione ex art.5 del DM 31 ottobre 1997 in data 23.10.2008 ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale, definendo così l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto;

CONSIDERATO che l'aeroporto Marco Polo di Venezia, a partire dalla fine dell'anno 2006, si è dotato di un sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (NMS, Noise Monitoring System), conforme alle specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99, al fine di monitorare nelle aree limitrofe all'aeroporto l'impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali;

PRESO ATTO che delle quattro centraline di rilevazione fonometrica:

- tre sono state collocate oltre la testa 22L e lungo la proiezione al suolo del sentiero di salita iniziale o di avvicinamento finale e quindi sono sensibili alle operazioni di decollo che avvengono lungo la

direttrice 04R-22L (Sud-Ovest - Nord-Est) ed eventualmente alle operazioni di atterraggio che avvengono lungo la direttrice 22L-04R (Nord-Est - Sud-Ovest);

- la quarta centralina fonometrica, "Via Bazzera-Tesserà" è stata posizionata - in seguito al cambio delle procedure di salita iniziale ufficializzate nel gennaio del 2012 - ai margini dell'abitato di Tesserà, all'altezza della testata 04R della pista principale, ed è quindi sensibile al rumore derivante dall'operatività aeroportuale (operazioni di decollo, atterraggio, rullaggio);

PRESO ATTO che il Proponente ha identificato quali indicatori ambientali significativi l'LVA, Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale esclusivamente descrittivo del rumore di origine aeronautica, e il LAeq, livello continuo equivalente utilizzato per descrivere sia il rumore del traffico aereo che quello veicolare ed acqueo (provocato dai mezzi che raggiungono l'aeroporto), presso i recettori sensibili individuati;

CONSIDERATO che il Proponente ha inoltre provveduto a verificare il rispetto dei limiti di zona previsti dai piani di classificazione acustica comunale;

PRESO ATTO che, come per la componente atmosfera, il Proponente ha effettuato una analisi meteorologica dell'area in esame;

PRESO ATTO che, a valle della richiesta di integrazioni espressa dalla Commissione, il Proponente ha fornito una revisione completa dello studio e degli impatti sulla componente rumore e che, in particolare, sono state revisionate rispetto al SIA e aggiornate le seguenti parti:

1. "Revisione ed integrazione delle valutazioni effettuate per la fase di costruzione;
2. Altre sorgenti: sono stati modificati i due modelli di calcolo sviluppati per quanto concerne la movimentazione a terra degli aeromobili, al fine di accertare il cosiddetto "ground noise" (modello INM) e il traffico acqueo, costituito dal flusso delle imbarcazioni di servizio taxi e dei vaporetta da e per la darsena aeroportuale (modello SoundPlan). Inoltre, al fine di verificare le reali condizioni acustiche dell'area interessata dalle attività aeroportuali, elaborando le diverse informazioni viabilistiche disponibili, si è considerato anche il traffico stradale complessivo (determinato dalla somma fra indotto, già analizzato nella precedente trattazione, e "residuo") nella rete stradale in analisi. È stata altresì modellizzata la viabilità interna al sedime aeroportuale (il cosiddetto landside);
3. Computo di livelli continui equivalenti, LAeq: la verifica dei limiti di zona per tutta l'area vasta è stata effettuata in relazione allo scenario di riferimento delle tre settimane a maggior traffico ex DM 31.10.1997. Inoltre si sono verificate le condizioni di "worst case" nel periodo notturno (registrate, almeno per quanto concerne l'operatività sullo scalo, il 29 luglio 2013) da confrontare con i livelli misurati in più occasioni da ARPA Veneto presso l'abitato di Tesserà.
4. Recettori: vengono forniti, per ogni periodo di osservazione di ogni scenario considerato, i livelli complessivi presso gli edifici individuati nella cosiddetta area di influenza che comprende l'abitato di Tesserà e le zone prossime alla strada statale 14 "Triestina" fra la medesima frazione e lo svincolo per via Paliaga."

Pertanto, per le parti sopra indicate, ci si riferirà unicamente all'ultima documentazione presentata, ritenendo il precedente studio sul rumore ed i relativi allegati superati in fase di istruttoria;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... La fase di realizzazione non può che essere analizzata con un livello di dettaglio coerente con il livello di progettazione a cui lo studio si riferisce. In tal senso il Masterplan 2021 non contiene un livello di dettaglio dei cantieri tale da poter effettuare un'analisi dettagliata. E' stata quindi effettuata una valutazione di "screening" basata su ipotesi del tutto cautelative e conservative, al fine di verificare la presenza di eventuali criticità determinate dalla fase di costruzione.";

VALUTATO, dunque, che l'approccio proposto sia corretto e che, in questa fase, la soluzione presentata sia accettabile, ma che successivamente - in fase di progetto esecutivo - il Proponente dovrà fornire uno studio più dettagliato a riguardo (si veda il quadro prescrittivo);

Fase di cantiere**Scenario 0**

CONSIDERATO che per lo "scenario 0" la fase di costruzione riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, in parte già in costruzione e comunque cantierabili e **VALUTATO** che tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di costruzione con l'ambiente sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite;

Scenario 2021

PRESO ATTO che il Proponente per i seguenti interventi ha provveduto a individuare il ricettore più critico ed a valutare gli impatti in fase di cantiere;

Tabella 2-1 Interventi considerati nell'analisi.

Codice	Intervento
1.04	Ampliamento del terminal passeggeri, lotto 2
2.19	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della dogana
2.33	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri
3.05	Realizzazione del park multipiano B1
3.41	Realizzazione di un parcheggio a raso per 1140 posti
3.42	Realizzazione di un parcheggio a raso per 90 posti
3.43	Realizzazione di un parcheggio a raso per 310 posti
4.06.02	Ampliamento del piazzale aeromobili, fase 2
4.14.02	Ampliamento della struttura di volo, comprensivo della realizzazione di nuovi raccordi e della sistemazione delle testate della pista di volo, compreso l'imbonimento di una superficie a barena in prossimità della testata meridionale.
5.01	Realizzazione del nuovo bacino di laminazione a servizio del sistema Acque Medie Cattal
5.11	Ampliamento della palazzina SAVE
5.33	Realizzazione della cabina elettrica di trasformazione
6.02	Adeguamento del depuratore esistente

PRESO ATTO che tali interventi sono suddivisibili in 3 tipologie:

1. interventi di tipo edile, per la realizzazione di nuovi edifici (1.04; 2.19; 2.33; 3.05; 5.11; 5.33; 6.02);
2. interventi di tipo stradale, per la realizzazione di nuove pavimentazioni (3.41; 3.42, 3.43, 4.06.02; 4.14.02, limitatamente alla realizzazione dei nuovi raccordi della pista di volo);
3. interventi di imbonimento o risagomatura di aree scoperte, che comportano principalmente movimenti di terra (5.01 e 4.14.02, limitatamente all'imbonimento della barena);

e che, pertanto, sono state considerate come tre tipologie differenti di cantiere, il cui livello complessivo di potenza sonora generata è stato stimato sulla base dei macchinari impiegati in un cantiere tipo, utilizzando, per caratterizzare le emissioni, dati di letteratura;

PRESO ATTO che per le diverse tipologie di cantiere sono stati utilizzati i seguenti macchinari e la relativa potenza sonora e **CONSIDERATO** che le potenze complessive fanno riferimento cautelativamente all'uso contemporaneo e cumulativo di tutti i macchinari di cantiere;

Tabella 2-2 Macchinari impiegati nel cantiere-tipo edile, con le relative potenze sonore.

Tipologia di macchinario	N.	Lw dB(A)
Paia meccanica	2	103.6
Autocarro	2	103.4
Autogru	1	112.0
Escavatore cingolato	1	104.2
Gru a torre	1	101.3
Autobetoniera	1	90.3
Autopompa per CLS	1	108.0
Trapano elettrico	2	103.6
Martello pneumatico	1	113.2
TOTALE		117.8

Tabella 2-3 Macchinari impiegati nel cantiere-tipo stradale, con le relative potenze sonore.

Tipologia di macchinario	N.	Lw dB(A)
Pala meccanica	2	103.6
Autocarro	2	103.4
Escavatore cingolato	1	104.2
Rullo compressore	1	105.1
Asfaltatrice	1	106.7
TOTALE		112.9

Tabella 2-4 Macchinari impiegati nel cantiere-tipo di movimentazione terra, con le relative potenze sonore.

Tipologia di macchinario	N.	Lw dB(A)
Pala meccanica	2	103.6
Autocarro	2	103.4
Escavatore cingolato	1	104.2
TOTALE		110.6

PRESO ATTO che, per il calcolo del livello continuo equivalente di pressione sonora, il Proponente ha ipotizzato una durata delle attività di cantiere pari a 8 ore in periodo diurno e di 6 ore in periodo notturno (quest'ultimo riguardante solo le attività di ampliamento della struttura di volo, che non possono essere svolte in orario diurno in quanto l'orario 6 – 24 corrisponde alla massima operatività delle piste);

VALUTATA condivisibile la dichiarazione del Proponente, laddove considera che “Data la dispersione dei cantieri all'interno dell'area di intervento, le ipotesi cautelative fatte e l'attuale indisponibilità di un cronoprogramma definito (rif. piano degli investimenti degli interventi) si escludono in questa fase preliminare di analisi effetti cumulativi dovuti a più cantieri.”

PRESO ATTO che la SS14 Statale Triestina secondo il codice della strada è suddivisa in due tratti con diversa classificazione nell'area di studio: strada extraurbana di scorrimento a carreggiate separate (tipo C) nel tratto ad est della connessione con la A27, con due fasce acustiche di pertinenza rispettivamente di 100 e 150 m di larghezza, e strada urbana di scorrimento (tipo D) nel tratto ad ovest, con una unica fascia acustica di pertinenza di 100 m di ampiezza;

Individuazione dei ricettori

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad individuare i ricettori più critici con il criterio della maggior prossimità alle singole aree di cantiere, considerando anche – naturalmente – i limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale per ogni intervento;

Tabella 2-5 Caratteristiche dei cantieri e dei relativi ricettori critici.

CANTIERE				RECIETTORE						
Intervento	Codice	Titolosità cantiere	Cl. zonizzazione	Tipologia/Descrizione/attività	Indirizzo	Descrizione d'uso	Distanza dal cantiere (m)	Classe acustica	Interno all'area aeroportuale	Interno alla fascia di pertinenza SS14
Ampliamento del terminal passeggeri zona 2-Interni	104	Eclie	Diurno	1 Abitazione civile	Via Intrafrà 103	Uffici abitativa	500	II	NO	SI
Ampliamento del terminal passeggeri zona 2-Attuale	104	Eclie	Diurno	2 Abitazione civile	Via Alessandria 45	Uffici abitativa	600	II	NO	NO
Realizzazione di un edificio a uso degli operai e delle operai 213	213	Eclie	Diurno	2 Abitazione civile	Via Ca' Zuccato 12	Uffici abitativa	150	II	NO	NO
Realizzazione di un edificio a uso degli operai	233	Eclie	Diurno	2 Abitazione civile	Via Ca' Zuccato 12	Uffici abitativa	350	II	NO	SI
Realizzazione del parcheggio B1	305	Eclie	Diurno	3 Abitazione civile	Via Alessandria 45	Uffici abitativa	600	II	NO	NO
Realizzazione di un parcheggio a uso per 1140 posti	344	Stradale	Diurno	4 Pa. civile di via	Via Tinefrà 101	Struttura sportiva	160	II	NO	SI
Realizzazione di un parcheggio a uso per 60 posti	342	Stradale	Diurno	2 Abitazione civile	Via Alessandria 45	Uffici abitativa	410	II	NO	NO
Realizzazione di un parcheggio a uso per 610 posti	343	Stradale	Diurno	3 Abitazione civile	Via Alessandria 45	Uffici abitativa	490	II	NO	NO
Intervento di adattamento aeromobili, fase 2	412.02	Stradale	Diurno	1 Abitazione civile	Via Intrafrà 103	Uffici abitativa	300	II	NO	SI
Intervento di struttura di volo - nuovo nido	414.02	Stradale	Notturno	5 Cooperativa sociale GEA	Via Feltrina 4	Servizi sociali	450	II	NO	SI
Ampliamento della struttura di volo - nuovo nido	414.02	Stradale	Notturno	5 Associazione Tessero 10	Via Barzana 60	Sede associativa	550	II	NO	NO
Ampliamento della struttura di volo - baracca	414.02	Man mano in terra	Diurno	6 Associazione Tessero 10	Via Barzana 60	Sede associativa	500	II	NO	NO
Realizzazione di nuovo nido per le macchine	504	Man mano in terra	Diurno	7 Abitazione civile	Via Ca' Zuccato 15	Uffici abitativa	150	II	NO	NO
Intervento di adattamento SAE	511	Eclie	Diurno	4 Park Hotel Arca	Via Tinefrà 101	Struttura sportiva	700	II	NO	SI
Realizzazione di un edificio di trasformazione	613	Eclie	Diurno	4 Park Hotel Arca	Via Tinefrà 101	Struttura sportiva	180	II	NO	SI
Realizzazione di un edificio esistente	613	Eclie	Diurno	4 Park Hotel Arca	Via Tinefrà 101	Struttura sportiva	220	II	NO	SI

Caratterizzazione del clima acustico nello “scenario attuale”

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare la caratterizzazione del clima acustico attuale partendo dalle misure registrate dalle tre stazioni di monitoraggio del rumore (NMS) più prossime all'aeroporto;

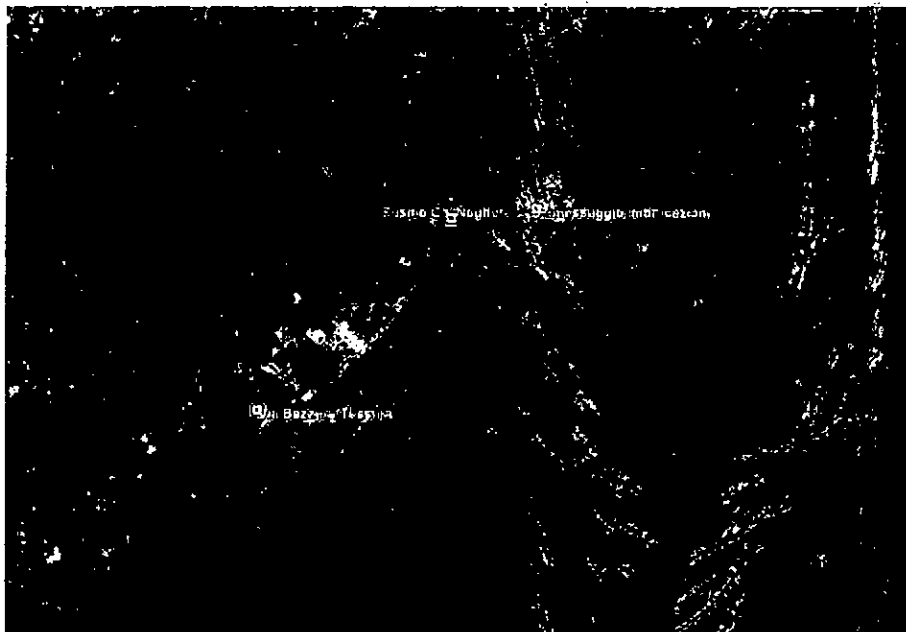


Figura 2-18 Ubicazione delle centraline automatiche SAVE di monitoraggio del rumore in relazione alla zonizzazione acustica aeroportuale. In rosso la zona C, in giallo la zona B e in verde la zona A.

CONSIDERATO che la variabilità dei valori medi di rumore continuo equivalente giornaliera e stagionale suggerisce che il clima acustico dell'area dipenda essenzialmente dalle sorgenti traffico aereo e dal traffico stradale lungo la SS Triestina;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a scorporare il contributo del traffico aereo da quello stradale, per tutte e tre le stazioni di monitoraggio, evidenziando così il contributo dell'una o dell'altra sorgente (stradale e/o aeroportuale) e VALUTATO questo approccio corretto ai fini di una migliore comprensione del fenomeno;

Tabella 2-6 Valori medi del livello di rumore continuo equivalente diurno e notturno per la stagione primaverile/estiva e autunnale/invernale presso le stazioni di monitoraggio SAVE: valori totali misurati e valori computati scorpendo il contributo del traffico aereo o veicolare.

		Via Bazzera Tesserà %		Casinò Ca' Noghiera		Rimessaggio imbarcazioni	
		Leq primavera estate (dBA)	Leq autunno inverno (dBA)	Leq primavera estate (dBA)	Leq autunno inverno (dBA)	Leq primavera estate (dBA)	Leq autunno inverno (dBA)
TOTALE	diurno 6-22	55.2	55.1	60.9	59.4	62.9	65.4
	nott. 22-6	51.4	48.2	55.5	54.2	53.8	57.6
SENZA CONTRIBUTO AEROPORTUALE	diurno 6-22	49.1	48.8	57.4	56.5	52.3	54.0
	nott. 22-6	50.4	45.4	55.1	53.4	50.6	55.2
SENZA CONTRIBUTO STRADALE	diurno 6-22	55.0	54.9	59.6	57.4	62.8	65.3
	nott. 22-6	51.3	48.0	55.0	52.9	53.6	57.5



Figura 2-19 Ubicazione dei recettori in relazione alla zonizzazione acustica aeroportuale. In rosso la zona C, in giallo la zona B e in verde la zona A.

Tabella 2-7 Stazioni di monitoraggio del rumore assunte come rappresentative del clima acustico (tondo) per i recettori individuati.

ID	Reettore	Stazione di monitoraggio
1	Abitazione civile Via Triestina 53	Centralina di Via Bazzera - Tesserà
2	Abitazione civile Via Ca' Zuliani 2	Centralina di Via Bazzera - Tesserà
3	Abitazione civile Via Alessandro 23	Centralina di Via Bazzera - Tesserà
4	Park Hotel Anna - Via Triestina 161	Centralina di Via Bazzera - Tesserà
5	Cooperativa Sociale GEA - Via Pasquignoni	Centralina Casinò Ca' Noghiera
6	Associazione Tesserà Pe'ù - Via Bazzera	Centralina Casinò Ca' Noghiera
7	Abitazione civile - Via Ca' Ruggi 15	Centralina di Via Bazzera - Tesserà

Metodo di calcolo del clima acustico durante le fasi di cantiere

PRESO ATTO che il computo del clima acustico (Leq tot) è stato eseguito per singole fasi di cantiere, in situazione diurna e/o notturna, e per la stagione dell'anno in cui è massimo il rumore di fondo, in funzione della tipologia del cantiere stesso e per ciascun ricevitore di riferimento, sommando al livello di fondo (Leq f) il livello di rumore dovuto ai macchinari di cantiere (Leq c):

$$Leq\ tot = 10\ Log\ (10\ Leqf/10 + 10\ Leqc/10)$$

PRESO ATTO che il livello di rumore Lc generato dai macchinari di cantiere in corrispondenza del ricevitore durante l'orario di attività è stato calcolato a partire dal livello complessivo di potenza sonora Lw dei macchinari, variabile a seconda del tipo di cantiere, tenendo conto della distanza d del recettore e dell'attenuazione A dovuta al terreno (dove l'attenuazione è stata calcolata):

$$Lc = Lw - 20\ Log\ (d) - 8 - A$$

PRESO ATTO che il livello sonoro continuo equivalente Leq c dovuto al cantiere è stato quindi ricavato tenendo conto della durata del cantiere (Tc) nell'ambito del periodo di riferimento (T): 8 ore sulle 16 del periodo diurno (dalle 6 alle 22) per i cantieri diurni e 6 ore sulle 8 del periodo notturno (dalle 22 alle 6) per i cantieri notturni:

$$Leq\ c = 10\ log\ [(10\ Lc/10)\ Tc/T]$$

VALUTATO tale approccio condivisibile;

CONSIDERATO che dai calcoli effettuati risultano i seguenti valori del livello sonoro continuo equivalente

Tabella 2-8 Computo del livello di rumore continuo equivalente in corrispondenza del ricevitore di riferimento per ognuno dei cantieri previsti dal Masterplan.

Intervento	CANTIERE		RECEITORE		Leq di fondo L cantiere Leq cantiere					
	Codice	Tipologia cantiere	Lw dB(A)	Diurno/notturno	Id	Distanza del cantiere [m]	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ampliamento del terminal passeggeri, lotto 2 - lato nord	1.04	Edile	117.8	Diurno	1	500	55.0	51.1	48.1	55.8
Ampliamento del terminal passeggeri, lotto 2 - lato sud	1.04	Edile	117.8	Diurno	3	800	55.2	47.0	44.0	55.5
Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della dogana	2.19	Edile	117.8	Diurno	2	130	55.0	63.2	60.2	61.3
Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri	2.33	Edile	117.8	Diurno	2	330	55.0	54.8	51.8	56.7
Realizzazione del parco multipiano B1	3.05	Edile	117.8	Diurno	3	600	55.2	49.5	46.5	55.8
Realizzazione di un parcheggio a raso per 1140 posti	3.41	Stradale	112.9	Diurno	4	150	55.0	56.4	53.4	57.3
Realizzazione di un parcheggio a raso per 90 posti	3.42	Stradale	112.9	Diurno	3	410	55.2	48.0	45.0	55.6
Realizzazione di un parcheggio a raso per 310 posti	3.43	Stradale	112.9	Diurno	3	430	55.2	45.6	43.6	55.5
Ampliamento del piazzale aeromobili, fase 2	4.06.02	Stradale	112.9	Diurno	1	300	55.0	50.7	47.7	55.7
Ampliamento della struttura di volo - raccordi nord	4.14.02	Stradale	112.9	Notturno	5	430	55.0	47.6	46.3	55.6
Ampliamento della struttura di volo - raccordi sud	4.14.02	Stradale	112.9	Notturno	6	560	55.8	45.2	44.0	55.1
Ampliamento della struttura di volo - barano	4.14.02	Movimenti terra	110.6	Diurno	6	500	60.9	43.9	40.9	60.9
Realizzazione del nuovo bacino di laminazione	5.01	Movimenti terra	110.6	Diurno	7	150	55.2	54.7	51.6	56.9
Ampliamento della palazzina SAVE	5.11	Edile	117.8	Diurno	3	700	55.0	48.2	45.2	55.4
Realizzazione della cabina elettrica di trasformazione	5.33	Edile	117.8	Diurno	4	180	55.0	60.2	57.2	59.2
Ampliamento del capostore esistente	6.02	Edile	117.8	Diurno	4	230	55.0	58.0	55.0	58.0

che, confrontati con i limiti vigenti.

Tabella 2-9 Limiti di legge e livelli di rumore (livello sonoro continuo equivalente) computati per i recettori durante le fasi di cantiere [dB(A)].

Codice intervento	1.04	1.19	2.19	2.33	3.05	3.11	3.41	3.43	4.06.02	4.14.02 nord	4.14.02 sud	4.14.02 barano	5.01	5.11	5.33	6.02
Cantiere Diurno/Notturno	D	D	D	D	D	D	D	D	D	N	N	D	D	D	D	D
ID ricevitore	1	2	2	3	4	3	3	1	5	6	6	7	4	4	4	4
Distanza ricevitore [m]	500	800	130	330	600	410	430	300	430	560	500	150	700	180	230	230
Leq diurno c. fondo	55.0	55.2	55.0	55.0	55.2	55.0	55.2	55.0	N.A.	N.A.	60.9	55.2	55.0	55.0	55.0	55.0
Leq diurno totale	55.8	55.2	61.3	56.7	55.2	57.3	55.5	55.7	N.A.	N.A.	60.9	56.8	55.4	59.2	58.0	58.0
Differenza	0.8	0.0	6.3	1.7	0.0	2.3	0.3	0.7	N.A.	N.A.	0.0	1.6	0.4	4.2	3.0	3.0
Limite assoluto diurno	50	60	60	60	60	60	60	60	N.A.	N.A.	60	60	60	60	60	60
Superamento S/N/O	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	N.A.	N.A.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Limite differenziale diurno	5	5	5	5	5	5	5	5	N.A.	N.A.	5	5	5	5	5	5
Superamento S/N/O	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	N.A.	N.A.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Leq notturno c. fondo	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	55.0	55.8	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Leq notturno totale	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	55.6	56.1	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Differenza	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	0.6	0.3	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Limite assoluto notturno	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	50	50	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Superamento S/N/O	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	SI	SI	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Limite differenziale notturno	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	3	3	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Superamento S/N/O	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	NO	NO	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Limite assoluto attività rumorose temporanee	70															
Superamento S/N/O	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several initials and marks throughout the page.

Handwritten mark on the left margin.

Handwritten marks and signatures at the bottom of the page, including a large signature and the number 47.

rilevano il superamento generato dagli interventi 2.19 e 4.14.02 (barena) per il limite diurno, 4.14.02 Nord e Sud per il limite notturno, per i quali il Proponente ha provveduto a dimensionare opportune barriere provvisorie di attenuazione del rumore;

VALUTATO che le misure di mitigazione proposte, così come dimensionate dal Proponente, possano ritenersi valide ai fini della risoluzione dei superamenti, ma **VALUTATO** che l'efficacia di tali opere debba essere verificata attraverso successive attività di monitoraggio in sito (si veda il quadro prescrittivo);

Fase di esercizio

PRESO ATTO che per la stima degli impatti in fase di esercizio il Proponente ha utilizzato la seguente metodologia:

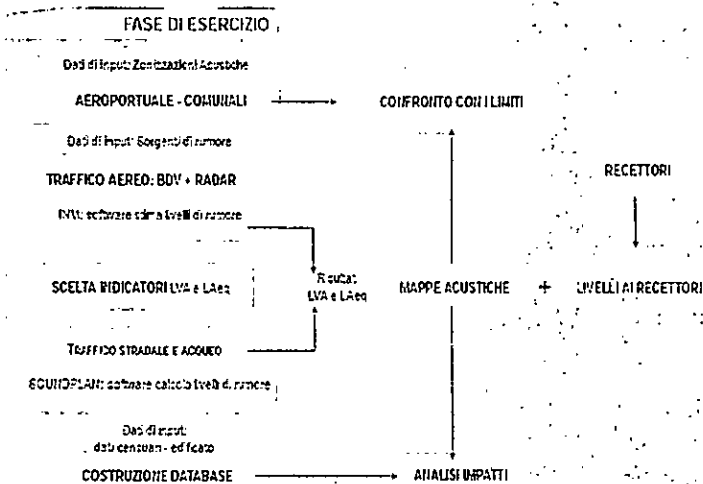


Figura 3-1 Metodologia per la stima degli impatti in fase di esercizio.

PRESO ATTO che il Proponente ha considerato come sorgenti gli aeromobili e le relative operazioni di taxiing, il traffico stradale indotto e il traffico acqueo;

CONSIDERATO che per l'analisi degli impatti in fase di esercizio il Proponente considera, quali indicatori:

- LVA - Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale – per valutare gli impatti sulle comunità presenti nell'intorno aeroportuale (DM 31.10.97);
- LAeq – Livello continuo equivalente – per descrivere sia il rumore del traffico aereo sia il rumore delle altre sorgenti (traffico autostradale e acque) presso i recettori (DPCM 14.11.97)

PRESO ATTO che lo studio è stato effettuato attraverso diversi modelli matematici:

- ECAC-CEAC Doc. 29 per il calcolo dei livelli da traffico aeroportuale, attraverso il software INM (Integrated Noise Model 7.0d);
- NMPB-Routes-96 per il calcolo dei livelli di rumore da traffico stradale, attraverso il software SoundPlan 6.0;
- ISO 9613-2 per il traffico marittimo, attraverso il software SoundPlan 6.0;

PRESO ATTO che il Proponente, limitatamente all'area di influenza, propone la mappatura dell'edificato rispetto ai livelli continui equivalenti massimi, determinati dalla somma dei contributi delle diverse sorgenti, ovvero quella aeronautica (air-borne e ground), quella stradale (complessiva) e quella acquea;

7 9

Tabella 3-1 Analisi impatti presso recettore.

Recettori	Sorgente	Output
Recettori sensibili	Traffico stradale indotto/totale + traffico acquedotto/Traffico aereo (air-borne e ground)	Tabella LVA e LAeq Diurno e Notturno presso ciascun recettore (singola componente e complessive)
Popolazione esposta oltre ai 55 dB(LVA)	Traffico aereo (air-borne e ground)	Numero abitanti per fascia
Edificato nell'area di influenza	Traffico stradale totale + traffico acquedotto + traffico aereo (air-borne e ground)	Mappatura LAeq Diurno e Notturno degli edifici

VALUTATA corretta tale metodologia.

Dati di input della modellizzazione della componente rumore

Componente aeromobili

CONSIDERATO che il Proponente, per il calcolo di LVA e LAeq, considera la seguente ripartizione dell'uso della pista negli scenari di riferimento

Tabella 3-10 Distribuzione media del traffico sulle rotte di decollo.

TESTATA	SID	%
04	ROKIB 6S	10
04	VIC 6X	88
22	VIC 9D	2

Tabella 3-11 Distribuzione media degli atterraggi.

TESTATA	%
04	99
22	1

CONSIDERATO che l'analisi dei tracciati radar ha confermato la buona approssimazione del modello nelle sue assunzioni di base, consentendo di avere un riferimento coerente nella valutazione di scenari;

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a riprodurre anche le operazioni taxiing di circa l'80% dei movimenti, escludendo quelle di aeromobili (tipicamente di Aviazione Generale) con valori di spinta statica bassi e pertanto irrilevanti dal punto di vista delle emissioni sonore;

VALUTATA positivamente la scelta del Proponente di adottare **criteri conservativi** attribuendo a tutti gli aeromobili il percorso più lungo fra tutte le configurazioni possibili, ovvero quello che collega i finger dell'aerostazione alla testata pista impiegata;

VALUTATO che, poiché il modello di calcolo INM non permette di simulare l'effetto barriera dell'aerostazione, che nella realtà ostacola la propagazione del rumore per buona parte dell'evento sonoro, il livello emissivo risultante può considerarsi sovrastimato dal modello, in favore di sicurezza ambientale, per le aree "mascherate" dall'aerostazione;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a verificare che il contributo delle prove motori è trascurabile, dato l'esiguo numero di eventi (4/5 operazioni anno a potenza massima in piazzola dedicata, 1/2 operazioni giorno a potenza minima presso lo stand) e che ha escluso da valutazione anche il funzionamento delle Auxiliary Power Unit;

Dati di input per lo "scenario 0"

PRESO ATTO che il Proponente ha svolto lo studio degli impatti nello "scenario 0" per la stima:

- dei livelli di LVA considerando un campione giornaliero medio (suddiviso nel periodo diurno 06-23 e notturno 00-06 e 23-24) rispetto alle settimane:
 - o 25 - 31 maggio 2013 (2'135 movimenti);
 - o 26 giugno - 2 luglio 2013 (2'034 movimenti);
 - o 1 - 7 ottobre 2013 (1'652 movimenti);
 attraverso la seguente composizione di flotta:

Tabella 3-2 Composizione della flotta per lo scenario di riferimento LVA (277 operazioni/giorno).

Aeromobile	Operazioni diurne		Operazioni notturne		%
	DEC	ATT	DEC	ATT	
A320 family	67	67	2	2	50
B737 family	15	16	1	0,5	12
Altri Aviazione Commerciale	31	26,5	0,5	3	23
Aviazione Generale	21	21,5	0,5	0,5	15
TOTALE	134	133	4	6	

2. dei livelli di LAeq (livello continuo equivalente, sia nella componente diurna, 06-22, sia nella componente notturna, 00-06, 22-24) rielaborando lo scenario delle tre settimane su due periodi di osservazione, attraverso la seguente composizione di flotta:

Tabella 3-3 Composizione della flotta per lo scenario di riferimento LAeq.

Aeromobile	Operazioni diurne		Operazioni notturne	
	decollo	atterraggio	decollo	atterraggio
A320 family	65,5	63,5	4	5,5
B737 family	15	14,5	1	2
Altri Aviazione Commerciale	29,5	27	2,5	4,5
Aviazione Generale	20	21,5	1	0,5
TOTALE	130	126,5	8,5	12,5

3. dei livelli di LAeq notturno nelle condizioni di maggior traffico - *worst case* 29.07.13 - ai fini della verifica dei superamenti dei limiti di azionamento comunale presso la frazione di Tessera, per le seguenti operazioni registrate 0-6, 22-24:

Tabella 3-4 Scenario notturno (LAeq) del 29 luglio 2013 - *worst case*.

Aeromobile	decollo	atterraggio
717200	2	3
737400	1	1
737700	-	1
757RR	1	-
767400	2	1
A319-131	4	5
A320-211	2	5
A321-232	-	1
A340-642	1	-
ATR42	1	-
BAE146	-	1
CL601	1	1
DHC830	-	1
EMB195	-	1
FAL50	1	-
TOTALE	16	21

PRESO ATTO che si sono definiti i due scenari giornalieri individuando, per ogni modello di aeromobile:

- tipo di operazione (arrivo, partenza);
- “stage” (parametro che INM associa al peso dell’aeromobile) e profilo verticale, non direttamente disponibili ma ipotizzati come di seguito descritto;
- pista in uso e rotta seguita (SID, Standard Instrument Departure, e STAR, Standard Terminal Arrival Route), ricavati dai tracciati radar;
- numero di operazioni diurne e notturne (come da orario registrato) per ciascuna combinazione individuata nei tre punti precedenti.

PRESO ATTO che il modello assume che gli aeromobili abbiano un peso fisso nelle operazioni di arrivo (stage 1) e che abbiano pesi variabili, in un set di una o più classi, nelle operazioni di decollo;

PRESO ATTO che, laddove presente, il Proponente ha assunto un profilo di decollo di tipo ICAO A che favorisce gli abitati prossimi alla pista rispetto a quelli più lontani, tutelati invece con l’ICAO B;

PRESO ATTO che, nello specifico scenario del 29 luglio 2013 utilizzato per l’analisi del “*worst case*”, tutte le operazioni hanno luogo su e da testata 04. Fa eccezione il solo decollo di 737-400 (testata 22);

VALUTATA condivisibile l’impostazione generale del modello;

Dati di input per lo "scenario 2021"

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che la determinazione del fleet-mix per il 2021 fa espresso riferimento ai dati riportati nella Relazione di Masterplan, che distingue Traffico commerciale passeggeri e Aviazione Generale, mentre il Traffico merci è considerato a parte; il campione medio annuo del 2013 è stato aggiornato secondo i fattori di crescita rilevati e riportati nella seguente tabella:

Tabella C5-28 Fattori di crescita del traffico aereo per l'anno 2021 rispetto allo Scenario 0.

Tipologia di Traffico	Fattore di crescita
Aviazione Generale	1.348
Traffico Commerciale Passeggeri	1.265
Traffico Merci	1.250

VALUTATA condivisibile e cautelativa la scelta di lasciare invariato il campione di aeromobili, ovvero di non sostituire nell'analisi i modelli più vecchi e rumorosi con degli equivalenti più moderni, in favore di sicurezza ambientale;

CONSIDERATO che non sono state previste variazioni nella distribuzione del volato sulle diverse rotte di avvicinamento e decollo, così come non sono state alterate le condizioni meteo climatiche considerate nello "scenario 0";

PRESO ATTO che il Proponente ha svolto lo studio degli impatti nello "scenario 2021" per la stima::

- dei livelli di LVA attraverso la seguente composizione di flotta:

Tabella 3-13 Composizione della flotta per lo scenario al 2021 LVA (354 operazioni/giorno).

Aeromobile	Operazioni diurne		Operazioni notturne	
	decollo	atterraggio	decollo	atterraggio
A320 family	85,5	85	2,5	2,5
B737 family	19,5	20	1	0,5
Altri Aviazione Commerciale	38,5	36,5	1	3,5
Aviazione Generale	28	29	0,5	0,5
TOTALE	171,5	170,5	5	7

- dei livelli di LAeq attraverso la seguente composizione di flotta:

Tabella 3-14 Composizione della flotta per lo scenario al 2021 LAeq.

Aeromobile	Operazioni diurne		Operazioni notturne	
	decollo	atterraggio	decollo	atterraggio
A320 family	83	80	5	7
B737 family	19	18	1,5	2,5
Altri Aviazione Commerciale	36,5	35	3	5,5
Aviazione Generale	27	29	1,5	1
TOTALE	166	162	10,5	16

VALUTATA condivisibile l'impostazione generale del modello;

Componente traffico stradale e acqueo

PRESO ATTO che il traffico stradale è stato analizzato considerando dapprima la sola componente indotta dalle attività aeroportuali e poi i carichi complessivi, al fine di verificare situazioni di criticità che si registrano su tutta la rete in analisi nei casi di edifici fronte strada;

PRESO ATTO che l'area oggetto dello studio è quella prossima alla strada statale 14, alla A27, bretella di collegamento con la A4, e si estende a sud-est dell'abitato di Tessera dove si trova la darsena aeroportuale, e ricomprende anche l'area interna all'aeroporto (il cosiddetto "landside") per la quale è stato riprodotto il percorso più esterno lungo viale Galileo Galilei e via Alvise Cà da Mosto;

PRESO ATTO che non sono simulate le aree di parcheggio, che distano più di 500 metri dagli abitati più vicini e che non si tiene conto degli eventuali effetti mitigativi delle esistenti pinete lungo via Galilei e fra via Cà da Mosto e la SS 14;

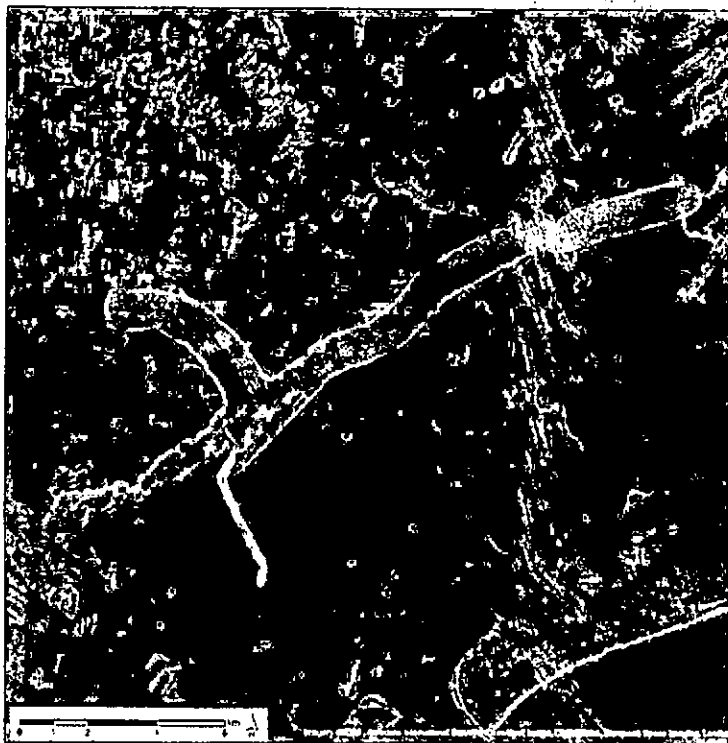


Figura 3-4 Area oggetto di studio del traffico stradale e acquo.

PRESO ATTO che, per la stima dei livelli continui equivalenti determinati dal traffico veicolare, il Proponente ha utilizzato il modello NMPB - Route 96, ed ha considerato quale area di studio quella prossima alla SS 14 ed alla A27, modellate come infrastrutture a piano campagna, con asfalto tradizionale (non drenante-fonoassorbente) e fattore di attenuazione del terreno 0.5 nelle aree periferiche rispetto all'abitato di Mestre e fattore di attenuazione del terreno nullo (ground factor 0, ovvero si è considerata la massima riflessione) nelle aree urbane o lagunari;

PRESO ATTO che viene considerata unicamente la barriera antirumore in prossimità dello svincolo fra bretella e strada provinciale 40;

PRESO ATTO che anche la via d'acqua è considerata allo stesso piano dell'infrastruttura stradale, annullando così l'effetto barriera della banchina o in generale dell'argine;

Dati di input per lo "scenario 0"

PRESO ATTO che sono stati considerati i seguenti flussi orari diurni e notturni in input al modello:

Tabella 3-15 Scenario 2013: Dati di traffico stradale in input nel modello - Componente traffico indotto.

Tratto stradale	n. veicoli leggeri/ora (L) giorno	n. veicoli leggeri/ora (L) notte	Velocità veicoli leggeri (km/ora)	n. veicoli pesanti/ora (P) giorno	n. veicoli pesanti/ora (P) notte	Velocità veicoli pesanti (km/ora)
SS14 W	79	7	60	6	1	50
SS14 C	664	56	50	21	3	50
SS14 E	47	4	60	15	1	50
Bretella A27	617	52	90	8	1	70
Accesso aeroporto	743	62	50	27	3	50

Tabella 3-16 Scenario 2013: Dati di traffico stradale in input nel modello - Componente traffico complessivo.

Tratto stradale	n. veicoli leggeri/ora (L) giorno	n. veicoli leggeri/ora (L) notte	Velocità veicoli leggeri (km/ora)	n. veicoli pesanti/ora (P) giorno	n. veicoli pesanti/ora (P) notte	Velocità veicoli pesanti (km/ora)
SS14 W	379	187	60	56	11	50
SS14 C	1464	236	50	71	13	50
SS14 E	1147	246	60	95	19	50
Bretella A27	1417	232	90	66	19	70
Accesso aeroporto	743	62	50	27	3	50

PRESO ATTO che in relazione al traffico acquico i livelli di potenza sonora, stimati considerando le due imbarcazioni taxi e vaporetto, sono i seguenti:

Tabella 3-17 Scenario 2013: Dati di traffico acquico in input nel modello.

Tratto stradale	n. movimenti/ora giorno	n. movimenti/ora notte	LW (dB) - giorno	LW (dB) - notte
Vaporetto	117	9	63.1	59.9
Taxi	456	40	71.0	63.4
Sorgente simulata			72.8	65.0

VALUTATA condivisibile l'impostazione generale del modello;

Dati di input per lo "scenario 2021" componente traffico stradale e acquico

PRESO ATTO che sono stati considerati i seguenti flussi orari diurni e notturni in input al modello:

Tabella 3-18 Dati di traffico stradale indotto in input nel modello.

Tratto stradale	n. veicoli leggeri/ora (L) giorno	n. veicoli leggeri/ora (L) notte	Velocità veicoli leggeri (km/ora)	n. veicoli pesanti/ora (P) giorno	n. veicoli pesanti/ora (P) notte	Velocità veicoli pesanti (km/ora)
SS14 W	109	9	60	8	1	50
SS14 C	315	77	50	26	3	50
SS14 E	64	5	60	19	2	50
Bretella A27	851	71	30	7	2	70
Accesso aeroporto	1023	86	50	34	4	50

PRESO ATTO che il traffico stradale complessivo è stato stimato assumendo che la quota parte supplementare resti invariata nella componente traffico leggero e si assista ad un incremento del 10% nel traffico pesante (trasporto pubblico e merci);

Tabella 3-19 Dati di traffico stradale in input nel modello - Componente traffico complessivo.

Tratto stradale	n. veicoli leggeri/ora (L) giorno	n. veicoli leggeri/ora (L) notte	Velocità veicoli leggeri (km/ora)	n. veicoli pesanti/ora (P) giorno	n. veicoli pesanti/ora (P) notte	Velocità veicoli pesanti (km/ora)
SS14 W	909	189	60	63	12	50
SS14 C	1715	257	50	61	14	50
SS14 E	1164	247	60	107	22	50
Bretella A27	1651	251	30	95	22	70
Accesso aeroporto	1023	86	50	34	4	50

PRESO ATTO che in relazione al traffico acquico i livelli di potenza sonora, stimati considerando le due imbarcazioni taxi e vaporetto, sono i seguenti:

Tabella 3-20 Dati di traffico acquico in input nel modello.

Tratto stradale	n. movimenti/ora giorno	n. movimenti/ora notte	LW (dB) - giorno	LW (dB) - notte
Vaporetto	117	9	68.1	59.9
Taxi	626	58	72.4	64.8
Sorgente simulata			73.8	66.0

VALUTATA condivisibile l'impostazione generale del modello;

Identificazione degli impatti

"scenario 0"

Componente aeromobili

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a verificare:

- i livelli di LVA - scenario 3 settimane;
- i livelli di LAeq diurno e notturno - scenario 3 settimane;
- il calcolo dei livelli di LAeq notturno - scenario "worst case";

Tabella 3-21 Sintesi degli obiettivi delle analisi effettuate.

Obiettivo	Norma di riferimento	Campione di riferimento
1 Calcolo dei livelli LVA - Scenario 3 settimane	DM 31.10.1997	277 operazioni/giorno
2 Calcolo dei livelli LAeq Diurno e Notturno - Scenario 3 settimane	DM 14.11.1997	277 operazioni/giorno
3 Calcolo dei livelli LAeq Notturno - Scenario "worst case"	DM 14.11.1997	37 operazioni notturne

CONSIDERATO che i risultati dello studio relativo al rumore generato dagli aeromobili sono illustrati, attraverso:

- le curve LVA calcolate per lo "scenario 0", anche in relazione alla zonizzazione acustica aeroportuale;
- il numero di persone residenti entro le fasce 55-60, 60-65 (Zona A), 65-75 (Zona B) e quella oltre 75 dB(LVA) (Zona C);
- i superamenti di LAeq nell'area vasta e le curve di LAeq negli abitati prossimi allo scalo;
- le curve LAeq notturno presso l'abitato di Tesserà per lo scenario "worst case";
- gli indici di classificazione dell'aeroporto (ex DM 20.05.1999)
- i livelli LVA e LAeq calcolati nei punti di osservazione.

VALUTATO che, dall'analisi delle curve di LVA, emerge che:

- le curve interessano una porzione molto limitata del territorio ricadendo per lo più in area lagunare;
- gli impatti delle operazioni di avvicinamento (sud-ovest) risultano trascurabili e, anche per quanto concerne i decolli (nord-est), sono interessati solo gli insediamenti prossimi all'infrastruttura o piccoli abitati nell'area circostante che è prevalentemente ad uso agricolo;
- l'abitato più popoloso più prossimo allo scalo, ovvero la frazione di Tesserà, si trova completamente al di fuori dell'isolivello dei 55 dB (LVA);
- il confronto tra le curve LVA calcolate per lo "scenario 0" (dati 2013) e i limiti della zonizzazione acustica aeroportuale è favorevole (e lo sarà ancora di più con l'abbandono definitivo degli aeromobili MD80);

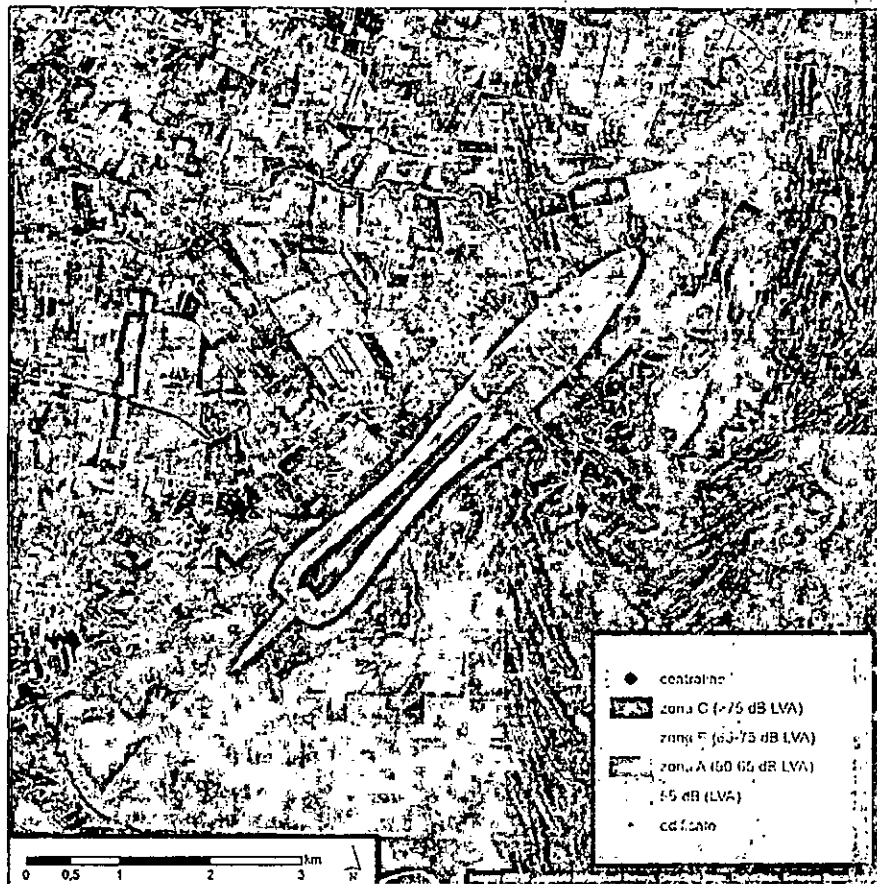


Figura 3-5 Zonizzazione acustica aeroportuale (Tavola 2 in Allegato).



Figura 3-6 Scenario 2013: Mappa LVA (Tavola 5 in Allegato).



Figura 3-7 Scenario 2013: Mappa dei superamenti LVA rispetto alla zonizzazione acustica aeroportuale (Tavola 6 e zoom di Tavola 7 e B-Tesserà, in Allegato).

VALUTATO, inoltre, che dal confronto tra i limiti della zonizzazione approvata dalla Commissione ex art. 5 del DM 31.10.1997 in data 23.10.2008 e i livelli misurati (con il NMS) **si evince una buona rispondenza del modello rispetto alla realtà osservata** per quanto concerne le aree al di fuori delle curve di isolivello del 60 dB(LVA), mentre vi è una sottostima del modello per la stazione di rimessaggio, posta sull'asse di decollo a circa 1000 m dalla testata della pista 22;

Tabella 3-23 Dati LVA anno 2013, NMS Venezia

Centralina	Stazione	dB(LVA)	Rilevamenti
i601	ALTINO	52.5	53.7
i603	CASINO	58.3	58.3
i604	RIMESSAGGIO	62.5	64.8
i111	TESSERA	53.8	N.A.

VALUTATO che tale sottostima possa essere attribuibile a un diverso "profilo di arrampicata" dell'aeromobile nelle prime fasi di initial climb per effetto di una spinta ridotta rispetto a quella massima ipotizzata dal modello, e RITENUTA corretta l'impostazione del Proponente di analizzare un campione di tracciati radar relativi a operazioni di decollo da testata 04;

VALUTATO che dal calcolo dei livelli sonori presso i recettori risulta che **gli impatti in termini di popolazione esposta per lo "scenario 0" (2013) possono ritenersi irrilevanti** in quanto nessuna abitazione risulta sottoposta a livelli maggiori di 65 dB (LVA);

VALUTATO positivamente che il confronto tra la popolazione esposta nello "scenario 0" (2013) e quella relativa alle curve di zonizzazione (2008) evidenzia, quale sostanziale differenza, **l'annullamento - nello scenario 0 - del numero di persone soggette a livelli superiori a 65 dB (LVA)** (prima erano 31), ovvero classificate in Zona B, e una riduzione (44 persone invece di 46) nella fascia corrispondente alla zona A

Tabella 3-24 Scenario 2013: Popolazione esposta

Fascia	Venezia	Quarto D'Altino	Totale
55-60	120	24	144
60-65 (A)	44	0	44
65-75 (B)	0	0	0

Tabella C5-19 Popolazione esposta - Zonizzazione aeroportuale (scenario 2005-2006).

Fascia	Venezia	Quarto D'Altino	Totale
55-60	N/A	N/A	N/A
60-65 (A)	13	31	46
65-75 (B)	31	0	31

Confronto con la zonizzazione acustica comunale - LAeq settimane di maggior traffico -

CONSIDERATO che la verifica dei superamenti di LAeq rispetto ai limiti previsti dalle classificazioni acustiche comunali (da mera sovrapposizione con il modello) mostra che si registrano condizioni non conformi quasi esclusivamente in area lagunare (sull'acqua, area che, ad eccezione dei canali di transito navale, rientra tuttora in classe I, benché l'aeroporto sia di molto antecedente alla zonizzazione comunale, cosa che avrebbe dovuto correttamente comportare una classificazione senza salto di classe). In terraferma, invece, le condizioni di superamento riguardano piccole porzioni di territorio nel Comune di Marcon, dove è stata attribuita la classe I alla fascia perimetrale sud del comune (coincidente con l'alveo e le sponde del fiume Zero e del fiume Dese), e piccole porzioni del Comune di Venezia, in prossimità della testata pista 22, in un'area di classe III (laddove però una corretta procedura avrebbe dovuto prevedere una classe IV), interessando pochi insediamenti abitativi;

VALUTATO che il confronto tra la zonizzazione aeroportuale e la classificazione acustica comunale evidenzia alcune incongruenze, dovute essenzialmente alle modalità di realizzazione della zonizzazione comunale, che contempla dei salti di classe (per es. tra la laguna [cl. 1] e il confine dell'aeroporto [cl. 5] o nell'ambito del comune di Venezia, dove ci sono salti di due o più classi in molte zone contigue al sedime aeroportuale) e che, all'epoca della sua redazione, non aveva potuto considerare compiutamente le rotte di decollo e atterraggio (in particolare sulla laguna) ma il perimetro fisico delle infrastrutture;

Tuttavia, **CONSIDERATA** tale zonizzazione comunale come riferimento, risulta che:

i superamenti nel periodo diurno, contenuti in 0-5 dB si hanno solo:

- in Comune di Marcon, presso un edificio civile in prossimità della congiunzione dei due fiumi;
- in Comune di Venezia presso alcune abitazioni lungo via Triestina.

i superamenti in periodo notturno, ancora contenuti in 0-5 dB, si hanno:

- in Comune di Marcon, dove - oltre al precedente edificio - se ne aggiunge uno posto più a nord di circa 500 metri, in prossimità della sponda del fiume Zero;
- in Comune di Venezia, dove sono interessate una decina di abitazioni, in via Paliaghetta, in via Triestina e in via Paliaga.

e **VALUTATO** positivamente che il Proponente ha già comunque previsto interventi di miglioramento acustico passivo delle abitazioni - isolamenti di facciata, sistemi di aerazione silenziati e isolamenti per coperture leggere - laddove sono stati individuati i superamenti più sopra descritti;

VALUTATO, infine, che ogni altra problematica che dovesse insorgere potrà comunque essere risolta attraverso le proposte di mitigazione presenti nel SIA e attraverso un adeguato monitoraggio della componente, con le conseguenti eventuali misure di miglioramento (si veda il quadro prescrittivo)

CONSIDERATO che l'abitato di Tesserà risulta al di sotto dei 54 dB(LAeq) diurni e dei 47 dB(LAeq) notturni e che, in particolare, nello scenario notturno gli edifici a sud-est di via Leonino da Zara e quelli nel tratto finale di via Alessandria sono prossimi all'isofonica dei 45 dB (LAeqN) e non presentano pertanto criticità;

CONSIDERATO che l'analisi del *worst case* conferma quanto emerso dal confronto precedente tra la zonizzazione acustica comunale e le stime effettuate attraverso la modellazione.

Tutto ciò premesso, si **VALUTA comunque necessaria una futura analisi puntuale del rumore**, approfondita per ogni ricettore su dati reali, da correlare opportunamente con gli eventuali aggiornamenti della zonazione acustica comunale (si veda il quadro prescrittivo).

Calcolo degli indici di classificazione dell'aeroporto

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a determinare gli indici Ia, Ib e Ic come da DM 20.05.1999, sia per lo scenario relativo alla zonizzazione acustica aeroportuale vigente che per lo "scenario 0":

Tabella 3-26 Calcolo degli Indici ex art. 7 DM 20.05.1999.

Anni	Zone	Zone (Ettari/100)	Zone, rc (Ettari/100)	INDICI
2006	A	3,181	0,044	0,14
	B	1,774	0,024	0,04
	C	0,622	0	0
2013	A	1,359	0,066	0,12
	B	1,369	0	0
	C	0,307	0	0

Calcolo dei livelli sonori presso i recettori - componente aeronautica -

VALUTATO che, per il calcolo dei livelli sonori presso i ricettori - componente aeronautica - sono stati scelti quali punti di osservazione nell'area vasta scuole, ospedali, case di cura e chiese, e che per questi sono stati calcolati i livelli LVA e i livelli continui equivalenti LAeq diurni e notturni, **che risultano quasi ovunque inferiori a 50 dB nel periodo diurno e ai 40 dB nel periodo notturno (limiti di Classe I).**

VALUTATO che dai dati (si veda seguente tabella) emerge che i recettori numero 8, 11, 22 e 23 hanno valori superiori ai 50 dB diurni e ai 40 dB notturni ma che, comunque, almeno per quanto concerne il contributo del traffico aereo, **non si registrano condizioni di superamento** poiché tali ricettori sono posti in Classe III o Classe IV secondo la zonizzazione acustica comunale di Venezia;

Tabella C5-25 Livelli presso recettori - componente aeronautica, Scenario 0.

n	Punti di osservazione	LVA 2013	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
1	Centro Anziani Fratelli Cervi	39,8	38,6	31,9	III	60	50
2	Istituto Comprensivo Gramsci	39,5	38,2	31,5	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	38,0	35,7	29,9	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	32,3	31,0	24,2	III	60	50
5	Comprensorio scolastico Gramsci	33,4	37,2	30,5	II	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	32,3	31,1	24,2	II	55	45
7	Chiesa dell'Annunziata - Campalto	39,3	38,1	31,4	III	60	50
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	56,0	55,2	47,2	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tesserà	47,9	46,5	39,6	III	60	50
10	Chiesa di San Leopoldo - Favaro	35,4	34,1	27,3	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tesserà	49,6	48,3	41,4	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	34,1	32,8	26,4	IV	65	55
13	Istituto tecnico	29,1	27,8	21,0	II	60	50
14	Scuola media Vivarini Murano	34,0	32,9	25,9	IV	65	55
15	Scuola Primaria Statale Bragadin	34,2	33,6	25,0	III	60	50
16	Scuola elementari Zanibelli	31,1	29,9	23,3	III	60	50
17	Scuola Materna Santa Maria	34,0	32,7	26,4	IV	65	55
18	Casa di riposo Anni Azzurri	34,8	33,6	26,7	II	55	45
19	Scuola materna Arcobaleno	37,8	36,5	29,7	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	37,6	36,4	29,6	III	60	50
21	Istituto Ilaria Alpi	33,1	32,0	25,0	IV	65	55
22	Amici della Poiana	57,3	56,3	48,4	III	60	50
23	Tesserà Bella	56,2	55,4	48,5	III	60	50
24	Scuola dell'infanzia di Ca' Savio	37,1	36,6	27,7	I	50	40
25	Scuola dell'infanzia comunale Cavallino Treporti	41,0	40,5	31,9	I	50	40

Rumore del traffico stradale e acqueo indotto

CONSIDERATO che il Proponente ha calcolato le mappe di LAeq, diurno e notturno relative alla componente di rumore del traffico stradale indotto ed i livelli continui equivalenti ai recettori

Tabella 3-28 Livelli continui equivalenti ai recettori - traffico indotto stradale e acqueo, Scenario 0.

n	Punti di osservazione	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
2	Istituto Comprensivo Gramsci	38,7	30,7	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	49,6	40,5	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	33,2	24,2	III	60	50
5	Chiesa del quartiere Perini	32,5	23,5	II	55	45
6	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	34,5	23,0	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tesserà	40,5	31,6	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tesserà	48,3	37,3	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	38,8	28,3	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	39,0	29,5	IV	65	55
19	Scuola materna Arcobaleno	48,1	39,0	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	31,7	22,6	III	60	50
22	Amici della Poiana	39,7	28,2	III	60	50
23	Tesserà Bella	40,5	32,5	III	60	50

VALUTATO che fra i ricettori considerati sia in periodo diurno sia in periodo notturno, **non si registrano superamenti rispetto ai limiti di zona previsti nei piani di classificazione acustica comunali;**

Rumore del traffico stradale e acqueo totale

PRESO ATTO che per calcolare il reale clima acustico il Proponente ha tenuto conto del contributo di tutte le sorgenti, ovvero del traffico complessivo, stradale e acqueo, da cui emerge che i carichi di traffico stradale stimati determinano delle condizioni di superamento dei limiti previsti dal DPR 142/2004, sia in periodo diurno sia in periodo notturno, con interessamento di tutte le abitazioni che – presso Tessera o lungo la SS14 – si trovano sul fronte strada, mentre non si rilevano criticità di rilievo lungo la bretella autostradale;

CONSIDERATO tuttavia che, dal confronto tra il traffico totale di cui sopra e il traffico indotto dall'aeroporto, quest'ultimo risulta trascurabile nel determinare i superamenti nelle fasce di pertinenza stradale (ex DPR 142), nelle suddette aree, sia nello scenario diurno che in quello notturno.

VALUTATO, pertanto, che nelle aree urbanizzate in analisi l'impatto del traffico indotto sia trascurabile, mentre nel solo tratto fra la A27 e l'accesso all'aeroporto (via Galileo Galilei), dove però c'è prevalenza di insediamenti commerciali o artigianali, la componente indotta risulta significativa nelle sole fasce di pertinenza stradale (ex DPR 142);

CONSIDERATO che presso i recettori individuati si hanno superamenti nel solo periodo notturno per la Chiesa di Campalto (n. 3) e la Scuola Materna Arcobaleno (n. 19);

Tabella 3-29 Scenario 0 (2013): Livelli continui equivalenti ai recettori - traffico stradale e acqueo.

n	Punti di osservazione	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
2	Istituto Comprensivo Gramsci	49,8	43,0	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	59,7	52,8	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	43,3	36,4	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	42,7	35,9	II	55	45
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	44,6	37,7	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tessera	50,5	43,6	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tessera	56,5	49,6	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	43,3	36,4	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	43,5	36,0	IV	65	55
19	Scuola materna Arcobaleno	58,2	51,3	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	41,8	34,9	III	60	50
22	Amici della Poiana	49,8	43,0	III	60	50
23	Tessera Bella	42,8	34,7	III	60	50

Ma **VALUTATO** che i recettori che presentano i superamenti non sono operativi – per loro natura – nelle ore notturne e che, pertanto, tali superamenti si possano ritenere trascurabili;

Rumore complessivo (aeroporto, traffico stradale totale e traffico acqueo)

CONSIDERATO che presso gli stessi recettori il Proponente ha provveduto a determinare il livello equivalente complessivo dovuto a tutte le sorgenti connesse all'aeroporto, quella aeronautica e quella stradale;

Tabella 3-30 Scenario 0 (2013): Livelli continui equivalenti (LAeq) complessivi (traffico aereo e stradale/acqueo) ai recettori.

n	Punti di osservazione	AEROPORTUALE		STRADALE-ACQUEO		TOTALE		CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
		LAeq D	LAeq N	LAeq D	LAeq N	LAeq D	LAeq N			
2	Istituto Comprensivo Gramsci	39,6	32,5	49,8	43,0	50,2	43,4	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	38,1	31,0	59,7	52,8	59,7	52,8	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	32,4	25,3	43,3	36,4	43,6	36,7	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	32,5	25,3	42,7	35,9	43,1	36,3	II	55	45
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	56,0	48,2	44,6	37,7	56,3	48,5	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tessera	48,0	41,0	50,5	43,6	52,4	45,5	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tessera	49,5	42,6	56,5	49,6	57,3	50,4	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	34,0	27,4	43,3	36,4	43,6	36,4	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	33,9	27,3	43,5	36,0	44,0	36,5	IV	65	55
19	Scuola materna Arcobaleno	37,9	30,8	58,2	51,3	58,2	51,3	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	37,7	30,6	41,8	34,9	42,3	35,3	III	60	50
22	Amici della Poiana	57,2	49,4	49,8	43,0	57,9	50,3	III	60	50
23	Tessera Bella	59,9	49,9	42,8	34,7	57,1	50,0	III	60	50

VALUTATO che i ricettori non risentono di un significativo effetto cumulativo poiché, essendo posizionati in luoghi dove o la componente stradale o quella aeronautica risultano alternativamente trascurabili, subiscono prevalentemente il contributo specifico di una delle due sorgenti considerate;

VALUTATO, quindi, che fra i ricettori considerati sia in periodo diurno sia in periodo notturno, non si registrano superamenti rispetto ai limiti di zona previsti nei piani di classificazione acustica comunali;

“scenario 2021”

Componente aeromobili

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a verificare:

- i livelli di LVA – scenario 3 settimane;
- i livelli di LAeq diurno e notturno – scenario 3 settimane;

Tabella 3-31 Sintesi degli obiettivi delle analisi effettuate.

Obiettivo	DM di riferimento	Campione di riferimento
1 Calcolo dei livelli LVA	DM 31.10.1997	354 operazioni/giorno
2 Calcolo dei livelli LAeq Diurno e Notturno	DM 14.11.1997	354 operazioni/giorno

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “Considerato l’approccio largamente conservativo adottato nel valutare le condizioni operative nello scenario al 2021, non viene riproposta l’analisi di una ipotetica situazione di “worst case” per la quale, fatti salvi gli interventi di mitigazione o risanamento, valgono le osservazioni di cui al capitolo precedente. Nello specifico, ricordando i limiti del modello di calcolo in merito alla riproduzione di particolari condizioni di vento e gradiente di temperatura, nonché l’impossibilità di determinare gli effetti del fenomeno della riflessione presso gli edifici, si può dedurre che l’aggiornamento dello scenario di “worst case” per l’anno 2021 determinerebbe presso gli abitati di Tessera livelli comunque contenuti entro limiti di zonizzazione. Nella realtà, tuttavia, tenendo appunto conto delle lacune della simulazione, è ragionevole pensare che anche nello scenario futuro si possano realizzare occasionali condizioni di superamento in periodo notturno. Per queste saranno predisposti interventi mirati.”;

CONSIDERATO che i risultati dello studio dello “scenario 2021”; sono illustrati in analogia a quanto fatto nello “scenario 0”; attraverso:

- le curve LVA calcolate per lo “scenario 2021”;
- il numero di persone residenti entro le fasce 55-60, 60-65 (Zona A), 65-75 (Zona B) e quella oltre 75 dB(LVA) (Zona C);
- i superamenti di LAeq nell’area vasta e le curve di LAeq negli abitati prossimi allo scalo;
- gli indici di classificazione dell’aeroporto (ex DM 20.05.1999);
- i livelli LVA e LAeq calcolati nei punti di osservazione;

VALUTATO che dall’analisi delle curve di LVA emerge (come già evidenziato nell’analisi delle mappe dello “scenario 0”), che:

- le curve interessano una porzione molto limitata del territorio, ricadendo per lo più in area lagunare;
- si possono considerare trascurabili gli impatti delle operazioni di avvicinamento, mentre per quanto concerne i decolli si osserva che la curva dei 60 dB(LVA) si sovrappone alla strada statale 14 nell’area prossima all’aerostazione, interessando un numero esiguo di edifici;
- la zona dell’abitato di Tessera si trova sempre al di fuori dell’isolivello dei 55 dB(LVA);

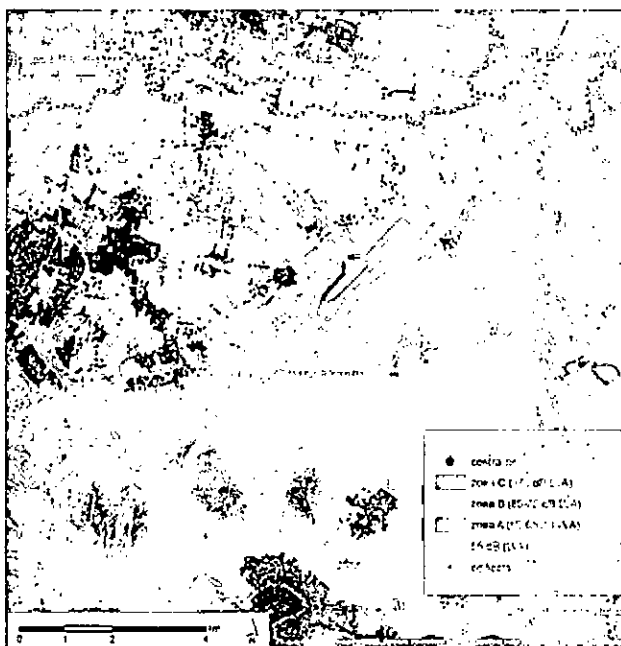


Figura 3-10 Scenario 2021: Mappa LVA (Tavola 42 in Allegato).

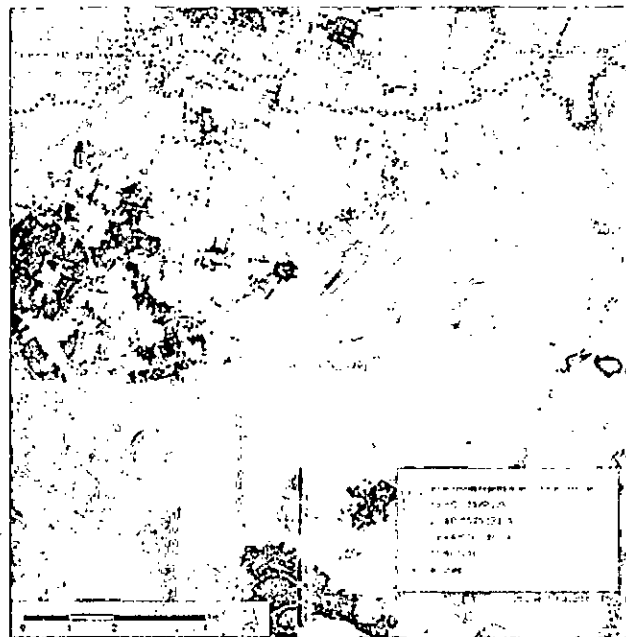


Figura 3-11 Scenario 2021: Mappa dei superamenti LVA rispetto alla zonizzazione acustica aeroportuale (Tavola 43 e zoom di Tavola 44 e Tavola 48 - Tessera in Allegato).

VALUTATO che dal calcolo dei livelli sonori presso i ricettori si può asserire che gli impatti in termini di popolazione esposta per lo scenario 2021 possono ritenersi irrilevanti in quanto nessuna abitazione risulta sottoposta a livelli maggiori di 65 dB (LVA);

VALUTATO, inoltre, che nel 2021 si registrano 60 persone nella fascia 60-65 dB (LVA), corrispondente alla Zona A, e nessuna nella fascia 65-75 dB, si deduce, anche in questo caso, un miglioramento rispetto allo scenario della zonizzazione acustica aeroportuale 2005-2006, che interessava 77 persone di cui 46 in Zona A (60-65 dB) e 31 in Zona B (65-75 dB). Nello scenario 2021, quindi, 17 persone non risultano più interessate da livelli sonori superiori a 60 dB.

Tabella C5-19 Popolazione esposta – Zonizzazione aeroportuale (scenario 2005-2006).

Fascia	Venezia	Quarto D'Altino	Totale
55-60	N/A	N/A	N/A
60-65 (A)	15	31	46
65-75 (B)	31	0	31

Popolazione esposta – Zonizzazione aeroportuale (scenario 2021)

Fascia	Venezia	Quarto d'Altino	TOTALE
50 – 60	141	33	174
60 – 65 (A)	60	0	60
65 – 75 (B)	0	0	0

Confronto con la zonizzazione acustica comunale – Last 7 settimane di maggior traffico -

VALUTATO che, dal confronto del modello con le zonizzazioni acustiche comunali, emerge che le condizioni di massimo superamento dei limiti previsti si verificano sempre in laguna, mentre in terraferma le criticità riguardano le stesse porzioni di territorio evidenziate nello studio dello “scenario 0”, cioè nel Comune di Marcon (Classe I in prossimità dell'alveo e le sponde del fiume Zero e del fiume Dese) e nel Comune di Venezia in prossimità della testata pista 22 (Classe III);

CONSIDERATO che la variazione dei livelli rispetto allo “scenario 0” si attesta su 1 dB(A); che l'abitato di Tessera è al di sotto dei 55 dB(LAeq) diurno e dei 48 dB(LAeq) notturno e che, in particolare, nello scenario notturno gli edifici a sud-est di via Leonino da Zara e quelli nel tratto finale di via Alessandria, sono prossimi all'isofonica dei 46 dB(LAeqN) e non presentano pertanto particolari criticità, mentre nell'area a nord-est

dell'aeroporto, nelle vicinanze dell'inserimento in via Paliaga, gli abitati si troverebbero in prossimità o al di sopra dei valori considerati;

VALUTATO, quindi, che per lo "scenario 2021" valgano le stesse considerazioni già espresse per lo "scenario 0" e che, pertanto sia necessaria una futura analisi puntuale del rumore, approfondita per ogni ricettore su dati reali, da correlare opportunamente con gli eventuali aggiornamenti della zonazione acustica comunale (si veda il quadro prescrittivo).

Calcolo degli indici di classificazione dell'aeroporto

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a determinare gli indici Ia, Ib e Ic come da DM 20.05.1999, sia per lo scenario relativo alla zonizzazione acustica aeroportuale vigente che per lo "scenario 2021":

Tabella 3-34 Calcolo degli indici ex art. 7 DM 20.05.1999.

Anni	Zone	Zone (Ettari/100)	Zone, rc (Ettari/100)	INDICI
2006	A	3.181	0.044	0.14
	B	1.774	0.024	0.04
	C	0.622	0	0
2013	A	1.359	0.086	0.12
	B	1.396	0	0
	C	0.807	0	0
2021	A	1.860	0.089	0.17
	B	1.396	0	0
	C	0.943	0	0

Calcolo dei livelli sonori presso i recettori - componente aeronautica -

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il calcolo dei livelli sonori presso i recettori - componente aeronautica - sono stati scelti quali punti di osservazione i medesimi utilizzati per lo "scenario 0";

Tabella 3-35 Scenario 2021: Livelli presso recettori - componente aeronautica.

n	Punti di osservazione	LVA 2021	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
1	Centro Anziani Fratelli Cervi	40.8	40.9	34.4	III	60	50
2	Istituto Comprensivo Gramsci	40.6	40.6	34.0	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	39.1	39.1	32.4	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	33.2	33.4	25.8	III	60	50
5	Comprensorio scolastico Gramsci	39.5	39.5	33.0	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	33.4	33.5	27.8	II	55	45
7	Chiesa dell'Annunziata - Campalto	40.4	40.5	33.0	III	60	50
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	57.0	57.1	49.2	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tesserà	49.3	49.0	42.1	III	60	50
10	Chiesa di San Leopoldo - Favaro	36.6	36.4	29.5	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tesserà	51.1	50.9	43.9	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	35.4	35.0	28.3	IV	65	55
13	Istituto tecnico	30.2	30.1	23.3	III	60	50
14	Scuola media Vivarini Murano	35.2	35.1	28.1	IV	65	55
15	Scuola Primaria Statale Bragadin	35.3	35.8	28.7	III	60	50
16	Scuola elementari Zambelli	32.2	32.2	25.7	III	60	50
17	Scuola Materna Santa Maria	35.3	35.0	28.4	IV	65	55
18	Casa di riposo Anni Azzurri	36.0	35.0	29.0	II	55	45
19	Scuola materna Arcobaleno	38.8	38.9	32.2	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Grasole	38.7	38.7	32.2	III	60	50
21	Istituto Ilaria Alpi	34.3	34.2	27.2	IV	65	55
22	Amici della Polana	58.3	58.3	50.5	III	60	50
23	Tesserà Bella	58.2	57.9	51.0	III	60	50
24	Scuola dell'infanzia di Ca' Savio	38.2	38.7	29.4	I	50	40
25	Scuola dell'infanzia comunale Cavafrino-Treporti	42.0	42.4	33.8	I	50	40

VALUTATO che, confrontando la tabella equivalente dello "scenario 0", i livelli crescono mediamente di 1 dB(A) e che, pertanto, non si registrano superamenti o situazioni di possibile criticità;

Rumore del traffico stradale e acqueo indotto

CONSIDERATO che il Proponente ha calcolato le mappe di LAeq, diurno e notturno relative alla componente di rumore del traffico stradale indotto ed i livelli continui equivalenti ai recettori

Tabella 3-36 Scenario 2021: Livelli continui equivalenti ai recettori - traffico stradale indotto e traffico acqueo.

n	Punti di osservazione	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
2	Istituto Comprensivo Gramsci	41.0	31.1	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	50.9	41.0	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	34.5	24.6	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	33.9	24.0	II	55	45
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	35.6	25.5	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tesserà	41.9	32.1	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tesserà	47.7	37.8	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	40.2	29.8	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	40.4	30.0	IV	65	55
19	Scuola Materna Arcobaleno	49.4	39.5	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	33.0	23.1	III	60	50
22	Amici della Poiana	40.8	30.6	III	60	50
23	Tesserà Bella	42.9	34.3	III	60	50

VALUTATO che fra i recettori considerati sia in periodo diurno sia in periodo notturno, non si registrano superamenti rispetto ai limiti di zona previsti nei piani di classificazione acustica comunali e che la variazione rispetto allo "scenario 0" è contenuta;

Rumore del traffico stradale e acqueo totale

VALUTATO che dal confronto con i risultati individuati per lo "scenario 0" per le condizioni di superamento nelle fasce di pertinenza del traffico stradale non emergono sostanziali peggioramenti;

CONSIDERATO che dal confronto con il traffico stradale indotto si osserva che, sia nello scenario diurno che in quello notturno, si mantengono le stesse condizioni rilevate per lo "scenario 0";

CONSIDERATO che presso i recettori individuati si hanno superamenti nel solo periodo notturno per la Chiesa di Campalto (n. 3) e la Scuola Materna Arcobaleno (n. 19), come già rilevato per lo "scenario 0";

Tabella 3-37 Scenario 2021: Livelli continui equivalenti ai recettori - traffico stradale e acqueo.

n	Punti di osservazione	LAeq D	LAeq N	CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
2	Istituto Comprensivo Gramsci	60.1	43.1	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	60.6	53.0	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	43.6	36.6	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	43.0	36.1	II	55	45
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	44.8	38.0	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tesserà	50.8	43.8	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tesserà	56.8	49.8	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	43.9	36.2	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	44.1	36.4	IV	65	55
19	Scuola materna Arcobaleno	58.5	51.5	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	42.1	35.1	III	60	50
22	Amici della Poiana	50.1	43.3	III	60	50
23	Tesserà Bella	43.7	35.5	III	60	50

Ma **VALUTATO** che i recettori che presentano i superamenti non sono operativi - per loro natura - nelle ore notturne e che, pertanto, tali superamenti si possano ritenere trascurabili;

Rumore complessivo (aeroporto, traffico stradale totale e traffico acqueo)

CONSIDERATO che presso gli stessi recettori il Proponente ha provveduto a determinare il livello equivalente complessivo dovuto a tutte le sorgenti connesse all'aeroporto, quella aeronautica e quella stradale;

4
9

Tabella 3-38 Scenario: 2021: Livelli continui equivalenti (LAeq) complessivi (traffico aereo, stradale e acque) ai recettori.

n	Punti di osservazione	AEROPORTUALE		STRADALE/ACQUA		TOTALE		CLASSE	LIMITI LAeq D	LIMITI LAeq N
		LAeq D	LAeq N	LAeq D	LAeq N	LAeq D	LAeq N			
2	Istituto Comprensivo Gransci	40,6	34,0	50,1	43,1	50,6	43,6	IV	65	55
3	Chiesa di Campalto	39,1	32,4	60,0	53,0	60,0	53,0	III	60	50
4	Scuola Materna quartiere San Teodoro	33,4	26,8	43,6	36,6	44,0	37,0	III	60	50
6	Chiesa del quartiere Perini	33,5	26,8	43,0	36,1	43,5	36,6	II	55	45
8	Chiesa di Santa Caterina Ca' Noghera	57,1	49,2	44,8	33,0	57,3	49,5	III	60	50
9	Scuola dell'infanzia Franchin - Tessera	49,0	42,1	50,8	43,8	53,0	48,0	III	60	50
11	Parrocchia di Maria Assunta - Tessera	50,9	43,9	56,8	48,8	57,8	50,8	IV	65	55
12	Chiesa della Natività - Dese	35,0	28,5	43,9	36,2	44,4	36,9	IV	65	55
17	Scuola Materna Santa Maria	35,0	28,4	44,1	36,4	44,6	37,0	IV	65	55
19	Scuola materna Arcobaleno	38,9	32,2	55,5	51,5	58,5	51,6	III	60	50
20	Scuola dell'infanzia Girasole	38,7	32,2	42,1	35,1	43,7	36,6	III	60	50
22	Amici della Poiana	58,3	50,5	50,1	43,3	58,9	51,3	III	60	50
23	Tessera Bella	57,9	51	43,7	35,5	58,1	51,1	III	60	50

VALUTATO che, come per lo “scenario 0”, i ricettori non risentono di un significativo effetto cumulativo poiché, essendo posizionati in luoghi dove o la componente stradale o quella aeronautica risultano alternativamente trascurabili, subiscono prevalentemente il contributo specifico di una delle due sorgenti considerate;

VALUTATO che ad eccezione dei recettori Tessera Bella e Amici della Poiana – che vedono un superamento nel periodo notturno, come già evidenziato nello “scenario 0” – non si registrano nuove criticità oltre a quelle imputabili al traffico stradale complessivo;

CONSIDERATO che il Proponente ha anche fornito la mappatura completa dei livelli sonori presso tutti gli edifici presenti nell’area di influenza al di fuori del sedime e della stessa zonizzazione aeroportuale;

VALUTATO che fra tutti i ricettori considerati sia in periodo diurno sia in periodo notturno, non si registrano superamenti rispetto ai limiti di zona previsti nei piani di classificazione acustica comunali;

AMBIENTE IDRICO

PRESO ATTO che l’area vasta di interesse per la componente “ambiente idrico” è stata individuata considerando gli areali di acque interne e di acque lagunari potenzialmente interessati dagli effetti degli interventi sul territorio e dal previsto incremento del traffico aeroportuale e si compone pertanto di:

- una parte relativa alle acque interne, limitatamente alla porzione terminale del bacino idrografico dei fiumi Dese e Marzenego, e ai sottobacini di bonifica circostanti l’aeroporto (sottobacini Cattal e Campalto);
- una parte relativa alle acque di transizione della laguna di Venezia, relativamente ai corpi idrici della laguna centro nord situati nell’area antistante l’aeroporto di Tessera: PNC2-Tessera, PNC1-Marghera, PCI-Dese, secondo i confini individuati dal Piano di Gestione del distretto idrografico delle Alpi Orientali in cui è ricompresa la subunità relativa alla laguna di Venezia;

La laguna

CONSIDERATO che, in merito alla qualità delle acque lagunari, sebbene non siano mai stati evidenziati superamenti degli standard di qualità ambientale (SQA-MA e SQA-CMA del DM 260/2010), si rileva che i corpi idrici considerati, rispetto al resto della laguna, si distinguono per una maggiore presenza di alcuni inquinanti che concorrono alla classificazione dello stato chimico e dello stato ecologico;

Tabella C4.1 Stazioni di monitoraggio ai sensi della Direttiva 2000/60/CE delle acque e dei sedimenti nei corpi idrici di maggiore interesse per questo studio.

Corpo idrico	Sigla Stazione	Località	Monitoraggio operativo ai sensi della Direttiva 2000/60/CE				Monitoraggio istituzionale DTA
			Acque Sostanze tabella 1/A DM 260/2010	Acque Macrodescri-tori e sostanze tabella 1/B DM 260/2010	Sedimenti 2012	Sedimenti 2011	
FNC2	SG	Falude di S. Giacomo	x	x	x	y	y
	4B	Falude di Burano	x		x	x	
	850	Tesserà			x	y	
	BL	Buolce Lovo				y	
	F	Burano			x	x	y
PNC1	VB	Falude S. Giuliano	x	y	x	x	y
	Ve-1	Furina	x	y	x	y	y
	FL	Falude della Libertà			x	x	
	Ve-2	Cambate			x	y	y
PC1	TR	Tressa			x	x	
	1B	Falude di Cona	x	y	x	x	(Ve-2)
	PR	Falude della Rosa			x	x	
	PB	Falude del Barbato			x	y	
	CE	Falude della Centeoa				x	

CONSIDERATO che il Proponente ha valutato anche la qualità dei sedimenti in laguna, dalle cui analisi – eseguite nell’ambito dei monitoraggi previsti dalla normativa vigente (DM 260/2010) – emerge per i 3 corpi idrici in esame:

- una diffusa contaminazione da mercurio, comune ai corpi idrici della laguna nord e centro nord, caratterizzata da concentrazioni frequentemente superiori allo standard di qualità ambientale (0.3 µg/kg s.s.4);
- la concentrazione di alcuni metalli, in particolare cadmio e piombo, la cui distribuzione spaziale traccia il contributo delle principali fonti di pressione, costituite dagli apporti fluviali, dalle industrie di Porto Marghera e dal centro storico di Venezia. Nelle aree più direttamente influenzate da tali sorgenti di carico, tra cui i 3 corpi idrici considerati, si rilevano anche le concentrazioni più elevate nei sedimenti;

PRESO ATTO che, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta di integrazioni, il Proponente ha condotto un approfondimento dello stato di fatto dell’ambiente idrico, estendendo la trattazione delle qualità delle acque alla rete di 30 stazioni monitorata attraverso il “Monitoraggio dei corpi idrici della Laguna di Venezia, finalizzato alla definizione dello stato ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Mo.V.Eco 1 e 2”, avviato dal 2011 dalla Regione del Veneto tramite ARPAV, ed includendo nella descrizione dell’ambiente idrico anche gli esiti del monitoraggio della comunità biologica sommersa, con particolare riferimento agli elementi di qualità biologica utilizzati ai fini della definizione di stato ecologico;

PRESO ATTO che ha inoltre provveduto ad analizzare, a livello qualitativo, gli elementi di qualità biologica, fitoplancton e fauna ittica, non utilizzate per la classificazione dei corpi idrici;

CONSIDERATO che l’approfondimento ha riguardato aspetti legati allo stato trofico e biologico del sistema, che non appaiono associabili in misura diretta e preponderante all’attività aeroportuale, con l’eccezione del carico organico e di nutrienti proveniente dall’impianto di depurazione dei reflui civili che arriva alle acque lagunari attraverso la rete di bonifica;

CONSIDERATO che, in sintesi, i corpi idrici che costituiscono l’area vasta oggetto dello studio (PC1 - Dese, PNC1 – Marghera, PNC2 – Tesserà) evidenziano superamenti degli standard di qualità per l’azoto inorganico disciolto in alcune stazioni, caratteristica comune anche alle altre aree di gronda lagunari caratterizzate da apporti fluviali significativi (Tenera e Val di Brenta);

CONSIDERATO che a livello di medie per corpo idrico (parametro utilizzato per la classificazione ai sensi della Direttiva Quadro Acque) non ci sono superamenti per azoto inorganico e fosforo;

CONSIDERATO che è stata effettuata una classificazione di stato ecologico sulla base del monitoraggio degli elementi di qualità biologica, nel 2011, ed i tre corpi idrici sono risultati in stato SCARSO a causa del giudizio attribuito all’elemento di qualità biologica macrofite;

VALUTATO, quindi, che quanto sopra – indipendentemente dall’aeroporto – si traduce in un quadro complessivo di contaminazione che supera, in diversi casi, gli standard di qualità ambientale stabiliti dal DM 260/2010;

f

Rete idrica di terraferma

PRESO ATTO che, in ragione della sua giacitura depressa e della sua massiccia urbanizzazione, l'entroterra veneziano risulta significativamente vulnerabile ad allagamenti e caratterizzato da criticità idrauliche, tra cui insufficienza di collettori e vecchi manufatti (in particolare Collettore Cattal, Collettore Pagliaghetta, Collettore Acque Medie e Tessera);

CONSIDERATO che la qualità delle acque superficiali è generalmente “buona”, ad eccezione del fiume Dese e del fiume Zero, appartenenti all'area vasta di indagine;

Gestione delle acque aeroportuali

PRESO ATTO che attualmente le acque nere sono convogliate al depuratore SAVE, impianto ampliato nel 2003 e dimensionato per un traffico di circa 6.500.000 passeggeri/anno;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “ *l'impianto in ogni caso, grazie anche alle modalità con cui viene gestito e mantenuto in maniera accurata da SAVE, garantisce prestazioni ben oltre i dati di progetto ed assicura con costanza una qualità di acque allo scarico entro i limiti richiesti (DM, 30.07.99)*”;

CONSIDERATO che le acque a valle del trattamento sono scaricate nel collettore Pagliaghetta;

CONSIDERATO che, in generale, per la gestione delle acque meteoriche esiste attualmente una articolata rete di raccolta, con recapito finale in rete di bonifica dopo filtrazione attraverso filtro di tipo *Stormwater*.

PRESO ATTO che, come chiarito dal Proponente nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, l'impianto di depurazione necessita potenziamenti volumetrici, adeguamenti di fasi esistenti e inserimento di nuove filiere che consentano di recuperare spazi utili per espansioni impiantistiche e sfruttamento ottimale delle esistenti volumetrie;

CONSIDERATO che, in particolare, gli interventi della seconda fase sono funzionali al potenziamento dell'impianto utile a garantire capacità di trattamento per una domanda pari a 12'000'000 di passeggeri all'anno, da realizzarsi entro il 2021;

VALUTATO che l'insieme degli interventi previsti nel Masterplan Idraulico sia funzionale ad ottimizzare gli spazi e a minimizzare gli impatti, con un significativo miglioramento ambientale conseguibile attraverso una consistente diminuzione dei prelievi di acqua potabile dalla rete, grazie al riutilizzo di quella depurata;

PRESO ATTO che il tratto centrale della pista di decollo e la sua ultima porzione settentrionale scaricano ad oggi senza alcun trattamento rispettivamente nel collettore Pagliaghetta e nel ramo morto del Canale Osellino (laguna) e che, inoltre, anche la strada perimetrale che corre lungo il bordo meridionale dell'area di volo scarica direttamente in laguna;

CONSIDERATO, però, che nel Masterplan idraulico è prevista la risoluzione del mancato trattamento di cui sopra attraverso il collegamento del collettore di scolo alla nuova condotta scatolare prevista nell'ambito del progetto “6.03 – Smaltimento Acque Meteoriche I° e III° Stralcio” – già in parte in fase di realizzazione -, destinata a sostituire l'asta principale del collettore Pagliaghetta nel tratto compreso tra il piazzale aeromobili e l'attraversamento della SS14-Triestina;

VALUTATA positivamente la realizzazione di interventi che risolvono la problematica degli attuali scarichi diretti senza trattamento in laguna ma **RITENUTO** che il progetto debba essere ulteriormente sviluppato e dotato di specifici dettagli dimensionali e costruttivi ai fini della sua concreta realizzazione in opera (si veda quadro prescrittivo).

VALUTATO inoltre positivamente che il Proponente si sia dotato di procedure interne atte a fronteggiare eventuali sversamenti accidentali di liquidi “inquinanti” nelle aree di rifornimento carburante e/o di de-icing, evitando il pericolo di contaminazione del sistema delle acque;

Fase di Cantiere

“scenario 0”

CONSIDERATO che per lo “scenario 0” la fase di costruzione riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, in parte già in costruzione e comunque cantierabili e **VALUTATO** che tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di costruzione con l’ambiente sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite;

Scenario 2021

CONSIDERATO che le principali interferenze individuate per la fase di costruzione riguardano la torbidità delle acque, indotta dai lavori, ed il suo impatto sulla qualità delle acque stesse (per es. materiali in sospensione), che potrebbero verificarsi nelle fasi di imbonimento della barena o durante le operazioni di ri-sezionamento dei collettori;

VALUTATO che l’impatto atteso sulla torbidità del Canale Tessera, dovuto alle attività di imbonimento, è tuttavia da considerarsi trascurabile in quanto le operazioni prevedono la realizzazione di “marginamenti provvisori” che eviteranno potenziali contaminazioni;

VALUTATO, infine, che l’impatto atteso dalle operazioni di ri-sezionamento dei collettori sia trascurabile, in quanto ambedue i collettori appartengono ad un bacino a scolo meccanico caratterizzato da scarsa idrodinamicità, cioè tale da favorire una rapida ri-deposizione e da limitare la propagazione verso valle di eventuale sedimento;

Fase di Esercizio

“scenario 0”

CONSIDERATO che le principali interferenze individuate in questo scenario per la fase di esercizio riguardano l’impatto delle opere già autorizzate sulla sicurezza idraulica del territorio e sulla qualità delle acque, a traffico aeroportuale invariato;

CONSIDERATO che i seguenti interventi già autorizzati:

- intervento 2.09 – riprotezione VVF e GDF
- intervento 2.20 – campo prove VVFF
- intervento 4.06.1 – ampliamento piazzale di sosta aeromobili fase 1:
- intervento 4.14.1 – Riqualfica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo lotto 1:

comportano un aumento di superficie impermeabilizzata:

Tabella C5-1 Volumi di compensazione richiesti e messi a disposizione dalle opere già autorizzate.

Intervento	Volume richiesto [m ³]	Volume garantito [m ³]
2.09 – Riprotezione VVF e GDF	4'113	
2.20 – Campo prove VVFF	470	
4.06.1 – Ampliamento piazzale di sosta aeromobili fase 1	3'570	264
4.14.1 – Riqualfica e adeguamento normativo delle infrastrutture di volo fase 1	4'107	
Realizzazione di un'area di espansione provvisoria nell'area golenale del Pagliaghetta (incluso nell'intervento 4.06.1)		5'500
Realizzazione di un nuovo tracciato a cielo aperto del collettore Pagliaghetta (MP.04)		3'000
Posa in opera di un nuovo collettore scatolare a margine del piazzale Apron (MP.03)		3'000
Realizzazione dello scolmatore del collettore Pagliaghetta fase 1 (MP.05)		4'125
TOTALE	12'260	15'889

CONSIDERATO che, ai fini del rispetto del principio di invarianza idraulica, è necessario realizzare interventi per far fronte alle nuove superfici impermeabilizzate, mettendo a disposizione adeguati volumi di invaso;

21

W

VALUTATO quindi che, a seguito delle opere idrauliche previste nel Masterplan idraulico (in particolare il nuovo bacino di laminazione cod. 5.01), l'impatto sulla salvaguardia idraulica del territorio sia nullo, in quanto non vengono modificate le portate massime transitanti in rete di bonifica a valle delle aree di intervento;

W

Impatto delle opere già autorizzate sulla qualità delle acque interne

VALUTATO che nello "scenario 0", a parità di traffico passeggeri e in assenza di interventi sulla rete di collettamento e sui sistemi di trattamento delle acque nere, i carichi di inquinanti e di solidi sospesi immessi in rete di bonifica dal depuratore aeroportuale rimangono immutati;

VALUTATO che l'intervento previsto MP.6.03 "sistema di smaltimento delle acque meteoriche e di trattamento delle acque di prima pioggia incidenti all'interno del sedime aeroportuale di Venezia" prevede lo smaltimento di tutte le acque previo trattamento, l'impatto delle opere già autorizzate sulla qualità delle acque dei collettori di bonifica può considerarsi positivo;

Scenario 2021

CONSIDERATO che le principali interferenze individuate per la fase di esercizio riguardano:

- la sicurezza idraulica del territorio;
- l'incremento del traffico aeroportuale;
- l'incremento del traffico acqueo;

S

W

VALUTATO che:

- alcuni degli interventi previsti sono finalizzati all'adeguamento dello smaltimento delle portate nella rete di bonifica e che, pertanto, essendo funzionali ad un incremento della sicurezza idraulica, il loro effetto possa considerarsi positivo sul territorio;
- l'aumento del traffico aeroportuale genererà impatti sulla qualità delle acque dei collettori di bonifica ma che, in seguito alla prevista riorganizzazione del sistema di raccolta e trattamento delle acque aeroportuali ed al previsto sistema di riutilizzo delle acque, il volume complessivo di acque trattate da scaricare risulterà inferiore all'attuale;
- in merito alla qualità delle acque lagunari, il sistema di trattamento delle acque meteoriche risulta essere dimensionato adeguatamente rispetto all'incremento del numero dei voli/passeggeri, tale da garantire il rispetto dei limiti allo scarico;
- il traffico acqueo da e per l'aerostazione comporterà un aumento dell'energia dissipata in moto ondoso per ogni singola imbarcazione, incrementando pertanto il fenomeno del moto ondoso e generando così un impatto negativo, ma RITENUTO che le mitigazioni proposte dal Proponente siano corrette e sufficienti al fine di limitare l'impatto prodotto;

A

W

W

SUOLO E SOTTOSUOLO

PRESO ATTO che il Proponente ha considerato per la componente un'area vasta coincidente con l'area vasta della componente atmosfera, ricomprendendo aree a monte e valle (idrogeologica) dell'aeroporto ai fini delle verifiche connesse alla falda, oltre ad una porzione di laguna con le sue strutture morfologiche tipiche, naturali e artificiali;

W

FN

PRESO ATTO che l'analisi presentata per lo stato di fatto considera:

- la struttura geologica, litologica e stratigrafica della matrice sottosuolo, tramite numerose indagini, sondaggi geognostici e prove geotecniche;
- le caratteristiche geomorfologiche dell'ambiente perilagunare e lagunare;
- la struttura idrogeologica degli acquiferi;
- i fenomeni di subsidenza;
- le caratteristiche chimiche e di qualità per suolo e acque sotterranee;
- l'uso del suolo.

W

W

W

PRESO ATTO che la qualità dei suoli dell'area dove si posiziona l'aeroporto risulta essere caratterizzata da alti valori di alcuni metalli e metalloidi come arsenico, berillio, stagno e vanadio, riconducibili a cause naturali;

PRESO ATTO che, inoltre, nell'intorno dell'aeroporto ricadono alcuni terreni contaminati, tutti sottoposti a bonifica o messa in sicurezza da parte della autorità competenti;

CONSIDERATO che le ultime analisi chimiche disponibili dell'area portuale (risalenti agli anni 2013 – 2014) riguardano la parte superficiale del terreno fino ad una profondità massima di 6 m p.c. e sono distribuite nell'area del terminal passeggeri/aerostazione e nella zona chiamata “2 canne”, lungo Via Galileo Galilei a Tesserà) e **VALUTATO** che presentano valori di concentrazione di analiti inferiori a quanto riportato in Tabella 1, dell'Allegato 5 alla Parte quarta – Titolo V del D.Lvo n. 52/2006 colonna B, cioè per i suoli ad uso commerciale o industriale;

VALUTATO, quindi, che dalle analisi effettuate risulta che la qualità dei terreni rispetta i requisiti ambientali per il riutilizzo rispetto alla destinazione d'uso attuale e futura dell'area aeroportuale come sito industriale/commerciale;

PRESO ATTO che lo stato chimico delle acque sotterranee - che viene monitorato dall'ARPAV in maniera puntuale, in base alla presenza di inquinanti derivanti da pressioni antropiche - è risultato buono per tutte le stazioni di rilevamento (vedi tabella seguente);

Tabella C4-4 Valori rilevati nelle stazioni ARPAV dallo stato chimico puntuale delle acque sotterranee, anno 2012, modificato (Fonte: www.arpa.veneto.it, ultimo accesso 02.12.2013).

Provincia	Comune	Cod. punto	tipo punto	prof. [m]	anno	stato chimico
Treviso	Zero Branco	363	falda confinata	52	2012	buono
Venezia	Marcon	27	falda confinata	28,9	2012	buono
Venezia	Martellago	1011	falda libera	15	2012	buono
Venezia	Quarto d'Altino	15	falda confinata	299	2012	buono
Venezia	Verzèla	3	falda confinata	199	2012	buono
Venezia	Venezia	17	falda confinata	298,63	2012	buono
Venezia	Venezia	24	falda confinata	298,53	2012	buono
Venezia	Venezia	25	falda confinata	225	2012	buono
Venezia	Venezia	299	falda confinata	280	2012	buono

CONSIDERATO che per i due scenari analizzati sono state identificate tre tipologie d'interferenze valide sia per la fase di costruzione che per quella di esercizio:

- occupazione di suolo/uso del suolo;
- contaminazione di suolo e sottosuolo;
- modifiche e contaminazione delle acque sotterranee;

Scenario 0

CONSIDERATO che per lo “scenario 0” sia la fase di costruzione che la fase di esercizio riguardano la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, in parte già in costruzione e comunque cantierabili e **VALUTATO** che le problematiche relative alle interferenze con l'ambiente sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite;

Scenario 2021

Fase di costruzione

VALUTATO che:

- in merito all'occupazione di suolo si tratta di una occupazione temporanea considerabile reversibile;
- in merito all'uso di suolo in termine di scavi, il Proponente prevede di riutilizzare direttamente circa il 38% delle terre, quasi il 98% del fresato e il 32% dei residui da demolizione, conseguendo in tal modo un discreto coefficiente di riutilizzo;
- ai fini di limitare il rischio di possibili contaminazioni, che potrebbero originarsi dalla movimentazione di materiali, il Proponente prevede apposite modalità di gestione per il deposito e lo stoccaggio di materiali e rifiuti, in aree separate ed idonee allo scopo, grazie alle quali i relativi impatti possono considerarsi trascurabili;

- il rischio di contaminazione delle acque sotterranee possa essere considerato trascurabile, viste le modalità di deposito dei materiali e la realizzazione di apposite opere per la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali di dilavamento delle aree di cantiere e di deposito;

Fase di esercizio

PRESO ATTO che gli interventi previsti in merito all'uso/occupazione del suolo, che non rientrano all'interno dell'attuale sedime aeroportuale, sono i seguenti:

Tabella 5-2 Aree di espansione.

Area	Destinazione prevista	Superficie (m ²)
A	Aeroterminal	155'000
B	Espansione piazzale (4.06.02)	3600
C	Espansione piazzale (4.06.02)	15'200
D	Servizi aeroportuali	50'310
E	Bacino di laminazione (5.01)	142'400

CONSIDERATO che, come già detto nell'analisi del quadro progettuale:

- l'area "A" che si trova tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tesserà, conosciuta come "Area Aeroterminal", sarà acquisita (previsione) entro il 2021 e conterrà le opere definite nel protocollo di intesa ambito "T2 Terminal Tesserà" tra ENAC, SAVE e Comune di Venezia del 21.05.2015, ovvero funzioni finalizzate sia alle esigenze aeroportuali che a quelle di interscambio con la città storica (nuovi parcheggi, arrivo pullman, alcune strutture ricettive e commerciali etc.);
- 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 definite 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)

CONSIDERATO che tali opere, a parte il bacino di laminazione (che è attualmente un'area agricola e sarà soggetta a un rimodellamento rimanendo "prato"), sono opere di normale edilizia oppure opere accessorie e temporanee a servizio dei cantieri, e **VALUTATO** che - anche in funzione del contesto fortemente antropizzato - il loro impatto possa considerarsi trascurabile;

VALUTATO che l'unico intervento per il quale si rileva non compatibilità di destinazione d'uso è rappresentato dall'imbonimento della barena compresa tra la pista secondaria e il canale di Tesserà (di circa 3 ha), che pertanto è da considerarsi un impatto negativo e necessita di specifiche opere di compensazione; ma **VALUTATO** altresì positivamente che, ai fini di minimizzare l'impatto generato dall'imbonimento della barena, il Proponente prevede la realizzazione dell'intervento "C4 Riqualifica dell'area di barena Campalto", che consiste nella riqualifica a scopo fruitivo/didattico della barena Campalto, attraverso pulitura dell'area (di circa 100ha) da rifiuti e materiali alloctoni e allestimento dell'area per una successiva gestione da parte delle associazioni operanti nel territorio (WWF e Salsola) e la realizzazione dell'intervento "C5 Riqualifica barene canale di Tesserà", che consiste nel recupero di parte delle barene esistenti lungo il canale di Tesserà (in particolare di 5 unità barenali in fregio al canale Tesserà per una superficie complessiva di circa 3 ha), attualmente soggette ad un marcato processo di erosione, e nella contemporanea realizzazione di una "protezione distaccata" dei margini delle barene di circa 1,2 km lungo il margine del canale contro l'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica, e **VALUTATE** sufficienti tali opere di compensazione in relazione agli impatti sulla componente "suolo e sottosuolo" del quadro di riferimento ambientale del SIA;

VALUTATO, infine, che le soluzioni previste nel Masterplan idraulico per eliminare il rischio di contaminazione di suolo e sottosuolo a causa del dilavamento (adeguamento del depuratore, potenziamento della rete di raccolta, degli impianti di trattamento delle acque meteoriche e di idonei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento...) garantiscono la gestione dei flussi superficiali e permettono di considerare trascurabile il rischio di un impatto sulla componente suolo, minimizzando anche il rischio che gli interventi determinino un impatto sulla falda;

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

PRESO ATTO che l'area di interesse comprende superfici interne a Siti di interesse comunitario e superfici esterne;

RITENUTA condivisibile la scelta di non considerare gli aspetti inerenti alle trasformazioni delle aree variamente vegetate del sedime aeroportuale, sia per la loro sostanziale artificialità, sia perché gli interventi cercano di minimizzarne l'impatto complessivo prevedendone la ricostruzione in altre aree limitrofe;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare l'analisi dell'uso del suolo e degli habitat dell'intera area di interesse, da cui è emerso che in molti casi, più che habitat strutturati, si tratta di cenosi con dominanza delle specie caratteristiche dei diversi habitat di interesse comunitario;

CONSIDERATO che, data la presenza di Siti Natura 2000, il Proponente ha provveduto ad effettuare l'analisi di incidenza;

PRESO ATTO che il Proponente riporta le informazioni riguardanti gli aspetti faunistici dell'area di interesse del Masterplan ricavate dalle fonti bibliografiche, analizzando l'Avifauna, la Teriofauna, l'Erpetofauna e gli anfibi, l'Ittiofauna e gli Invertebrati;

CONSIDERATO che per lo "scenario 0" sia la fase di costruzione che la fase di esercizio riguardano la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, in parte già in costruzione e comunque cantierabili e **VALUTATO** che le problematiche relative alle interferenze con l'ambiente sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite;

PRESO ATTO che i fattori che concorrono a determinare l'ampiezza dell'area vasta per la componente, associati alle pressioni, minacce, attività che possono determinare incidenze sul grado di conservazione di habitat e specie tutelati dalle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CEE, sono:

- imbonimento (esterno a SIC/ZPS) in testata 04L per adeguamento dell'area di RESA (facente parte dell'intervento 4.14.02) - J02.01.02 Recupero e bonifica di territori dal mare, da estuari o da paludi;
- traffico aereo (wildlifestrike) - G05.11 Lesioni o morte da impatti con infrastrutture o veicoli;
- emissione di rumore (inquinamento acustico) - H06.01.01 Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari;
- emissione di polveri e inquinanti (inquinamento atmosferico) - H04.02 Immissioni di azoto e composti dell'azoto; H04.03 Altri inquinanti dell'aria.

PRESO ATTO che, il Proponente nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, riporta gli esiti del sopralluogo effettuato nell'area soggetta ad imbonimento, al fine di valutare la presenza della specie *Salicornia veneta* e, in particolare, dell'habitat cui essa si associa, ossia l'habitat di Dir. 92/43/CE 1310 - "*Vegetazione annua pioniera di salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose*"

CONSIDERATO che dagli esiti del sopralluogo emerge che la *Salicornia* è risultata assente dall'intera area soggetta ad imbonimento;

CONSIDERATO, inoltre, che dallo stesso è emerso che il 42.4% dell'area soggetta ad imbonimento è coperta da vegetazione non alofila e non di interesse comunitario (1.29 ha); la vegetazione alofila copre il rimanente 57.6% dell'area di imbonimento ed è rappresentata soprattutto (1.34 ha) da facies del *Puccinellio festuciformis-Juncetum maritimi* con partecipazione di *Aster tripolium* e *Limonium narbonense* ascrivibili all'habitat 1410 - "*Praterie inondate mediterranee (Juncetalia maritimi)*"

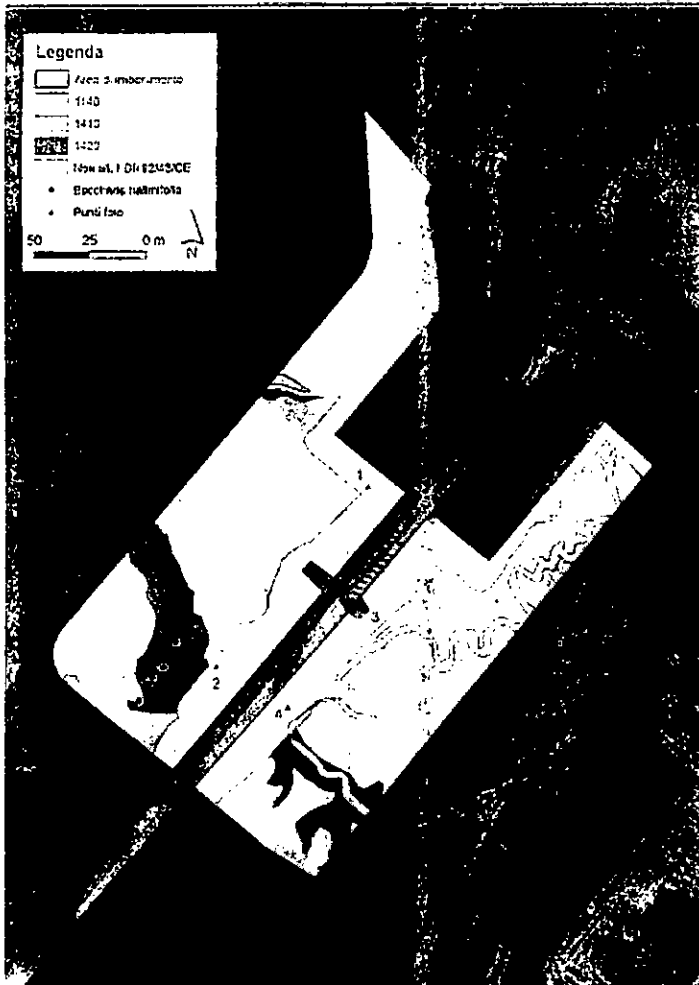


Figura 2-4 Carta della vegetazione presente nell'area soggetta ad imbonimento.

Tabella 2-1 Estensione degli habitat di interesse comunitario (Allegato I Direttiva 92/43/CE) presenti nei siti Natura 2000 compresi nell'area di interesse.

Habitat		Sup. (ha)
Codice	Tipologia	
1140	Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea	0.13
1410	Praterie inondate mediterranee (<i>Juncetalia maritimi</i>)	1.34
1420	Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (<i>Sarcocornietea fruticosi</i>)	0.28
/	Vegetazione non riconducibile ad habitat Natura 2000	1.29

in merito all'imbonimento della barena

CONSIDERATO che l'area interessata, caratterizzata da una vegetazione alofila e da vegetazione ruderale, è frequentata dal falco di palude e dall'albanella minore per attività di foraggiamento, mentre soprattutto per dimensioni e localizzazione non risulta adatta alla nidificazione;

VALUTATO, pertanto, che la modifica della barena possa comportare una perdita dell'idoneità trofica dell'"home range" delle coppie in cui l'area ricade, ma RITENUTO che tale perdita possa essere compensata dalle opere di compensazione previste dal Proponente, tra le quali in particolare il ripristino delle strutture morfologiche a barena attualmente degradate lungo il canale Tessera (intervento C5) ed il mantenimento a copertura erbacea dell'area destinata a fungere da bacino di laminazione, SI VALUTA non significativo l'effetto di perturbazione sulle specie;

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 71.

in merito al traffico aereo - wildlifestrike -

CONSIDERATO che i dati relativi al periodo 2003–2012 (Università Ca' Foscari di Venezia, 2012) evidenziano come i gruppi di specie maggiormente coinvolte nel fenomeno siano i gabbiani (gabbiano reale e gabbiano comune) e i rondoni, con una media di 8.3 e 7.5 individui impattati all'anno. Seguono quindi i rapaci diurni con 6.2 individui/anno, rappresentati nel 92% dei casi da gheppi. Vengono inoltre impattati, con una media di 2.7 e 2.5 individui/anno rispettivamente, i piccoli passeriformi gregari, tra i quali l'allodola, nutrie e lagomorfi. Alcuni gruppi, quali svassi e strolaghe, limicoli, rapaci notturni e chiroterri non risultano impattati;

CONSIDERATO che i dati forniti da SAVE, nel periodo 2007-2013 rivelano che sono stati impattati in media 38 individui all'anno (range 19-57), con un andamento temporale fluttuante, che evidenzia una tendenza all'aumento del fenomeno negli ultimi anni;

CONSIDERATO che l'aumento del traffico previsto, che dovrebbe arrivare a circa 103'000 movimenti nel 2021, non sembra doversi tradurre in un aumento del rischio di wildlifestrike;

VALUTATO che l'area di wildlifestrike non varia tra il 2013 (scenario attuale) e il 2021;

VALUTATO, infine, che alla luce dei dati disponibili, l'effetto dei wildlifestrike sulle specie migratrici e svernanti di interesse comunitario e conservazionistico appare non significativo.

in merito all'emissione di rumore

CONSIDERATO che lo studio della frequentazione, da parte di una ricca comunità di specie migratrici e svernanti, dell'aeroporto e delle sue aree limitrofe (Università Ca' Foscari di Venezia, 2012), testimonia come tali livelli di rumore (uguali o superiori a 60 dB) non impediscano la presenza delle suddette specie, tipicamente legate agli habitat presenti;

VALUTATO che l'inquinamento acustico determinato dall'aeroporto è già in essere da molti anni e che, pertanto, l'aumento del traffico non genererà una insorgenza del fenomeno ex novo;

CONSIDERATO che i più prossimi siti di potenziale presenza di colonie di chiroterri nei Siti Natura 2000 si collocano ad almeno 2 km dalle aree soggette ad emissioni notturne pari o superiori a 60 dB, si **VALUTA** che l'aumento di emissione acustica non comporta effetti significativi sul grado di conservazione delle specie;

CONSIDERATO, inoltre, che nella porzione di SIC circostante il septime aeroportuale, compresa entro l'area coinvolta da emissioni pari o superiori ai 60 dB in orario notturno, non risulta la presenza di rospo smeraldino ma, **CONSIDERATO** cautelativamente che la specie, grazie alla sua capacità di colonizzare anche pozze effimere, potrebbe essere passata inosservata, **SI VALUTA** che l'effetto dell'aumento delle emissioni acustiche sulla specie sia da considerarsi non significativo;

in merito all'emissione di polveri e altri inquinanti

CONSIDERATO che dall'analisi di dispersione risulta che allo scenario 2021 le concentrazioni di inquinanti all'interno dei Siti Natura 2000 saranno inferiori ai limiti normativi ad eccezione degli NOx;

CONSIDERATO che il superamento relativo agli NOx si rileva già nella situazione attuale, che presenta un superamento della soglia dei 30 µg/m³ (limite per la protezione degli ecosistemi, riferito alla media annua nell'anno civile, ex D.Lvo 155/2010 e ss.mm.ii.) su di una superficie pari a 7.7 ha, che nello scenario al 2021 ammonterà a 22.9 ha;

tuttavia:

CONSIDERATO che i principali bersagli delle emissioni di gas sono la vegetazione, gli habitat emersi e gli anfibi e **VERIFICATO** che:

- gli habitat coinvolti da concentrazioni atmosferiche di NOx superiori a 30 µg/m³ sono ambienti perennemente o temporaneamente sommersi e non ospitano vegetazione a fanerogame;
- l'area interessata dalle emissioni non costituisce e non contiene habitat del rospo smeraldino, unico anfibio potenzialmente presente nelle porzioni di SIC e ZPS comprese nell'area di interesse

W 4 V

VALUTATO, quindi, che l'aumento delle emissioni di NOx non comporti un abbassamento del grado di conservazione di habitat o specie di flora e fauna nei Siti Natura 2000 presenti nell'area di interesse e che, pertanto gli effetti possano essere considerati non significativi.

INQUINAMENTO LUMINOSO

PRESO ATTO che, per quanto riguarda la salvaguardia dell'osservazione astronomica, la legislazione regionale (Legge regionale del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009 art. 8 comma 7) identifica diverse fasce di rispetto per gli osservatori astronomici professionali, non professionali e per i siti di osservazione, nei quali si includono le aree naturali protette:

- un raggio di 25 km per gli osservatori professionali - gli unici osservatori professionali del territorio regionale sono quelli del "Fennar" e di "cima Ekar" ad Asiago (VI);
- un raggio di 10 km per gli osservatori non professionali e per i siti di osservazione (identificati nell'allegato B della Legge Regionale) nessuno dei quali vicino all'aeroporto "Marco Polo" di Venezia;

PRESO ATTO che il sedime aeroportuale risulta esterno alle fasce di rispetto delle aree naturali protette;

PRESO ATTO che dalla lettura delle mappe relative alla brillantezza del cielo notturno si evidenzia una estesa regione, che comprende anche il sedime aeroportuale, caratterizzata da una "saturazione" della misura della brillantezza superficiale;

CONSIDERATO che tra gli impianti di illuminazione a servizio dell'aeroporto, quelli di segnalazione della pista e di ausilio alla navigazione aerea (AVL) sono necessari per garantire la sicurezza e non sono oggetto di valutazione di impatto ambientale in quanto in deroga alla normativa regionale vigente (comma 4 art. 9 LR 17/2009);

CONSIDERATO che è prevista l'installazione di nuovi corpi illuminanti e la sostituzione di alcuni esistenti, attraverso l'installazione di corpi a LED che permettono minori costi di manutenzione e risparmio energetico, e comunque conformi alle norme previste dalla Legge Regionale 17 del 2009;

VALUTATO pertanto che non è previsto alcun incremento di radiazione luminosa rivolta verso il cielo, l'impatto sull'inquinamento luminoso degli interventi previsti è trascurabile;

RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI

PRESO ATTO che l'area vasta, scelta adottando un criterio conservativo, è pari a quella della componente atmosfera, che risulta essere quella più estesa, e che al suo interno sono comprese tutte le sorgenti di campi elettromagnetici (CEM) relative ai sistemi di radioassistenza al volo e alle stazioni radio base per la telefonia mobile installate dai gestori di rete;

CONSIDERATO che sono state identificate diverse sorgenti di emissione di onde elettromagnetiche legate agli strumenti di ausilio alla navigazione aerea e agli strumenti di comunicazione terra-aria e di radiofonia;

q V5

FR7
w
73
P

W

Tabella C4-1 Caratteristiche delle sorgenti fisse presenti nel sedime dell'aeroporto (dati forniti dal Committente).

Tipologia di sorgente		Latitudine (WGS84)	Longitudine (WGS84)	Frequenze operative
Radar di superficie (SMR)		45°30'37.41"N	12°20'50.09"E	Banda X (93Hz) Banda Ku (115-173Hz)
Sistema di enerraggio strumentale (IS)	LOC	45°31'7.10"N	12°20'29.29"E	108-112MHz
	GP	45°28'41.79"N	12°20'33.89"E	328-332MHz
	MM	45°28'17.41"N	12°19'47.88"E	75MHz
	DM	45°28'54.60"N	12°19'50.89"E	75MHz
Stazione radiogoniometrica (VOR/DME)		45°31'18.82"N	12°20'25.50"E	108-112MHz Stazione di Tessera: 114.10MHz
Radar di approccio (PAR)		45°28'41.05"N	12°20'33.74"E	Tipicamente 2.5-3GHz
Impianti di comunicazione terra-aria Sistemi di comunicazione ATS		45°30'17.10"N	12°20'27.29"E	118-137MHz Soccorso: 121.5/243MHz
Stazioni Radio Base per telefonia mobile	Aspostazione	45°30'17.10"N	12°20'27.29"E	GSM-LTE800-900: 790-840MHz DCS-LTE1800: 1750-1850MHz UMTS: 1950-2150MHz LTE 3500: 2620-2690MHz
	Multi Park	45°30'17.34"N	12°20'17.05"E	
Infrastrutture TETRA		45°30'17.10"N	12°20'27.29"E	400-470MHz

PRESO ATTO che sono state eseguite misure su tutte le frequenze utilizzate dai sistemi di ausilio alla radionavigazione aerea e dalle stazioni radio base per la telefonia mobile;

VALUTATO che le statistiche trimestrali presentate evidenziano il pieno rispetto dei valori attenzione/obiettivo di qualità stabiliti dal DPCM 08.07.2003;

VALUTATO che è stata fatta un'analisi relativa alle emissioni del radar P.A.R., da cui è emerso che per le abitazioni più vicine allo stesso l'impatto elettromagnetico è praticamente trascurabile;

CONSIDERATO che non vi è in progetto l'installazione di nuovi impianti trasmettenti, né l'elevazione della potenza degli impianti esistenti, e che pertanto la situazione futura non sarà diversa dalla situazione attuale
SI RITIENE che gli impatti della componente "radiazioni ionizzanti e non ionizzanti" siano nulli;

SALUTE DELLA POPOLAZIONE

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che le valutazioni delle condizioni di salute, nello stato di fatto, vengono effettuate mediante descrizione di alcuni parametri demografici, in particolare quelli relativi alla mortalità, comprendendo anche l'analisi delle relative cause e considerando anche la presenza di fonti di inquinamento già esistenti sul territorio;

PRESO ATTO, inoltre, che il Proponente dichiara che la valutazione degli impatti viene condotta principalmente tenendo conto delle valutazioni effettuate per le componenti atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, rumore e radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, evidenziando le relazioni esistenti tra tali componenti ambientali e la salute della popolazione, e riferendo pertanto l'area vasta di interesse a quella delle singole componenti in analisi;

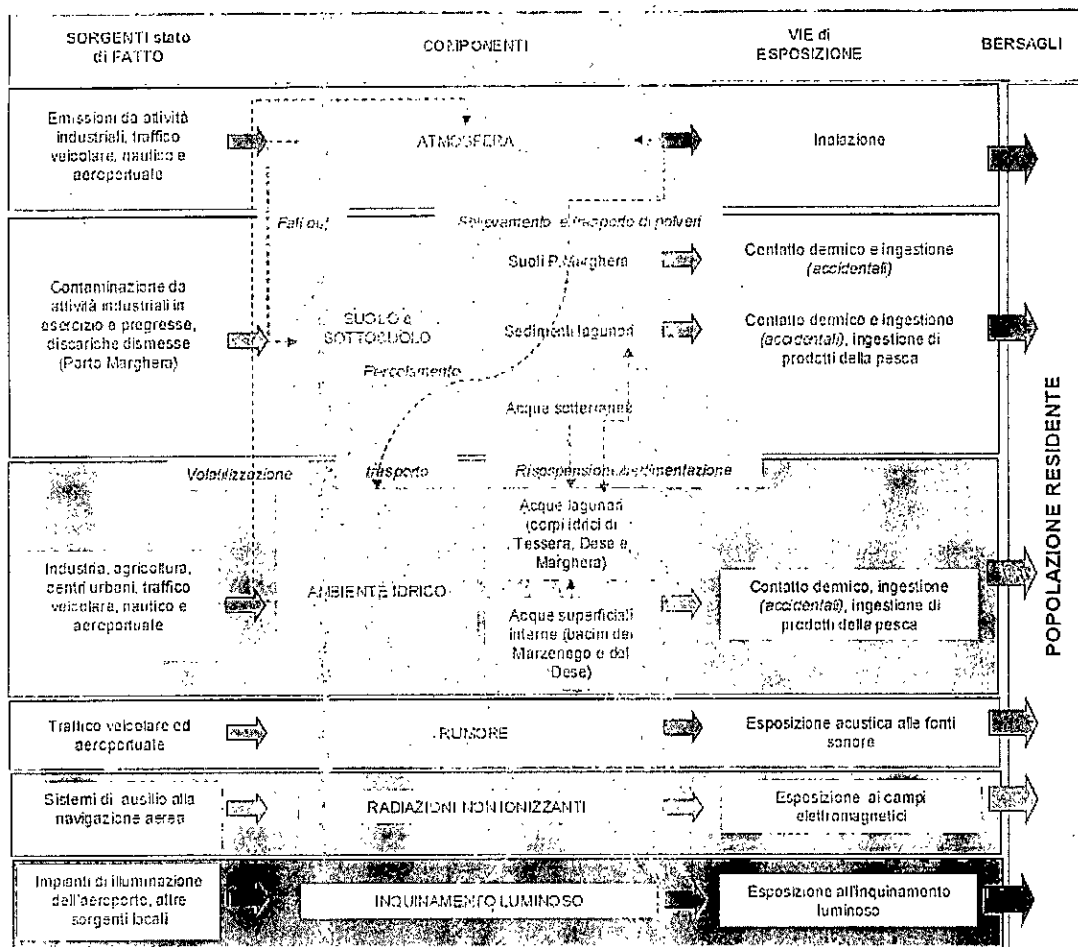


Figura C4-9 Relazione tra sorgenti di inquinamento nel territorio, componenti interessate e vie di esposizione da parte della popolazione.

VALUTATO che in base agli esiti delle analisi specifiche sulle singole componenti ambientali sia possibile identificare:

- per il comparto atmosfera impatti trascurabili associati allo “scenario 0” e un impatto negativo basso associato allo “scenario 2021”;
- per il comparto rumore impatti trascurabili per entrambi gli scenari sia in fase di costruzione che di esercizio, anche a fronte delle opere di mitigazione previste;
- per il comparto ambiente idrico impatti trascurabili in relazione alla qualità delle acque;
- per il comparto suolo e sottosuolo impatti trascurabili per effetto degli accorgimenti progettuali previsti;
- per il comparto radiazioni impatti nulli;
- per il comparto inquinamento luminoso impatti trascurabili.

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto anche ad effettuare una analisi socio-economica dell'area interessata dalla ricadute del previsto sviluppo aeroportuale, attraverso una serie di indicatori quali andamento ed età della popolazione, stranieri del territorio, flussi turistici, occupazione;

CONSIDERATO che ha effettuato anche un'analisi del sistema produttivo dell'area, ai fini di definire il peso dell'aeroporto nel quadro economico della stessa; da cui emerge che l'impatto occupazionale complessivo dell'aeroporto sul territorio risulta non trascurabile, pari a poco meno del 2% del totale dei lavoratori residenti nell'area vasta;

RITENUTO quindi positivo l'impatto sull'occupazione sia nella fase di costruzione che nella fase di esercizio;

PAESAGGIO

CONSIDERATO che l'area di intervento risulta caratterizzata dalla presenza di tre sotto-aree con caratteri naturalistici, morfologici e funzionali ben definiti:

- Zona 1: area agricola a nord, si tratta di un territorio di bonifiche, che presenta suoli per lo più calcarei e argillosi e che è perciò adibito esclusivamente a colture cerealicole di largo consumo (grano, granturco, colza, soia); la viabilità è di tipo secondario e di servizio alle residenze o ai campi agricoli, ad esclusione dell'A27, tratto di collegamento fra la SS 14 e l'A4;
- Zona 2: area lungo il tracciato della SS 14 Triestina, che determina la separazione tra l'area prettamente agricola ed il polo lagunare;
- Zona 3: zona dell'aeroporto, che presenta caratteri più tipici delle zone umide lagunari ma con una forte impronta antropica ed artificiale;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad analizzare i punti di intervisibilità con il contesto paesaggistico maggiormente significativi, sia relativi all'area vasta che all'area specifica di intervento, attraverso l'individuazione di coni visuali, foto e riprese a volo d'uccello;

VALUTATO che la fase di costruzione, che sarà svolta ad aeroporto operativo, è caratterizzata dalla presenza di cantieri temporanei presso i quali saranno attivate misure di mitigazione in relazione all'impatto visivo ed ai fattori perturbativi indotti dai cantieri e che, pertanto, **gli impatti indotti sono trascurabili;**

Handwritten marks at the top right of the page.

Fase di esercizio

Scenario 0

CONSIDERATO che per lo "scenario 0" la fase di esercizio riguarda l'operatività dell'aeroporto trasformato dagli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale e VALUTATO che tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di esercizio con la componente paesaggio sono già state affrontate e risolte con le autorizzazioni conseguite;

Scenario 2021

PRESO ATTO che ai fini dell'analisi paesaggistica il Proponente ha utilizzato criteri e parametri che riguardano:

- incidenza morfologica e tipologica;
- incidenza linguistica (stile, materiali, colori);
- incidenza visiva;
- incidenza simbolica.

VALUTATO che:

- in merito all'incidenza morfologica e tipologica: le previsioni di costruzione di nuovi edifici/modifica di quelli esistenti e l'entità delle opere previste è tale da non modificare l'assetto del territorio ed i caratteri morfologici locali esistenti. Infatti, la rilevanza complessiva risulta difficilmente percepibile e le nuove strutture presentano un grado di incidenza morfologica e tipologica medio;
- in merito all'incidenza linguistica (stile, materiali, colori): le trasformazioni proposte presentano caratteri simili a quelli del contesto in cui si caleranno, pertanto il grado di incidenza linguistico può considerarsi basso;
- in merito all'incidenza visiva: le opere in oggetto non alterano significativamente la vista dalla laguna, ma riducono la visuale del complesso esistente, pertanto il grado di incidenza visiva può considerarsi medio;
- in merito all'incidenza simbolica: le opere in oggetto non alterano la situazione attuale degli elementi storici sensibili (forti), mentre modificano in parte il profilo della gronda lagunare, pertanto il grado di incidenza simbolica può considerarsi medio;

VALUTATO infine che, nel complesso, l'impatto paesaggistico (che è dato dal prodotto tra l'incidenza del Masterplan, considerabile media, e la sensibilità paesistica del sito, considerata alta) risulta classificabile nel "range di rilevanza" ma "sotto la soglia di tolleranza" e sia quindi trascurabile.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word 'CL' and various initials.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)

PRESO ATTO che ai limiti dell'area di intervento sono presenti le seguenti aree protette:

SITI		CODICE
SIC	Laguna superiore	IT225003
ZPS	Laguna di Venezia	IT2250046

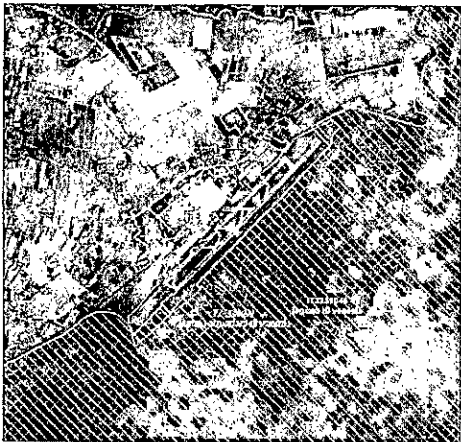


Figura 1-1 Siti Natura 2000 nei pressi dell'area di intervento.

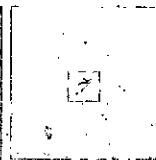


Figura 2-14 Distanza dei Siti Natura 2000 localizzati nei pressi dell'area di intervento.

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad effettuare l'analisi di incidenza secondo l'allegato A alla DGR Veneto n. 3173 del 10.10.2006;

CONSIDERATO che la DGR Veneto prevede una analisi per approfondimenti successivi, in particolare un primo step di “selezione preliminare” in cui il Proponente per fasi:

1. verifica la necessità di procedere con lo studio di valutazione di incidenza;
2. provvede a descrivere il piano, progetto o intervento e ad individuare e misurare gli effetti dello stesso, definendo al contempo i limiti spaziali e temporali dell'analisi, sulla base dell'estensione spaziale di ciascun effetto ed identificando eventuali altri piani, progetti o interventi che possano interagire;
3. valuta la significatività degli effetti: l'incidenza sarà nulla per tutti gli habitat e le specie non vulnerabili rispetto all'effetto identificato, mentre si avrà una incidenza non significativa qualora non ci sia una variazione negativa del grado di conservazione per l'habitat/specie
4. predisporre una sintesi delle informazioni e degli esiti della selezione preliminare;

Qualora nella fase 3 si sia verificata anche una sola incidenza significativa su specie/habitat, la procedura prevede di proseguire l'analisi con la valutazione appropriata e quindi l'individuazione di alternative (analisi delle alternative) e/o idonee misure di mitigazione/compensazione in grado di portare l'incidenza ad essere non significativa o a compensarla.

VALUTATO che la norma regionale e la norma nazionale si differenzino formalmente nella definizione/denominazione delle fasi di analisi ma siano totalmente affini per contenuti e sostanza (come evidenziato dal parallelismo nella seguente tabella) e che, quindi, l'applicazione dell'una o dell'altra norma fornisca lo stesso riscontro sull'eventuale incidenza di un'opera;

DPR 357/97 e smi. Allegato G	DGR Veneto n. 3173 del 10.10.2006	Valutazione di incidenza del Masterplan 2021
	Allegato A, punto 4.1 "Criteri metodologici e contenuti della Valutazione di incidenza - Selezione preliminare (Screening)" (cfr. Allegato 1)	
	Fase 1 Elementi di verifica della procedura di valutazione di incidenza	Capitolo 1
1. Caratteristiche dei piani e progetti.	Fase 2 Per quanto riguarda la descrizione del piano, del progetto o dell'intervento, che costituisce la seconda fase nel percorso di screening indicato dalla "Guida metodologica sulle disposizioni dell'articolo 6 (3) e 6 (4) della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" prodotta dalla Divisione Ambiente della Commissione Europea, si elencano di seguito gli elementi che, orientativamente, si ritiene utile siano individuati all'interno dello studio.	Capitolo 2
Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento in particolare alle tipologie delle azioni e/o opere:	Sono da evidenziare gli elementi che possono produrre incidenza (sia isolatamente sia in congiunzione con altri piani, progetti o interventi):	
<ul style="list-style-type: none"> alle dimensioni e/o ambito di riferimento; 	<ul style="list-style-type: none"> aree interessate e caratteristiche dimensionali; durata dell'attuazione e cronoprogramma (adozione, approvazione, costruzione, funzionamento, dismissione, recupero); distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave di questi; 	
<ul style="list-style-type: none"> alla complementarietà con altri piani e/o progetti; 	<ul style="list-style-type: none"> indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione; identificazione di tutti i piani, progetti e interventi che possono interferire congiuntamente. 	
<ul style="list-style-type: none"> all'uso delle risorse naturali; alla produzione di rifiuti; all'inquinamento e disturbi ambientali; al rischio di incidenti per quanto riguarda, le sostanze e le tecnologie utilizzate. 	<ul style="list-style-type: none"> utilizzo delle risorse; fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali; emissioni, scarichi, rifiuti, rumori, inquinamento luminoso; alterazioni dirette e indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suolo (escavazioni, deposito materiali, dragaggi, ...); 	
2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale:	Fase 3 Il momento successivo dello screening riguarda la valutazione della significatività delle incidenze. Si mettono in relazione le caratteristiche del piano, del progetto o dell'intervento descritte nella precedente fase, con la caratterizzazione delle aree o dei siti nel loro insieme in cui è possibile che si verifichino effetti significativi, prendendo in considerazione anche eventuali effetti cumulativi. La valutazione di tali incidenze prevede:	Capitolo 3
Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale considerando: <ul style="list-style-type: none"> componenti abiotiche; componenti biotiche; connessioni ecologiche. Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto Corine Land Cover.	<ol style="list-style-type: none"> definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi; identificazione dei siti della rete Natura 2000 interessati e descrizione (caratteri fisici, habitat e specie di interesse comunitario, obiettivi di conservazione, relazioni strutturali e funzionali per il mantenimento dell'integrità); identificazione degli aspetti vulnerabili dei siti considerati identificazione degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie nei confronti dei quali si producono; identificazione degli effetti sinergici e cumulativi; identificazione dei percorsi e dei vettori attraverso i quali si producono; previsione e valutazione della significatività degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie. 	
	Fase 4 A conclusione delle fasi di screening si ritiene opportuno, come suggerito nella citata guida predisposta dalla Commissione Europea, che le informazioni rilevate e le determinazioni assunte siano sintetizzate secondo lo schema di seguito riportato.	Capitolo 4

Confronto tra i contenuti dell'allegato G del DPR 357/97 e ss.mm.ii. e dell'allegato A della DGR Veneto 3173/2006

VALUTATA condivisibile, in funzione della tipologia dell'opera e delle caratteristiche del territorio in analisi, la metodologia applicata per lo studio di incidenza;

Fase di costruzione

PRESO ATTO che le aree soggette a lavorazioni maggiormente prossime ai Siti Natura 2000 sono quelle relative all'ampliamento delle infrastrutture di volo (codice 4.14.02), poste a ridosso dei confini dei Siti Natura 2000 (ma sempre all'interno del sedime aeroportuale), mentre gli altri interventi del Masterplan si trovano a distanze maggiori variabili tra i 400 e i 500 m,;

CONSIDERATO che le fasi di cantiere non prevedono consumo di risorse primarie che interessino direttamente o indirettamente i siti Natura 2000, favorendo il recupero ed il riutilizzo di materiale, e non prevedono ulteriori fabbisogni nel campo dei trasporti, della viabilità e/o della rete infrastrutturale in quanto supportati adeguatamente dai sistemi esistenti;

CONSIDERATO che, ai fini della stima dell'impatto acustico ed atmosferico correlato alla fase di cantiere, il Proponente si è avvalso:

- della pregressa esperienza sui cantieri dell'Aeroporto di Treviso, nel quale sono state effettuate lavorazioni comparabili (ma a aeroporto chiuso), con sovrapposizione di diversi cantieri (effetto cumulato), che a Venezia non è però previsto dato che si lavorerà con aeroporto attivo.
- dei monitoraggi ARPAV presso Treviso, dai quali non sono emerse criticità riconducibili ai cantieri;
- delle stime effettuate attraverso appositi software, che hanno evidenziato il rispetto dei limiti normativi vigenti;
- delle misure di mitigazione;

VALUTATA corretta la posizione del Proponente che, per gli interventi più prossimi ai Siti Natura 2000 ha analizzato le emissioni acustiche e in atmosfera (polveri etc.) con specifiche modellazioni, mentre per gli interventi distanti 400-500 m dai Siti Natura 2000 non ha previsto alcun disturbo ai Siti stessi anche in considerazione dell'adozione delle misure di attenuazione MC-1, MC-3+MC-9;

VALUTATO che, per quanto riguarda la fase di costruzione, in considerazione delle verifiche effettuate, della reversibilità e temporaneità delle perturbazioni indotte dalle fasi di cantiere, della tipologia e localizzazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale, della distanza della maggior parte degli interventi e dei conseguenti cantieri dai confini dei Siti Natura 2000 e delle misure adottate (per le diverse componenti ambientali e richiamate più sopra nei rispettivi paragrafi - atmosfera, rumore... -), **gli interventi previsti nel Masterplan non inducano alterazioni ambientali significative nei Siti Natura;**

Fase di esercizio

CONSIDERATO che dall'analisi condotta per la fase di esercizio emerge che si prevedono le seguenti possibili alterazioni dirette ed indirette delle componenti ambientali, che possono determinare incidenze sul grado di conservazione di habitat e specie tutelati dalle Direttive 92/43/Cee e 2009/147/CE6.

Tabella 2-11 Sintesi delle alterazioni dirette ed indirette dalle componenti ambientali (aria, acqua, suolo) derivanti dal Masterplan.

Fattori perturbativi	Alterazioni dirette/indirette			Previsioni, minacce, attività	Note esplicative
	Aria	Acqua	Suolo		
bonifica di terreni			Perdita di idoneità per specie "autorigenerazione"	404.01.02 Recupero e bonifica di terreni del mare, da estuario o da paludi	Intorpidimento testato nel estero a SIC e ZPS, ma con previsione di perdita di habitat di specie per le popolazioni di alcune rive del SIC (intervento recente parte della attività di riqualifica della ditta 4.14.02)
traffico aereo	presenza dei mezzi in aria durante le fasi di decollo e atterraggio	-	-	609.11.13.01) o come da impatti con infrastrutture o veicoli	Si prevede un aumento del traffico aereo (probabilità del 10% in più)
emissione di rumore	alterazione clima acustico	-	-	609.01.01 Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari	Si prevede un aumento del traffico aereo e automobilistico, quindi dell'inquinamento acustico
emissione di polveri e inquinanti	alterazione qualità dell'aria	-	-	604.02 Inquinamento da ozono e composti dell'ozono 604.03 Altri inquinanti dell'aria	Si prevede un aumento del traffico aereo e automobilistico, quindi delle emissioni di polveri e inquinanti

Legenda:

- In verde alterazioni dirette
- In blu alterazioni indirette
- /- non applicabile al progetto

CONSIDERATO che i limiti spaziali dell'analisi - ovvero l'area di interesse - sono stati individuati in base all'estensione dell'area di influenza dei singoli fattori di perturbazione (determinata in funzione della distanza entro la quale i livelli di perturbazione sono ritenuti significativi dalle normative vigenti o dalla letteratura scientifica di settore) ed è stata individuata come l'area contenuta all'interno della curva di livello sonoro di 60 dB;

CONSIDERATO che l'area individuata ricomprende al suo interno i siti SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia) e ZPS IT3250046 (Laguna di Venezia);

VALUTATO che nella "Relazione di Incidenza" il Proponente analizza correttamente l'area di interesse, inquadrandola a livello ecosistemico, floristico, vegetazionale, dell'uso del suolo e faunistico;

PRESO ATTO che nei Siti Natura 2000 ricompresi nell'area di interesse sono stati identificati i seguenti habitat di interesse comunitario;

Tabella 3-2 Estensione degli habitat di interesse comunitario (Allegato I Direttiva 92/43/CE) presenti nei Siti Natura 2000 compresi nell'area di interesse.

Codice	Habitat Tipologia	Sup. (ha)	%	
			SIC IT3250031	ZPS IT3250046
1140	Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea	43,8	2,7	0,7
1150*	Lagune costiere	130,0	3,5	1,2
1310	Vegetazione annua pioniera di salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose	17,7	2,9	1,1
1410	Praterie inondate mediterranee (Juncetalia maritimi)	34,2	2,8	0,9
1420	Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocometea fruticosi)	1,4	0,1	0,0
1310/1410/1420	Mosaico	4,6	/	/

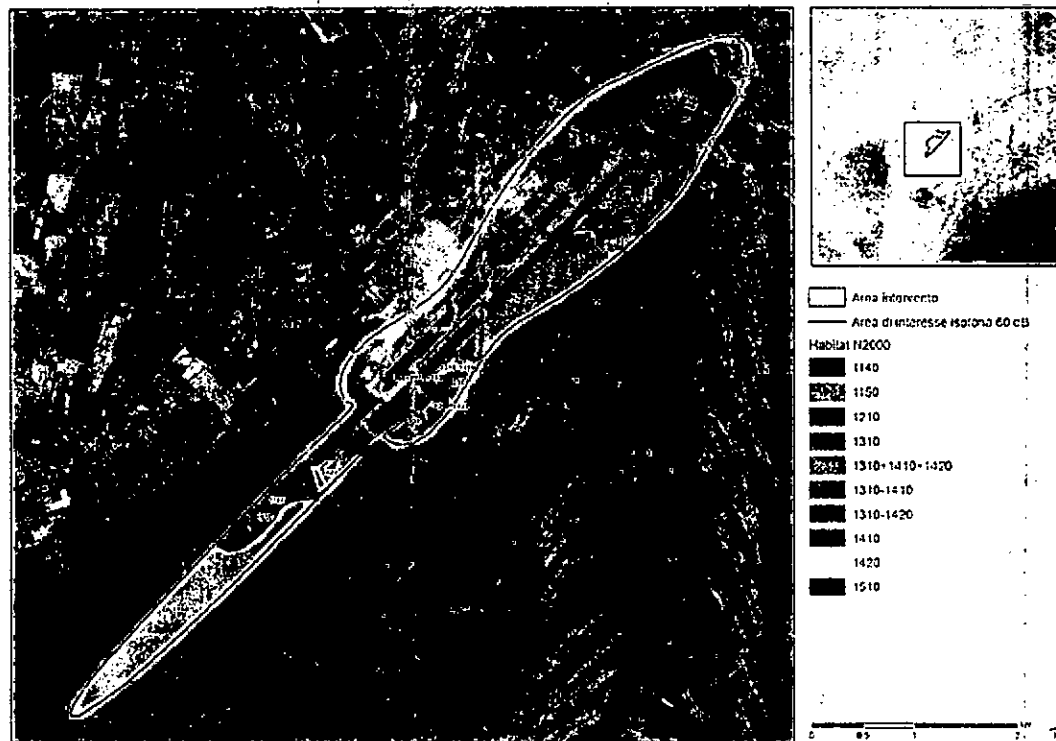


Figura 3-8 Habitat di interesse comunitario (Allegato I Direttiva 92/43/CE) presenti nei Siti Natura 2000 compresi nell'area di interesse (cfr. Tavola 3.2 in Allegato).

PRESO ATTO che il formulario standard del SIC IT3250031 e della ZPS IT3250046 dei Siti Natura 2000 individua quali elementi di vulnerabilità dei siti l'erosione delle barene, la perdita di sedimenti e l'inquinamento delle acque (determinato dal polo petrolchimico di Marghera, dall'agricoltura, dall'acquacoltura/itticoltura);

VALUTATO che i fattori di pressione individuati per l'opera in esame non vanno ad agire sui fattori di vulnerabilità individuati nei formulari;

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a verificare la vulnerabilità di ogni specie e habitat

coinvolti attraverso un percorso di valutazione standardizzato, applicando il metodo proposto dal progetto Interreg IV Italia-Austria 2007-2013 fanALP (2012), cui ha partecipato Regione Veneto, in cui la vulnerabilità di una specie o di un habitat è messa in relazione al suo grado di conservazione ed alla sua "fragilità" (grado di isolamento per la popolazione e grado di conservazione delle funzioni per l'habitat, dove il valore globale del grado di conservazione e dell'isolamento sono forniti dai formulari standard, mentre il grado di conservazione delle funzioni è ottenuto dall'analisi della carta degli habitat, considerando cautelativamente che ogni habitat vulnerabile presentasse il valore di grado di conservazione più basso);

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a verificare gli effetti potenziali delle azioni del Masterplan sui singoli habitat e/o sulle specie sensibili rispetto ai fattori di perturbazione individuati per l'opera in analisi, come nella tabella alla pagina seguente:

7

Tabella 3-11 Identificazione degli effetti dei fattori perturbativi previsti dal Masterplan su habitat e specie di interesse comunitario e conservazionistico presenti nell'area di interesse.

Fattore perturbativo	Specie ed habitat vulnerabili		Potenziale effetto
Imbonimento (esterno a SIC/ZPS)- J02.01.02 Recupero e bonifica di territori dal mare, da estuari o da paludi	Specie	Uccelli <i>Circus aeruginosus, Circus pygargus</i>	Perturbazione alle specie
		Uccelli <i>Egretta alba, Ardea purpurea, Circus pygargus, Circus cyaneus, Aquila clanga, Haliaeetus albicilla, Lanius collurio, Recurvirostra avocetta, Sterna sandvicensis, Himantopus himantopus, Ciconia ciconia, Philomachus pugnax, Gallinago media, Circus aeruginosus, Pernis apivorus, Pandion haliaetus, Phoenicopterus ruber, Acrocephalus melanopogon, Sternula albifrons, Charadrius alexandrinus, Larus melanocephalus, Egretta garzetta, Grus grus, Asio flammeus, Falco tinnunculus, Circus pygmaeus, Alcedo atthis, Plegadis falcinellus, Chlidonias niger, Chlidonias hybrida, Milvus migrans, Nycticorax nycticorax, Falco peregrinus, Luscinia svecica, Tringa glareola, Pluvialis apricaria, Ardeola ralloides, Falco columbarius, Platalea leucorodia, Sterna hiru-do, Ixobrychus minutus, Botaurus stellaris, Tadorna tadorna, Anas crecca, Anas querquedula, Anas platyrhynchos, Anas acuta, Haematopus ostralegus, Callidris alpina, Numenius arquata, Alauda arvensis, Acrocephalus arundinaceus, Emberiza schoenioides, Remiz pendulinus, Tringa erythropus, Tringa totanus, Charadrius dubius</i>	Perturbazione alle specie Perdita di specie
Traffico aereo (wildlife-strike) - G05.11 Lesioni o morte da impatti con infrastrutture o veicoli	Specie	Mammiferi <i>Rhinoceros ferrumequinum, Pipistrellus kuhlii, Epotesicus serotinus, Hipsugo savii</i>	Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti

Fattore perturbativo	Specie ed habitat vulnerabili		Potenziale effetto
Emissione di rumore (inquinamento acustico) - H06.01.01 Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari	Specie	Uccelli <i>Egretta alba, Ardea purpurea, Circus pygargus, Circus cyaneus, Aquila clanga, Haliaeetus albicilla, Lanius collurio, Recurvirostra avocetta, Sterna sandvicensis, Himantopus himantopus, Ciconia ciconia, Philomachus pugnax, Gallinago media, Circus aeruginosus, Pernis apivorus, Pandion haliaetus, Phoenicopterus ruber, Acrocephalus melanopogon, Sternula albifrons, Charadrius alexandrinus, Larus melanocephalus, Egretta garzetta, Grus grus, Asio flammeus, Falco tinnunculus, Circus pygmaeus, Alcedo atthis, Plegadis falcinellus, Chlidonias niger, Chlidonias hybrida, Milvus migrans, Nycticorax nycticorax, Falco peregrinus, Luscinia svecica, Tringa glareola, Pluvialis apricaria, Ardeola ralloides, Falco columbarius, Platalea leucorodia, Sterna hiru-do, Ixobrychus minutus, Botaurus stellaris, Tadorna tadorna, Anas crecca, Anas querquedula, Anas platyrhynchos, Anas acuta, Haematopus ostralegus, Callidris alpina, Numenius arquata, Alauda arvensis, Acrocephalus arundinaceus, Emberiza schoenioides, Remiz pendulinus, Tringa erythropus, Tringa totanus, Charadrius dubius</i>	Perturbazione alle specie Perdita di specie
		Mammiferi <i>Rhinoceros ferrumequinum, Pipistrellus kuhlii, Epotesicus serotinus, Hipsugo savii</i>	Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti
Emissione di polveri e inquinanti (inquinamento atmosferico) - H04.02 Immissioni di azoto e composti dell'azoto; H04.03 Altri inquinanti dell'aria	Habitat	1310 "Vegetazione annua pioniera di salicornie e altre specie delle zone fangose e sabbiose" 1410 "Praterie inondate mediterranee (<i>Juncetalia maritimi</i>)" 1420 "Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-afantici (<i>Sarcocornetea fruticosi</i>)"	Degrado di habitat
	Specie	Piante <i>Salicornia veneta, Epipactis palustris, Limonium bellidifolium, Plantago cornuti, Samolus valerandi, Spergularia marina</i>	Perturbazione alle specie Perdita di specie
		Anfibi e rettili <i>Bufo viridis</i>	

8

h

u

h

h

u

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 83.

CONSIDERATO che nell'analisi (in conformità alla fase di screening prevista nella DGR del Veneto più sopra descritta) sono stati identificati tutti i percorsi ed i vettori attraverso i quali si possono produrre effetti sulle diverse componenti ambientali e, per ciascun effetto, è stata effettuata una valutazione quantitativa della significatività delle incidenze, attraverso indicatori e criteri individuati in base al giudizio di esperti del settore;

CONSIDERATO che il Proponente ha considerato i seguenti indicatori:

Tabella 3-13 Indicatori utilizzati per la valutazione dell'importanza di ciascun tipo di effetto generato dal Masterplan su habitat e specie.

Tipo di effetto	Indicatore di importanza
Degrado di habitat	Alterazione della fitocenosi
Perturbazione alle specie di flora	Alterazione della struttura e delle funzioni del popolamento in relazione alle condizioni chimico fisiche della stazione
Perturbazione alle specie di fauna	Variazione % della consistenza o del successo riproduttivo della popolazione
Perdita di habitat	Variazione % della superficie occupata
Perdita di specie	Variazione % del numero di specie
Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti	Entità della perdita di taxa o specie chiave

CONSIDERATO che il Proponente nella definizione della significatività delle incidenze ha considerato:

Effetto potenziale	Significatività dell'incidenza	Criteri per la definizione della significatività
Degrado di habitat	Nulla	Nessuna alterazione nella composizione floristica (limitatamente alle specie autoctone).
	Non significativa	Diminuzione < 5% del numero di specie caratteristiche indicate dal Manuale di interpretazione degli habitat
	Bassa	Diminuzione >5% del numero di specie caratteristiche in habitat con rappresentatività C o D e per il quale il sito abbia valore globale C
	Media	Diminuzione >5% del numero di specie caratteristiche in habitat con rappresentatività A o B e per il quale il sito abbia valore globale C; oppure in habitat con rappresentatività C o D e per il quale il sito abbia valore globale A o B
Perturbazione di specie di flora	Alta	Diminuzione > 5% del numero di specie caratteristiche in habitat con rappresentatività A o B e per il quale il sito abbia valore globale A o B
	Nulla	Nessuna alterazione delle condizioni chimico fisiche della stazione
	Non significativa	Alterazione temporanea e reversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni; oppure alterazione permanente e reversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni tali da provocare sintomi di sofferenza nella struttura (foglia, fusto, radice) e nelle funzioni (fioritura e rinnovazione) della specie su una porzione non significativa dell'area di distribuzione della specie nel sito. Viene considerata non significativa una porzione: <5% per specie di interesse comunitario con popolazioni B, C, D e per specie di interesse conservazionistico; <2% per specie di interesse comunitario con popolazione A o con valutazione globale A, B
Perturbazione di specie di flora	Bassa	Alterazione permanente e reversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni tali da provocare sintomi di sofferenza nella struttura e nelle funzioni della specie su una porzione dell'area di distribuzione della specie nel sito: <10 % per specie di interesse comunitario con popolazioni B, C, D e per specie di interesse conservazionistico; <5% per specie di interesse comunitario con popolazione A o con valutazione globale A, B
	Media	Oppure: Alterazione permanente e irreversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni tali da provocare sintomi di sofferenza nella struttura e nelle funzioni della specie su una porzione dell'area di distribuzione della specie nel sito: <10 % per specie di interesse comunitario con popolazioni B, C, D e per specie di interesse conservazionistico; <5% per specie di interesse comunitario con popolazione A o con valutazione globale A, B

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'g' at the top, several checkmarks, and various initials and scribbles.

Effetto potenziale	Significatività dell'incidenza	Criteri per la definizione della significatività
	Alta	Alterazione permanente e reversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni tali da provocare sintomi di sofferenza nella struttura e nelle funzioni della specie su una porzione dell'area di distribuzione della specie nel sito: ≥20 % per specie di interesse comunitario con popolazioni B, C, D e per specie di interesse conservazionistico; ≥10% per specie di interesse comunitario con popolazione A o con valutazione globale A, B Oppure: Alterazione permanente e irreversibile delle condizioni chimico fisiche delle stazioni tali da provocare sintomi di sofferenza nella struttura e nelle funzioni della specie su una porzione dell'area di distribuzione della specie nel sito: ≥10 % per specie di interesse comunitario con popolazioni B, C, D e per specie di interesse conservazionistico; ≥5% per specie di interesse comunitario con popolazione A o con valutazione globale A, B
	Nulla	Nessuna alterazione della consistenza o del successo riproduttivo della popolazione
Perturbazione di specie di fauna	Non significativa	Alterazione temporanea o non significativa della consistenza o del successo riproduttivo. Viene considerata non significativa una variazione: <5% per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; <2% per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B
	Bassa	Alterazione permanente e reversibile con abbassamento: <10% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; <5% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B
	Media	Alterazione permanente e reversibile con abbassamento: <20% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; <10% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B oppure Alterazione permanente e irreversibile con abbassamento: <10% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; <5% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B
	Alta	Alterazione permanente e reversibile con abbassamento: ≥20% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; ≥10% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B oppure Alterazione permanente e irreversibile con abbassamento: ≥10% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazioni B, C, D o per specie di interesse conservazionistico; ≥5% di consistenza o successo riproduttivo per specie con popolazione A o con valutazione globale A, B
Perdita di superficie di habitat	Nulla	Nessuna riduzione della superficie dell'habitat
	Non significativa	Riduzione temporanea <5% della superficie dell'habitat Oppure: Riduzione permanente non significativa: <5% della superficie di habitat con valore globale C <2% della superficie di habitat con valore globale A o B o prioritario
	Bassa	Riduzione temporanea <20% della superficie dell'habitat o <10% se habitat prioritario Oppure: Riduzione permanente e reversibile: <10% della superficie di habitat con valore globale C <5% della superficie di habitat con valore globale A o B o prioritario

Effetto potenziale	Significatività dell'incidenza	Criteri per la definizione della significatività
	Media	Riduzione temporanea <30% della superficie dell'habitat o <20% se habitat prioritario Oppure: Riduzione permanente e reversibile: <20% della superficie di habitat con valore globale C <10% della superficie di habitat con valore globale A o B o prioritario Oppure: riduzione permanente e irreversibile: <10% della superficie di habitat con valore globale C <5% della superficie di habitat con valore globale A o B
	Alta	Riduzione temporanea ≥30% della superficie dell'habitat o ≥20% se habitat prioritario Oppure: Riduzione permanente e reversibile: ≥20% della superficie di habitat con valore globale C e non prioritario ≥10% della superficie di habitat con valore globale A o B o prioritario Oppure: Riduzione permanente e irreversibile: ≥10% della superficie di habitat con valore globale C ≥5% della superficie di habitat con valore globale A o B o prioritario.
Perdita di specie	Nulla	Nessuna diminuzione nel n. di specie di interesse comunitario o conservazionistico
	Non significativa	Diminuzione temporanea e reversibile nel n. di specie di interesse comunitario o conservazionistico
	Bassa	Diminuzione permanente o a lungo termine del n. di specie di interesse conservazionistico
	Media	Diminuzione permanente o a lungo termine del n. di specie di interesse comunitario
	Alta	Diminuzione permanente o a lungo termine del n. di specie prioritarie di interesse comunitario; oppure di più del 10% delle specie di interesse comunitario.
Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti	Nulla	La perdita di specie direttamente determinata dai fattori di perturbazione non sembra poter provocare ulteriori perdite o perturbazioni a specie o habitat
	Non significativa	La perdita di specie direttamente determinata dai fattori di perturbazione può provocare variazioni nella consistenza di loro specie competitori (con sovrapposizione di nicchia ecologica)
	Bassa	La perdita di specie direttamente determinata dai fattori di perturbazione provoca variazioni nel numero o nella consistenza di specie che non hanno significativi effetti diretti su habitat e specie di interesse comunitario o conservazionistico
	Media	La perdita di specie direttamente determinata dai fattori di perturbazione provoca variazioni nel numero o della consistenza di specie che possono determinare la perturbazione di specie o degrado di habitat di interesse comunitario o conservazionistico
	Alta	La perdita di specie direttamente determinata dai fattori di perturbazione provoca variazioni nel numero o della consistenza di specie che possono compromettere la conservazione di habitat o specie di interesse comunitario o conservazionistico

CONSIDERATO che il Proponente attraverso gli indici di cui sopra ha provveduto a definire la significatività dell'incidenza di ogni singolo fattore perturbativo individuato rispetto alle specie e/o habitat vulnerabili, riassumendo gli esiti per habitat o specie.

PRESO ATTO che, il Proponente nella documentazione volontaria, ha poi trasmesso le tabelle di valutazione riassuntiva sia con habitat e specie di interesse comunitario (incluse nell'All.1 direttiva Uccelli o Allegato2 direttiva Habitat) che con altre specie presenti, suddivise per entrambe le Aree Natura interessate (SIC IT3250031 Laguna superiore e ZPS IT3250046 Laguna di Venezia);

SIC IT3250031 Laguna superiore

Tabella 3-2 Habitat e specie di interesse comunitario (incluse nell'Al. 1 Direttiva Uccelli o nell'Al. 2 della Direttiva Habitat).

Habitat		Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze	Significatività negativa delle incidenze	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
Cod.	Nome		diretto	indirette	
1140	Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea	SI	Non significativa	Non significativa	No
1150	Lagune costiere	SI	Non significativa	Non significativa	No
1310	Veggetazione annua planiera di salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose	SI	Non significativa	Non significativa	No
1320	Prati di <i>Spartina</i> (<i>Spartina maritima</i>)	No	Nulla	Nulla	No
1410	Praterie inondate mediterranee (<i>Juncetalia maritimi</i>)	SI	Non significativa	Non significativa	No
1420	Praterie e frutticci alofili mediterranei e termo-atlantici (<i>Sarcocornietea fruticosae</i>)	SI	Non significativa	Non significativa	No
1510	Steppe saline mediterranee (<i>Limonietalia</i>)	No	Nulla	Nulla	No

Specie		Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze	Significatività negativa delle incidenze	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
Cod.	Nome		diretto	indirette	
A027	<i>Egretta alba</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A029	<i>Ardea purpurea</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A084	<i>Circus pygargus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A082	<i>Circus cyaneus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A090	<i>Aquila clanga</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A338	<i>Larus collurio</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A132	<i>Rostrivirostra avosetta</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A191	<i>Sterna sandvicensis</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A307	<i>Sylvia nisoria</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A134	<i>Himantopus himantopus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A031	<i>Ciconia ciconia</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A151	<i>Phalacrocorax pugnax</i>	SI	Non significativa	Non significativa	SI
A154	<i>Gallinago media</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A081	<i>Circus aeruginosus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A072	<i>Pernis ptilorhynchus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A094	<i>Pandion haliaetus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A035	<i>Phoenicopterus ruber</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A293	<i>Acrocephalus melanopogon</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A195	<i>Sterna tibifrons</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A138	<i>Chrodelus alexandrinus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A176	<i>Larus melanocephalus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A026	<i>Egretta garzetta</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A127	<i>Grus grus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A222	<i>Actitis flammea</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A303	<i>Phalacrocorax pygmaeus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A223	<i>Alcedo atthis</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A032	<i>Plegadis falcinellus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No

Cod.	Specie Nome	Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze		Presenza di effetti sinergici e cumulativi
			dirette	indirette	
A197	<i>Chlidonias niger</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A196	<i>Chlidonias hybrida</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A073	<i>Milvus migrans</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A023	<i>Nycticorax nycticorax</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A103	<i>Falco peregrinus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A108	<i>Tringa glareola</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A157	<i>Limosa lapponica</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A140	<i>Pluvialis apricaria</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A141	<i>Pluvialis squatarola</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A024	<i>Ardeola ralloide</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A098	<i>Falco colymbanus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A034	<i>Patalea leucorodia</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A193	<i>Sterna hirundo</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A022	<i>Ixobrychus minutus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A021	<i>Gotaurus stellaris</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
1220	<i>Emys orbicularis</i>	Si	Nulla	Nulla	No
1103	<i>Aloua fallax</i>	Si	Nulla	Nulla	No
1152	<i>Aphenius fasciatus</i>	Si	Nulla	Nulla	No
1154	<i>Pomatoschistus ca-nescens</i>	Si	Nulla	Nulla	No
1156	<i>Kripowitechia paniz-zae</i>	Si	Nulla	Nulla	No
1443	<i>Salicomia veneta</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No

Tabella 3-3 Altre specie presenti.

Cod.	Altre specie Nome	Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze		Presenza di effetti sinergici e cumulativi
			dirette	indirette	
A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A008	<i>Fulicaria cristatus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A008	<i>Fulicaria nigricollis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A391	<i>Phalacrocorax carbo sinensis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A028	<i>Ardea cinerea</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A046	<i>Tadorna tadorna</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A050	<i>Anas penelope</i>	No	Nulla	Nulla	No
A051	<i>Anas strepera</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A052	<i>Anas crecca</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A053	<i>Anas platyrhynchos</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A054	<i>Anas acuta</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A055	<i>Anas querquedula</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A056	<i>Anas chipeata</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A059	<i>Aythya ferina</i>	No	Nulla	Nulla	No
A067	<i>Bucephala clangula</i>	No	Nulla	Nulla	No
A069	<i>Mergus serrator</i>	No	Nulla	Nulla	No
A125	<i>Fulica atra</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A130	<i>Haematopus ostralegus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A137	<i>Charadrius hiaticula</i>	No	Nulla	Nulla	No
A149	<i>Calcarius alpinus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A153	<i>Gallinago gallinago</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A160	<i>Numenius arquata</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A161	<i>Tringa erythrogastra</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A162	<i>Tringa totanus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A179	<i>Larus ridibundus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A182	<i>Larus canus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A459	<i>Larus cachinnans</i>	No	Nulla	Nulla	No
A289	<i>Cisticola juncidis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A296	<i>Acrocephalus palustris</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No

Cod.	Altre specie Nome	Presenza nell'area oggetto di valutazio- ne	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Presenza di effetti sinergici e cumulati- vi
A297	<i>Acrocephalus scir- paeus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A298	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A305	<i>Sylvia melanoce- phala</i>	No	Nulla	Nulla	No
A323	<i>Panurus biarmicus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A321	<i>Emberiza schoeni- clus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A025	<i>Euboeus ibis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A085	<i>Accipiter nisus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A087	<i>Buteo buteo</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A090	<i>Falco tinnunculus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A136	<i>Cheradrius dubius</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A221	<i>Asio otus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A164	<i>Tringa nebulosa</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Artemisia coenite- scens</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Epilobium parviflo- rum</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Epipactis palustris</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Limonium belidiflo- rum</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Plantago cornuti</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Samolus valerandi</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Spartina maritima</i>	Si	Nulla	Nulla	No
	<i>Scorogiana marina</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Trichomitum veno- sum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Pinna nobilis</i>	No	Nulla	Nulla	No

ZPS IT3250046 Laguna di Venezia

Tabella 3-4 Habitat e specie di interesse comunitario (incluse nell'Al. 1 Direttiva Uccelli o nell'Al. 2 della Direttiva Habitat).

Cod.	Habitat Nome	Presenza nell'area oggetto di valuta- zione	Significatività nega- tiva delle incidenze	Significatività nega- tiva delle incidenze	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
			dirette	indirette	
1140	Dolere fangosa o sabbiose emer- genti durante la bassa marea	Si	Non significativa	Non significativa	No
1140*	Lagune costiere	Si	Non significativa	Non significativa	No
1210	Vegetazione annua della linea di de- posito marino	No	Nulla	Nulla	No
1310	Vegetazione annua pioniera di sili- cornia e altre specie della zona fan- gosa e sabbiosa	Si	Non significativa	Non significativa	No
1320	Prati di <i>Spartina (Spartinion mari- time)</i>	No	Nulla	Nulla	No
1410	Praterie inondate mediterranee (<i>Jun- cetalia maritimi</i>)	Si	Non significativa	Non significativa	No
1420	Praterie o frugali alofili mediterranei e termo-atlantici (<i>Sarcocornetea tra- pocsa</i>)	Si	Non significativa	Non significativa	No
1510*	Steppe salate mediterranea (<i>Limo- nietetea</i>)	No	Nulla	Nulla	No
3150	Laghi eutrofici naturali con vegeta- zione del <i>Magnopotetion o Hydro- charition</i>	No	Nulla	Nulla	No

Specie		Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze	Significatività negativa delle incidenze	Presenza di effetti sinergici o cumulativi
Cod.	Nome		dirette	indirette	
A027	<i>Egretta alba</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A029	<i>Ardea purpurea</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A084	<i>Circus pygargus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A082	<i>Circus cyaneus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A090	<i>Aquila clanga</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A339	<i>Lanius minor</i>	No	Nulla	Nulla	No
A338	<i>Lanius collurio</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A132	<i>Recurvirostra avosetta</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A321	<i>Picedula albicollis</i>	No	Nulla	Nulla	No
A191	<i>Sterna sandvicensis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A307	<i>Sylvia nisoria</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A397	<i>Tadorna ferruginea</i>	No	Nulla	Nulla	No
A131	<i>Himantopus himantopus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A031	<i>Ciconia ciconia</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A030	<i>Ciconia nigra</i>	No	Nulla	Nulla	No
A038	<i>Cygnus cygnus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A151	<i>Philomachus pugnax</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A154	<i>Gallinago media</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A170	<i>Phalaropus lobatus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A081	<i>Circus aeruginosus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A072	<i>Pernis ptilorhynchus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A094	<i>Pandion haliaetus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A035	<i>Phoenicopertus ruber</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A293	<i>Acrocephalus melanopogon</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A195	<i>Sterna albifrons</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No

12

Cod.	Specie Nome	Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze		Presenza di effetti sinergici e cumulativi
			diretto	Indirette	
A138	<i>Charadrius alexandrinus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A176	<i>Larus melanocephalus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A026	<i>Egretta garzetta</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A231	<i>Carcacus narcelus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A127	<i>Grus grus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A222	<i>Asio flammeus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A392	<i>Phalacrocorax pygmaeus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A229	<i>Alcedo atthis</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A032	<i>Plegadis falcinellus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A197	<i>Chlidonias niger</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A196	<i>Chlidonias hybrida</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A090	<i>Aythya nyroca</i>	No	Nulla	Nulla	No
A073	<i>Mareca migrans</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A023	<i>Nycticorax nycticorax</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A103	<i>Falco peregrinus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A135	<i>Gloriola pratincola</i>	No	Nulla	Nulla	No
A068	<i>Mergus albellus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A272	<i>Luscinia svecica</i>	No	Nulla	Nulla	No
A166	<i>Tinca glaucula</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A157	<i>Limosa lapponica</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A140	<i>Pluvialis arctica</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A139	<i>Charadrius morinellus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A141	<i>Pluvialis squatarola</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A122	<i>Crex crex</i>	No	Nulla	Nulla	No
A120	<i>Porzana carina</i>	No	Nulla	Nulla	No
A024	<i>Ardeola ralloide</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A098	<i>Falco columbarius</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A034	<i>Falco tinnunculus</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A193	<i>Sterna bergii</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A190	<i>Sterna bergii</i>	No	Nulla	Nulla	No
A189	<i>Gelochelidon nilotica</i>	No	Nulla	Nulla	No
A002	<i>Gavia arctica</i>	No	Nulla	Nulla	No
A001	<i>Gavia stellata</i>	No	Nulla	Nulla	No
A224	<i>Ceryle alcyon</i>	No	Nulla	Nulla	No
A007	<i>Podiceps auritus</i>	No	Nulla	Nulla	No
A022	<i>Icthyophaga exilis</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A021	<i>Botaurus stellaris</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
A119	<i>Porzana porzana</i>	No	Nulla	Nulla	No
1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	No	Non significativa	Non significativa	No
1167	<i>Triturus cristatus</i>	No	Nulla	Nulla	No
1215	<i>Rana lessonae</i>	No	Nulla	Nulla	No
1220	<i>Emys orbicularis</i>	SI	Nulla	Nulla	No
1193	<i>Aloea fallax</i>	SI	Nulla	Nulla	No
1152	<i>Aphantopus fasciatus</i>	SI	Nulla	Nulla	No
1154	<i>Pomatoschistus caranostomus</i>	SI	Nulla	Nulla	No
1156	<i>Knipowitschia panizzae</i>	SI	Nulla	Nulla	No
1100	<i>Acipenser naccarii</i>	No	Nulla	Nulla	No
1124	<i>Rutilus rutilus</i>	No	Nulla	Nulla	No
1140	<i>Chondrostoma toxostoma</i>	No	Nulla	Nulla	No
1443	<i>Salicornia veneta</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and some scribbles.

Handwritten mark or signature on the bottom left.

Handwritten notes and signatures at the bottom right, including a large signature and some scribbles.

Tabella 3-5 Altre specie presenti.

Altre specie		Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
Cod.	Nome				
A004	<i>Tachybaptus ruficalis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A005	<i>Podiceps cristatus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A008	<i>Podiceps nigricollis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A391	<i>Phalacrocorax carbo sinensis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A028	<i>Ardea cinerea</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A046	<i>Tadorna tadorna</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A050	<i>Anas penelope</i>	No	Nulla	Nulla	No
A051	<i>Anas strepera</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A052	<i>Anas crecca</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A053	<i>Anas platyrhynchos</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A054	<i>Anas acuta</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A055	<i>Anas querquedula</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A055	<i>Anas cygona</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A059	<i>Aythya tonno</i>	No	Nulla	Nulla	No
A067	<i>Bucephala clangula</i>	No	Nulla	Nulla	No
A069	<i>Mergus serrator</i>	No	Nulla	Nulla	No
A125	<i>Fulica atra</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A130	<i>Haematopus ostralegus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A137	<i>Charadrius hiaticula</i>	No	Nulla	Nulla	No
A149	<i>Calidris alpina</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A153	<i>Gallinago gallinago</i>	Si	Non significativa	Non significativa	Si
A160	<i>Numenius arquata</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A161	<i>Tringa erythropus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A162	<i>Tringa totanus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A179	<i>Larus ridibundus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A182	<i>Larus cinereus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A459	<i>Larus cachinnans</i>	No	Nulla	Nulla	No
A289	<i>Cisticola juncidis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A295	<i>Acrocephalus palustris</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A297	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A298	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A305	<i>Sylvia melanocephala</i>	No	Nulla	Nulla	No
A323	<i>Ponurus biarmicus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A361	<i>Emberiza schoeniclus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A025	<i>Bubulcus ibis</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A055	<i>Accipiter nisus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A067	<i>Buteo buteo</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A096	<i>Falco tinnunculus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A136	<i>Charadrius dominicus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A214	<i>Otus scops</i>	No	Nulla	Nulla	No
A221	<i>Asio otus</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A008	<i>Podiceps grisogaena</i>	No	Nulla	Nulla	No
A058	<i>Nette rutina</i>	No	Nulla	Nulla	No
A147	<i>Calidris ferruginea</i>	No	Nulla	Nulla	No
A154	<i>Tringa nebulosa</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
A188	<i>Chlydonias leucoptera</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Cylinorops insignata</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Mustela putorius</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Neomys anomalus</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Pipistrellus nathusii</i>	No	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Artemisia coerulescens</i>	Si	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Bassia hirsuta</i>	No	Nulla	Nulla	No

Altre specie		Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
Cod.	Nome				
	<i>Epipactis atrorubra</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Epipactis palustris</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Limonium bellidifolium</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Oenanthe lachenalii</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Orchis laxiflora</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Plantago cornuti</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Samolus valerandi</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Spartina maritima</i>	SI	Nulla	Nulla	No
	<i>Spergularia marina</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Spiranthes aestivialis</i>	NI	Nulla	Nulla	No
	<i>Trachomitum venetum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Utricularia australis</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Zosteris menziesii</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Rutilus erythrorhynchus</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Hyla intermedia</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Podiceps sicula</i>	SI	Nulla	Nulla	No
	<i>Matix tessellata</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Muscardinus olearius</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Males males</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Episicus serotinus</i>	No	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Hypugo savii</i>	No	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	No	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Atriplex littoralis</i>	SI	Non significativa	Non significativa	No
	<i>Atriplex rosea</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Triglochin maritimum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Thalotrium lucidum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Trapa natans</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Agropyron elongatum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Epizetum palustre</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Asparagus maritimus</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Parapholis stricta</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Nymphaeoides peltata</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Chenopodium halifolium</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Dupleurum longissimum</i>	No	Nulla	Nulla	No
	<i>Dryopteris filix-mas</i>	No	Nulla	Nulla	No

PRESO ATTO che il Proponente, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, ha approfondito l'analisi dell'impatto derivante dall'incremento di traffico considerando:

- il moto ondoso;
- gli effetti sulla morfologia, sugli habitat e sulle matrici lagunari (acqua, sedimento, biota);
- l'impatto legato all'aumento dell'inquinamento, in particolare da IPA, sostanze antivegetative e metalli;

CONSIDERATO che, nell'approfondimento presentato, si evince che la qualità dell'acqua e dei sedimenti nei corpi idrici circostanti il Canale Tesserà non evidenziano criticità legate all'attuale traffico acqueo.

CONSIDERATO che nell'arco di tempo 2011-2014 si è evidenziata una riduzione dei valori di IPA nel sedimento della stazione prossima al canale, che può riflettere un miglioramento della qualità del parco barche;

CONSIDERATO che i monitoraggi evidenziano come la qualità dell'acqua dei corpi idrici circostanti il Canale di Tesserà sia condizionata soprattutto dal bacino scolante e dalle emissioni provenienti dal centro storico (Venezia e Murano) e che il contributo del traffico acqueo nel canale stesso contribuisca solo marginalmente;

CONSIDERATO che lo studio previsionale dell'aumento delle emissioni di rumore generate dal traffico acqueo ha evidenziato come i livelli attesi nel 2021 non si discostino significativamente da quelli attuali e come le emissioni pari o superiori ai 60 dBA si manifestino solo all'interno del canale di navigazione, senza coinvolgere habitat emersi utilizzabili dalla fauna ornitica di interesse comunitario o conservazionistico per la riproduzione o la sosta;

VALUTATO che, rispetto alle condizioni attuali, nel 2021 il recupero morfologico e le difese dei fronti

barenali limitrofi al Canale di Tessera potranno consentire di attenuare l'effetto negativo del moto ondoso sulle barene;

VALUTATO che, da quanto si evince dagli approfondimenti presentati, l'aumento del traffico aereo non comporterà una modifica significativa dell'attuale grado di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario e conservazionistico;

CONSIDERATO, poi, che nel corso delle analisi effettuate è emerso un possibile effetto sinergico e cumulativo tra l'esercizio dell'attività venatoria nelle barene artificiali e la presenza dell'infrastruttura, in quanto l'attività venatoria può determinare l'involo improvviso di avifauna, generando un potenziale effetto sinergico negativo con il fattore di pressione traffico aereo, ovvero l'incremento del rischio di wildlifestrike e **VALUTATA** condivisibile la scelta del Proponente di avviare un percorso per limitare tali rischi, condiviso con la Regione Veneto e la Provincia di Venezia, mediante l'istituzione di un vincolo di divieto di caccia nell'area limitrofa all'aeroporto;

Tutto ciò premesso

RITENUTA condivisibile la metodologia adottata nella valutazione di incidenza, anche a seguito delle risposte fornite dal Proponente nella documentazione prodotta a valle della richiesta di integrazioni del MATTM (con annuncio di trasmissione delle integrazioni effettuato sui quotidiani dal Proponente in data 29/5/2015).

VALUTATA corretta la scelta del Proponente di limitare la valutazione di incidenza alla fase di “*selezione preliminare*” - prima fase prevista dalla DGR 3173 del 10.10.2006 - , in quanto **gli esiti dell'analisi non hanno dimostrato alcun effetto significativo negativo**, senza pertanto proseguire nella fase successiva;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la barena soggetta a imbonimento (posta sulla testata 04 della pista), la stessa si trova all'esterno dei Siti Natura 2000 ma il Proponente, su richiesta del MATTM, ha provveduto ad effettuare una specifica analisi sulla vegetazione presente, dalla quale **non sono risultate presenti specie prioritarie**.

CONSIDERATO inoltre che, dalle conclusioni della VINCA, era già emerso che l'imbonimento della barena produce una “alterazione non significativa” della consistenza o del successo riproduttivo delle popolazioni di falco di palude e albanella minore (specie presenti nell'area e considerate potenzialmente vulnerabili per l'intervento in oggetto) e **VALUTATA** perciò **non significativa** l'incidenza dell'opera di imbonimento.

VALUTATO infine che, in base alle caratteristiche dell'area di interesse e dei fattori perturbativi individuati, nonché degli esiti delle analisi effettuate, **non sia quindi prevedibile incidenza negativa su habitat e specie di interesse comunitario presenti nei due Siti Natura 2000 (ZPS IT3250046 e SIC IT3250031)**;

21 7

INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Opere di mitigazione

Fase di costruzione

PRESO ATTO che il Proponente prevede una serie di interventi di mitigazione in fase di costruzione ed in fase di esercizio, tra cui programmi di lavoro tesi a minimizzare soprattutto gli impatti sul clima acustico (compartimentazione delle aree di cantiere, adozione di misure specifiche per l'abbattimento del rumore etc.);

CONSIDERATO che tra le misure previste in fase di cantiere viene proposta anche la presenza di personale addetto alla sorveglianza e al rispetto delle prescrizioni, nonché la presenza di un naturalista per la supervisione delle fasi di approntamento del cantiere e di realizzazione delle misure progettuali di attenuazione degli impatti nei cantieri prossimi ai SIC/ZPS, cioè i cantieri dell'intervento 4.14.02 (Ampliamento delle infrastrutture di volo) in vicinanza delle testate 04 e 22;

Fase di esercizio

PRESO ATTO che il Proponente prevede il mantenimento di alcune misure gestionali che vengono già adottate dall'ente gestore, quali l'impiego di un falciatore, la rasatura del manto erboso e l'allontanamento degli uccelli stazionanti in pista;

VALUTATO che il Proponente nella fase di esercizio pone particolare attenzione all'utilizzo di fonti rinnovabili e tecnologie impiantistiche tese alla riduzione dei consumi;

Tabella B4-15 Misure di attenuazione inserite nel Masterplan.

Codice	Misura di attenuazione	Localizzazione/ elemento	Attenuazione attesa (fattore su cui agisce la misura)
FASE DI COSTRUZIONE			
MC-1	minimizzazione tempi di esecuzione	tutti i cantieri	emissione di rumore e gas combustibili e polveri (durata della perturbazione)
MC-2	adozione cronoprogrammi che escludono i periodi di nidificazione	cantiere intervento 4.14.02 in vicinanza delle testate 04 e 22	tutti i fattori
MC-3	adozione piani di movimentazione	tutti i cantieri	fabbisogno nel campo dei trasporti
MC-4	limitazione aree di cantiere	tutti i cantieri	occupazione di suolo
MC-5	utilizzo barriere fonoassorbenti	tutti i cantieri	propagazione rumore e dispersione polveri (intensità)
MC-6	utilizzo mezzi omologati	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-7	pulitura delle gomme degli automezzi	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-8	bagnature aree di cantiere non pavimentate e limitazione velocità	tutti i cantieri	dispersione polveri
MC-9	utilizzo tecnica della prefabbricazione, riutilizzo terre di scavo e riciclaggio in situ dei materiali demoliti	tutti i cantieri	utilizzo delle risorse primarie
MC-10	personale di sorveglianza misure e assistenza naturalistica nei cantieri prossimi ai SIC/ZPS	cantiere intervento 4.14.02 in vicinanza delle testate 04 e 22	tutti i fattori
FASE DI ESERCIZIO			
ME-1	utilizzo fonti rinnovabili e applicazione di tecnologie impiantistiche e costruttive per la riduzione dei consumi	tutti gli elementi	emissioni CO ₂ , inquinamento luminoso
ME-2	pratiche colturali	intervento 5.01 - bacino di laminazione	occupazione di suolo
ME-3	mantenimento misure gestionali per minimizzare il rischio di <i>wildlifestrrike</i>	piste di volo	<i>wildlifestrrike</i>

PRESO ATTO che il Proponente prevede inoltre una serie di interventi di mitigazione più generali per la realizzazione dell'opera, ed in particolare le seguenti proposte:

- M1 – Insonorizzazione acustica degli edifici;
- M2 – Terrapieno vegetato sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto;
- M3 – Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera;
- M3b – Terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera;
- M4 – Trattamento foto-catalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto;
- M5 – Dissuasori di velocità in canale di Tessera;
- M6 – Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto.

CONSIDERATO che, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, il Proponente ha integrato le misure di mitigazione in fase di esercizio aggiungendo misure più attinenti all'attività emissiva aeroportuale, come l'alimentazione elettrica degli aeromobili in piazzola di sosta, l'implementazione di una piattaforma informatica connessa con EUROCONTROL (che consente di ottimizzare e ridurre i tempi di taxi degli aerei in decollo), e altre misure operative volte ad allontanare la fonte emissiva dai recettori in fase di movimentazione a terra degli aerei;

VALUTATO che tali misure comportino un effetto sinergico anche in relazione alla riduzione del rumore;

CONSIDERATO che, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, il Proponente ha integrato le misure di mitigazione per il fenomeno del moto ondoso, proponendo il monitoraggio dei mezzi che transitano attraverso il canale di Tessera e della loro velocità, attraverso opportuni dissuasori;

VALUTATO che tali misure siano risolutive delle problematiche individuate nel corso dell'analisi (si vedano le “raccomandazioni” nel quadro prescrittivo);

Opere di compensazione

PRESO ATTO che il Proponente prevede una serie di interventi di compensazione per la realizzazione dell'opera, ed in particolare le seguenti proposte:

- C1a - Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera;
- C1b - Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Campalto;
- C2 - Rotatoria stradale a Tessera;
- C3 - Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna;
- C4 - Riqualifica dell'area di barena Campalto;
- C5 - Riqualifica barene canale di Tessera;

Si **VALUTA** che le misure indicate dal Proponente siano sufficienti, ma che tuttavia, come già considerato nella parte relativa alla VINCA, sarebbe consigliabile concepire ulteriori interventi di miglioramento ambientale (si vedano le “raccomandazioni” nel quadro prescrittivo);

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

PRESO ATTO che il gestore aeroportuale (SAVE S.p.A.), in ottemperanza alla normativa vigente, effettua già specifiche attività di monitoraggio ambientale, in particolare del rumore di origine aeroportuale, della qualità aria e dei campi elettromagnetici;

Tabella C2-1 Attività di monitoraggio in corso e previste di pertinenza.

Componente	Monitoraggi in atto da parte di Enti ed Istituzioni competenti	Monitoraggi in corso effettuati dal gestore aeroportuale (SAVE S.p.A.) e monitoraggi introdotti da Masterplan/SIA
atmosfera	Qualità dell'aria ai sensi del D.Lvo 156/2010 e ss.mm.ii. – Regione del Veneto/ARPAV	Monitoraggi effettuati dal gestore aeroportuale Qualità dell'aria (stima del contributo alla variazione delle concentrazioni di alcuni contaminanti atmosferici in relazione alla sorgente "aeroporto"), con modalità conformi al D.Lvo 156/2010 e ss.mm.ii.
ambiente idrico	Acque lagunari (laguna di Venezia) - Qualità delle acque (corpi idrici) ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (PIOOPP) - Regione del Veneto/ARPAV Qualità delle acque ai sensi dei Decreti Ronchi-Costa - PIOOPP Controllo scarichi in laguna. Acque superficiali (bacino coalescente in laguna di Venezia) Monitoraggio della qualità delle acque (corpi idrici) ai sensi della Direttiva 2000/60/CE - Regione del Veneto/ARPAV	
suolo e sottosuolo	Valutazione di stato chimico e quantitativo delle risorse idriche sotterranee ai sensi della Direttiva 2006/118/CE - Regione del Veneto/ARPAV	Monitoraggi introdotti dal SIA Qualità acque sotterranee (falda superficiale)
rumore	Verifica dello stato acustico ambientale in situazioni caratterizzate da specifiche criticità acustiche - ARPAV	Monitoraggi effettuati dal gestore aeroportuale Rumore di origine aeroportuale
radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	Monitoraggio dei campi elettromagnetici - Regione del Veneto/ARPAV	Monitoraggi effettuati dal gestore aeroportuale Campi elettromagnetici
inquinamento luminoso	Monitoraggio dell'inquinamento luminoso - ARPAV - Università di Padova - Associazioni	
aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)		Monitoraggi effettuati dal gestore aeroportuale Monitoraggio da wildlifestrike Monitoraggi introdotti dal Masterplan Monitoraggi di avifauna, flora e habitat, biostrike
paesaggio e beni culturali	-	-
socio-economia	-	-
salute pubblica	-	-

CONSIDERATO che il Masterplan per le seguenti componenti non prevede ulteriori monitoraggi oltre a quelli già in atto:

- atmosfera;
- rumore;
- radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
- inquinamento luminoso;

mentre propone un monitoraggio aggiuntivo per le seguenti componenti:

- ambiente idrico: si propone la predisposizione di 2 pozzi di monitoraggio ubicati a monte e a valle idrogeologica dell'infrastruttura aeroportuale, nei quali valutare i parametri chimici utili ad analizzare la componente acque di falda;
- aspetti naturalistici: si propone un monitoraggio della durata di 2 anni di avifauna, flora e habitat e wildlifestrike;

Tabella C2-5 Cronoprogramma delle attività di monitoraggio.

Attività	Anno									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Monitoraggio avifauna										
Monitoraggio flora e habitat										
Monitoraggio wildlifestrike										

PRESO ATTO che in merito alla componente “*Rumore*”, nella documentazione fornita a riscontro della richiesta integrazioni, il Proponente ha confermato per la fase di esercizio la validità del monitoraggio già avviato nel 2006, avente la finalità di monitorare l’impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali nelle aree limitrofe dell’aeroporto;

CONSIDERATO, inoltre, che nella documentazione integrativa il Proponente specifica che le aree abitate di Tesserà e Ca’ Noghera sono esposte sia al rumore generato dalle attività aeroportuali che al rumore prodotto dalla SS14 e che, ad oggi, per le stesse sono stati eseguiti solo monitoraggi puntuali di breve-medio periodo, relativamente ai soli recettori a ridosso del sedime aeroportuale e che, pertanto, propone un nuovo piano particolareggiato di monitoraggio fonometrico, al fine di caratterizzare più correttamente gli abitati e di individuare nel dettaglio i singoli contributi dovuti alle due principali fonti sonore (traffico automobilistico e aereo);

CONSIDERATO che, a seguito di tale campagna fonometrica il Proponente ritiene di poter descrivere compiutamente il clima acustico dell’abitato, individuando eventuali situazioni significative (ad oggi non note) sulle quali poter distinguere il contributo delle due sorgenti di rumore e gli eventuali effetti di concorsualità, al fine di definire la più adeguata tipologia di intervento di mitigazione da attuare;

VALUTATO dunque positivamente il PMA nel suo complesso, ma **RITENUTO che vada ancora integrato sia per la componente rumore che per la componente idrica** (si veda il quadro prescrittivo);

AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI PER LA REALIZZAZIONE/ESERCIZIO DI SPECIFICHE TIPOLOGIE D'OPERA

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/NP)
Autorizzazione Integrata Ambientale ²	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. - Parte Seconda, Titolo III bis	Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ² Regione/Provincia ³	NP
Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ⁴	D.Lgs.334/1999 e s.m.i. (art.21, c.3) D.Lgs.19/3/2001 (art.3) D.Lgs.238/2005 e s.m.i.	Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose	Comitato Tecnico Regionale	NP
Emissioni dei gas a effetto serra ⁵	D.Lgs.30/2013	Rilascio in atmosfera dei gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Comitato nazionale di gestione e attuazione della direttiva 2003/87/CE)	NP

¹ NP: Autorizzazione non pertinente alla tipologia d'opera

² Allegato XII - Parte II D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

³ Allegato VIII - Parte II D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

⁴ Stabilimenti in cui sono presenti sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'Allegato I al D.Lgs.334/1999 e s.m.i.

⁵ Categorie di attività indicate nell'Allegato I al D.Lgs.30/2013 o che emettono gas a effetto serra indicati nell'Allegato II al D.Lgs.30/2013

[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the bottom right and various initials in the margins.]

AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI PER LA REALIZZAZIONE/ESERCIZIO RELATIVE A SPECIFICHE CARATTERISTICHE DEL CONTESTO LOCALIZZATIVO O ATTIVITA'

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/NP ⁶)
Deposito temporaneo, stoccaggio rifiuti (deposito preliminare)	D.Lgs. 152/2006 s.m.i. (art. 183)	Gestione dei rifiuti	Provincia o eventuale altro soggetto delegato	NP
Utilizzo terre e rocce da scavo	D.M. 161/2012	Gestione dei materiali da scavo	Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NP
Immissione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Art. 109) D.M. 24/01/1996	Gestione dei sedimenti marini connessi con determinate attività	Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare o Regione	NP
Scarichi idrici	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo III) Norme regionali di settore	Gestione acque reflue	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NP
Prelievo e utilizzo acque, superficiali e sotterranee	R.D. 1775/1933 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo II) Norme regionali di settore	Gestione risorse idriche	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NP
Autorizzazione paesaggistica	D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (artt. 146) D.P.C.M. 12/12/2005	Aree soggette a vincolo paesaggistico	Regione e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	NO
Verifica preventiva dell' interesse archeologico	D.Lgs. 42/2004 (art. 28 c.4) D.Lgs. 163/2006 (artt. 95-96)	Lavori pubblici in aree di interesse archeologico e opere pubbliche	Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	NO
Parere/autorizzazione/nulla osta compatibilità idrogeologica	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, art. 67) Piani di Assetto Idrogeologico	Aree a pericolosità / rischio idraulico e/o geomorfologico	Autorità di Bacino/Distretto	NP

⁶ NP: Autorizzazione non pertinente alle caratteristiche del contesto localizzativo o attività

Parere/nulla osta in area naturale protetta	Legge 394/1991 Norme istitutive e regolamentari delle aree protette	Aree naturali protette di livello nazionale, regionale, locale (Parco nazionale, Parco regionale, Riserva, ...)	Ente Parco (o altra Autorità di gestione dell' area naturale protetta)	NP
Vincolo idrogeologico	R.D.30/12/1923, n.3267 R.D.L.16/05/1926, n.1126 Norme regionali di settore	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Varie (Regione, Provincia, Comune)	NP

VALUTATO pertanto che, al momento, non è richiesto alcun supplemento di attività istruttoria al fine di dare compiuta attuazione al combinato disposto di cui agli artt. 23 e 26 del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.;

2

11

2

2

2

2

2

2

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per
la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE di compatibilità ambientale nello Scenario 2021 del Master Plan dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera, presentato da ENAC, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

**PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE IN FASE ANTE OPERAM -
PROGETTAZIONE ESECUTIVA**

ATMOSFERA

1. Venga concordata con ARPA Veneto una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale che estiva, campionando i medesimi parametri analizzati per la redazione del SIA ai sensi del D.Lgs. 155/2010, le cui conclusioni siano descritte in una apposita relazione dove - tra l'altro - sia evidente la comparazione tra i nuovi esiti ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

PIANO DI CANTIERIZZAZIONE e TERRE E ROCCE DA SCAVO:

2. Il Proponente dovrà predisporre:

a) una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale.

b) una relazione contenente il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati per tutte le opere oggetto del presente parere, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle eventuali cave e discariche che saranno utilizzate, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave e discariche alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali.

I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-fisiche ai sensi del DM 161/2012. Nel caso in cui il materiale da scavo venga utilizzato per attività di riempimenti e riinterri in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante, al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, si dovrà utilizzare - dalla quota del fondo scavo fino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco - esclusivamente materiale per il quale sia stato verificato il rispetto dei limiti di cui alla colonna A della tabella 1, allegato 5, al Titolo V, Parte quarta, del D.Lvo n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Il piano delle analisi, riguardante la totalità dei materiali impiegati e delle terre e rocce da scavo, con particolare attenzione alle tipologie da utilizzare nei lavori di imbonimento della barena nella zona di adeguamento della RESA e nei lavori di ripristino delle barene deteriorate nella parte terminale del canale di Tessera (inclusi monitoraggi e prove ante operam e in corso d'opera), **do**vrà essere **preventivamente concordato con ARPA Veneto** e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori.

La relazione di cantierizzazione di cui al punto a) e la relazione su terre, rocce da scavo e altri materiali di cui al punto b), redatte in conformità alla normativa vigente e con tutti i contenuti più sopra definiti, dovranno essere presentati ai MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Eventuali modifiche/integrazioni delle suddette relazioni, che dovessero rendersi necessarie durante l'effettuazione dei lavori, nonché gli esiti delle prove e dei monitoraggi in corso d'opera **saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto.**

PMA

3. Il Proponente provvederà:

a) ad integrare il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la “componente lagunare”, aumentando opportunamente le stazioni e le frequenze dei monitoraggi, al fine di ottenere un set di dati significativi che permettano di meglio discriminare gli impatti provenienti dalle attività dell'aeroporto da quelli prodotti dalle altre attività antropiche che insistono sull'area, per la fase *ante operam*, in corso d'opera (cantiere) e *post operam* (esercizio), definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate pre-determinate soglie di significatività degli impatti (come già definite nel SIA);

b) ad integrare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente “rumore”, per la fase *ante operam* e *post operam* (esercizio), analizzando puntualmente – mediante misure *ad hoc* – tutti i ricettori per i quali la modellazione abbia indicato possibili superamenti in fase diurna e/o notturna rispetto ai limiti della zonizzazione acustica comunale, ai fini della verifica della situazione reale e al fine di definire opportune misure di mitigazione qualora vengano confermati i suddetti superamenti;

c) ad integrare il progetto di monitoraggio inserendo attività di verifica della variazione del grado di conservazione, esteso a tutti gli habitat, a tutte le specie di interesse comunitario e a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze) e di provvedere al monitoraggio post-operam degli interventi, comprendendo anche l'influenza degli stessi sulla pertinente area lagunare per una durata non inferiore a 10 anni (salvo eventuali proroghe in ragione degli esiti del medesimo);

Il piano dei suddetti monitoraggi è la versione finale aggiornata, riordinata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi richiesti nella prescrizione 1 e quelli già proposti dal Proponente nella documentazione di risposta alle richieste di integrazione) **dovranno essere concordati con ARPA Veneto e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.**

Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi, i loro esiti (ed ogni altra attività *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* ad essi correlata e conseguente) **saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto.**

AMBIENTE IDRICO

4. Il Proponente provvederà a sviluppare il MASTERPLAN idraulico con i tracciati finali e la localizzazione esatta di tutte le opere da realizzare, il loro dimensionamento ed i dettagli costruttivi che ne garantiscono il funzionamento. Inoltre, dovrà essere ulteriormente chiarito il confronto tra la situazione attuale e quella dello “scenario 2021” – in termini di miglioramento ambientale dell'intero sistema di gestione delle acque – attraverso la scelta di opportune grandezze di riferimento ed indici prestazionali di comparazione. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

POTENZIALE DEGRADO DELLE BARENE

5. In merito all'incremento del traffico natanti, al fine di prevenire il fenomeno di degrado morfologico nell'area circostante al canale di Tessera, il Proponente provvederà a concepire, progettare e

mantenere attivo uno specifico piano di monitoraggio dello stato di conservazione delle barene e un apposito sistema di regolazione del traffico lungo il canale di Tessera, **da concordare con ARPA Veneto e con le Autorità competenti sul territorio**, ivi compresi adeguati limiti di velocità dei natanti e le attività di vigilanza che ne garantiscano il rispetto, con lo scopo di ridurre opportunamente il moto ondoso per la salvaguardia degli habitat potenzialmente impattati. Tale documentazione dovrà essere trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori. Le modalità di conduzione del monitoraggio dello stato di conservazione delle barene **sarà controllato direttamente da ARPA Veneto.**

CRONOPROGRAMMA

6. Il cronoprogramma dovrà dettagliare accuratamente le diverse fasi di realizzazione delle opere di compensazione, con particolare riferimento agli interventi C4 “Riqualifica dell'area di barene di Campalto” e C5 “Riqualifica barene canale di Tessera”, assicurandone la piena efficacia in tempo utile prima dell'imbonimento della barena posta in corrispondenza della testata 04 della pista secondaria (cod. 4.14.02). Il cronoprogramma aggiornato e così dettagliato dovrà essere trasmesso al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE IN CORSO D'OPERA

7. Il Proponente provvederà a verificare l'efficacia delle barriere fonoassorbenti mobili previste nei cantieri, mediante opportune attività di monitoraggio del rumore e delle polveri, **da concordare direttamente con ARPA Veneto**, a tutela dei ricettori più prossimi alle aree di intervento;

PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE IN FASE DI ESERCIZIO

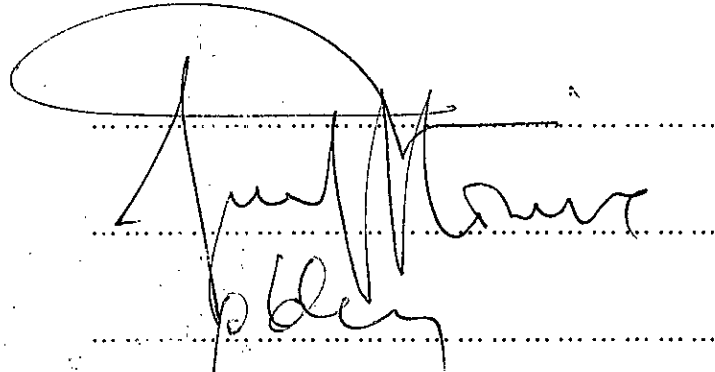
INTERVENTI DI MITIGAZIONE DEL RUMORE

8. Il Proponente, nel corso dello svolgimento del PMA previsto per la fase di esercizio dell'aeroporto (si veda anche prescrizione 3), provvederà a verificare – **con la supervisione, il controllo e l'approvazione di ARPA Veneto** – l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti. In particolare, se in corrispondenza dei ricettori più significativi – la cui mappatura dovrà essere costantemente aggiornata in funzione dell'evoluzione del territorio, **concordando i criteri con ARPA Veneto** – dovessero verificarsi superamenti dei limiti acustici di zona, il Proponente provvederà ad effettuare idonei interventi di insonorizzazione passiva dei vani/ fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei parametri di legge. L'efficacia degli interventi di mitigazione **sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto.**
9. Il Proponente provvederà alla riqualificazione del ricettore sensibile scuola materna “G. Franchin” e del recettore nido integrato “L'Emmanuele”, ubicato in località Tessera, attraverso interventi di riqualifica degli impianti esistenti e dell'involucro edilizio del fabbricato. L'efficacia degli interventi di riqualificazione **sarà poi verificata direttamente da ARPA Veneto.**

PRESCRIZIONI DI REGIONE VENETO

Le prescrizioni di cui alla nota 315173 del 31.07.2015 di Regione Veneto sono valutate condivisibili, ivi comprese quelle proposte dalla “Sezione Coordinamento Commissioni VAS VINCA NUVV Settore Pianificazione Ambientale”, nel documento allegato del 21.02.2015, ad eccezione delle prescrizioni 1 e 2 che sono superate dalle valutazioni del presente parere. Sono perciò condivise le prescrizioni da 3 a 14 del predetto documento.

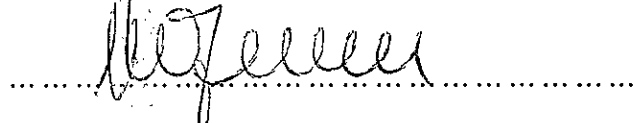
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

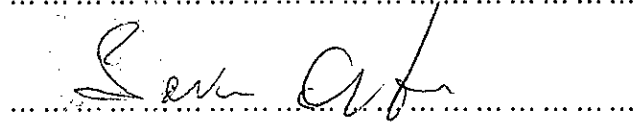
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

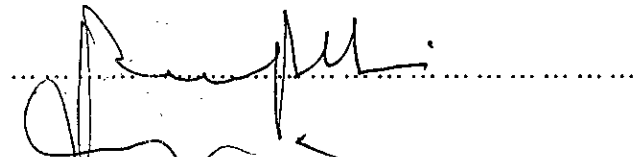
Prof. Saverio Altieri



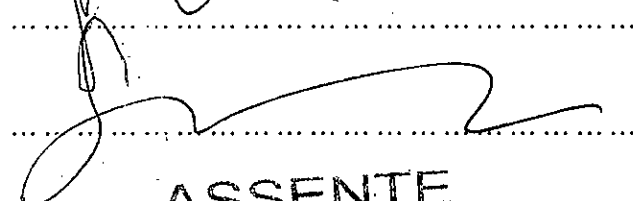
ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni



Avv. Filippo Bernocchi



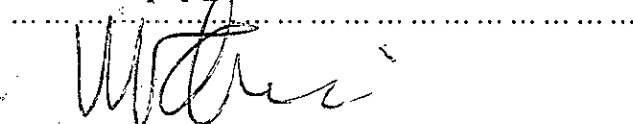
Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti



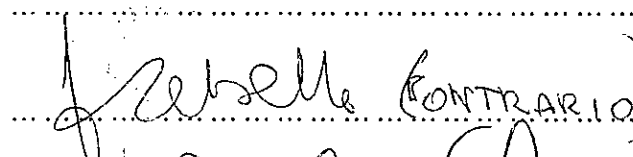
Ing. Stefano Calzolari



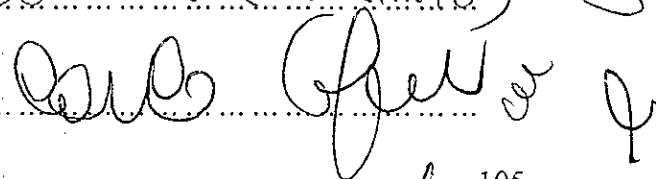
Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

u

Dott. Siro Corezzi

Corezzi (CONTRARIO)

Dott. Federico Crescenzi

Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

Karniadaki (Assente)

Dott. Andrea Lazzari

Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

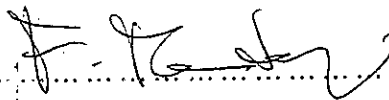
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

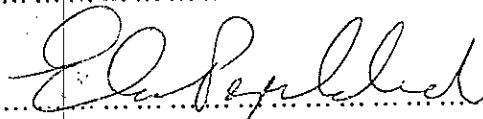
Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco



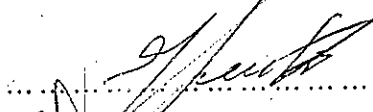
Avv. Xavier Santiapichi



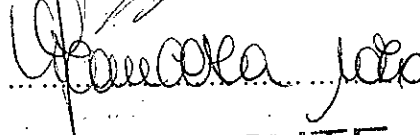
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

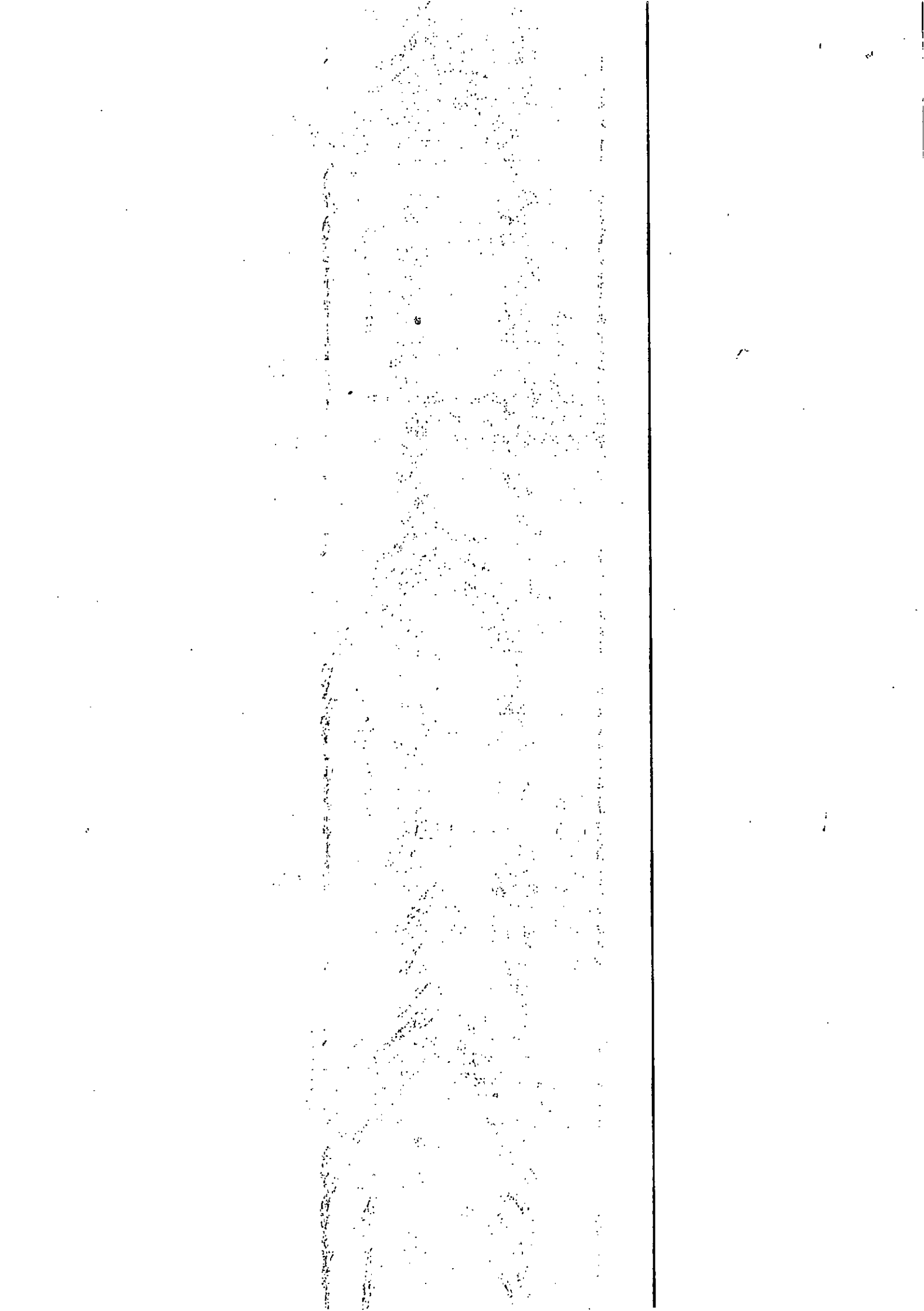
ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Ing. Giuseppe Fasiol
(rappr. Regione Veneto)

ASSENTE



ANALISI, CONSIDERAZIONI E CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Nel corso dello svolgimento dell'istruttoria sono pervenute alla Commissione le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 ss.mm.ii.:

In merito alla documentazione presentata con l'istanza

	Osservazione	Prot. acquisizione Direzione	Data
1	Osservazione del Comitato Cittadini Tessera e Campalto contro l'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale da traffico aeroportuale	DVA-2005-0008322	26/03/2015
2	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2005-0006547	11/03/2015
3	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2005-0004384	17/02/2015
4	Osservazione della Città di Roncade	DVA-2005-0000561	09/01/2015
5	Osservazione della Città di Venezia	DVA-2004-0042069	22/12/2014
6	Osservazione del Comitato Cittadini Tessera e Campalto contro l'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale da traffico aeroportuale	DVA-2004-0040956	15/12/2014
7	Osservazione della Città di Venezia per conto del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"	DVA-2004-0040539	10/12/2014
8	Osservazione del Comune di Quarto D'Altino	DVA-2004-0040568	10/12/2014
9	Osservazione dell'Associazione Amici della Poiana	DVA-2004-0040224	05/12/2014
10	Osservazione del Comune di Cavallino - Treporti	DVA-2004-0040143	04/12/2014
11	Osservazione dell'Associazione Popilia Annia	DVA-2004-0040039	04/12/2014
12	Osservazione dei Sigg. Roberta Potente e Alessio Zanin	DVA-2004-0039986	03/12/2014
13	Osservazione del Sig. Sergio Memo	DVA-2004-0039841	02/12/2014
14	Osservazione dell'Associazione La Salsola	DVA-2004-0039728	02/12/2014
15	Osservazione del Movimento 5 Stelle di Marcon	DVA-2004-0039800	02/12/2014
16	Osservazione dell'Associazione La Salsola	DVA-2004-0039732	02/12/2014
17	Osservazione di Città di Jesolo	DVA-2004-0039637	01/12/2014
18	Osservazione della Sig.ra Paola Vincenzi per conto dei Circoli del Partito Democratico di Campalto - Favaro/Dese -Tessera	DVA-2004-0039709	02/12/2014
19	Osservazione del Comune di Marcon	DVA-2004-0039331	28/11/2014
20	Osservazione del Comune di Venezia - Favaro Veneto	DVA-2004-0038932	25/11/2014
21	Osservazione del Comitato cittadini di Tessera, Ca' Noghera e Campalto	DVA-2004-0039305	28/11/2014
22	Osservazione della Società CMV S.p.A.	DVA-2004-0039286	27/11/2014
23	Osservazione della Sig.ra Elisabeth Muller	DVA-2004-0035843	03/11/2014
24	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2004-0032302	08/10/2014
25	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2004-0032547	09/10/2014
26	Parere della Provincia di Venezia	DVA-2004-0007032	13/03/2015

Il contenuto delle osservazioni presentate nei periodi di deposito degli atti a seguito della pubblicazione della documentazione progettuale e della successiva pubblicazione della VINCA precedentemente elencate, verte principalmente sui seguenti temi:

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comitato di Tessera; prot. n. DVA-2015-0008322 del 26/03/2015</p>	<p>Il Comitato di Cittadini esprime nuove forti preoccupazioni rispetto l'attendibilità dei dati di rilevazione e di stima al 2021 sul clima acustico nelle frazioni di Tessera e di Campalto contenute nel SIA di SAVE spa. Ciò deriva dall'aver appreso dal responsabile dell'ARPAV - durante una riunione aperta al pubblico della Commissione Ambiente della Municipalità (24/2 u.s.) - dei numerosissimi superamenti, specie in orario notturno, del limite di LAeq della classificazione acustica comunale per tali frazioni, dovuto chiaramente alle movimentazioni aa/mm in atterraggio, in decollo ed in rullaggio [...].</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
<p>Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015 e prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015</p>	<p>iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli "prima che si concluso l'iter della procedura di VIA" (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA. Quadro di riferimento programmatico, capitolo A1 - inquadramento territoriale - pag. 6 in base al quale "in termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Venezia e ai comuni limitrofi (Quarto d'Altino; Marcon; Roncade e Cavallino Treponti)" seppur facente in parte all'interno del perimetro dell'area vasta individuata appare non motivata l'esclusione alla partecipazione alla commissione istituita ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997.</p>	<p>Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti, e pertanto non oggetto della procedura di VIA. L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi. Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle integrazioni, non si estendono al territorio dei comuni di Roncade e Cavallino Treponti. Fanno parte della Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale.</p>
<p>Comune di Roncade; prot. n. DVA-2015-0008561 del 09/01/2015</p>	<p>Inoltre dallo Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - effettuato sulla componente Rumore viene preso in considerazione solo l'impatto che il rumore può generare all'interno dei centri abitati, in questo caso il centro abitato di Mestre, senza valutare le possibili ricadute dell'area interessata dalla fase di decollo degli aeromobili, nel tratto di Via Principe e Via Site. Al Capitolo 7 - Monitoraggio, non sono previsti dei monitoraggi nel Comune di Roncade per verificare l'impatto in fase di esercizio dell'aeroporto in relazione alla area vasta. Si richiede pertanto un ampliamento della rete di monitoraggio al fine di verificare la situazione della componente Rumore in fase "ex post".</p>	<p>La modellistica adottata e le valutazioni si estendono a tutto il territorio dell'area vasta ed hanno dimostrato non esserci ricadute nel territorio del Comune di Roncade. L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
<p>Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014</p>	<p>Si richiede per l'area Aero-terminal: <ul style="list-style-type: none"> l'esclusione delle aree del Terminal di Tessera dal sedime aeroportuale; in alternativa, di conformare la valutazione ambientale integrando il Masterplan 2021 con le previsioni del P.P. Terminal di Tessera adottato con delibera di G.C. n. 724 del 20-12-2013 ed integrando, di conseguenza gli elaborati VIA dal punto di vista ambientale e/o idraulico, paesaggistico e rispetto all'impatto sul sistema della mobilità stradale ed acqua. </p>	<p>ENAC, SAVE e Comune di Venezia per l'area di interesse hanno stipulato in data 21.05.2015 apposito Protocollo d'Intesa</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014</p>	<p>Bacino di laminazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> o nella tabella A3-2 l'area viene descritta all'esterno del sedime aeroportuale, mentre nella tavola A3.1 in allegato viene indicata come area di progetto all'interno del sedime aeroportuale; o nella tavola A3.1 in allegato tale area presenta un'estensione diversa rispetto all'individuazione della medesima riportata nella tavola 9 del Masterplan. o Pertanto si chiede la coerenza degli elaborati sopracitati e conseguentemente agli altri elaborati che riportano le stesse figure. <p>Individuazione "ambito aeroportuale"</p> <ul style="list-style-type: none"> o Si chiede l'individuazione della perimetrazione corretta, univoca e coerente del perimetro dello stato di fatto e di progetto in tutti gli elaborati del Masterplan. o Inoltre si chiede di trasmettere, in integrazioni documentali successive, l'atto con cui è stata decretata la perimetrazione allo stato attuale vigente. o Si chiede che sia chiarita la distinzione fra "Confine aeroportuale" e "Sedime aeroportuale. o In riferimento all'inclusione del canale lagunare, si chiede la modifica di tale confine nella parte a sud escludendo dall'ambito aeroportuale il canale affinché sia garantita la gestione unitaria e autonoma degli spazi acquei. o Si chiede siano trasmessi e messi a disposizione i seguenti files in formato shape: <ul style="list-style-type: none"> o Sedime aeroportuale – stato di fatto e atti che ne hanno decretato la validità o Sedime aeroportuale – stato di progetto o Opere compensative, mitigative anche esterne all'area aeroportuale, lineari o in formato poligonale. <p>Piano di rischio aeroportuale.</p> <p>Si chiede di adeguare la tavola "Piani di Rischio stato di fatto" cod PJ-12.1-04 al Piano di Rischio aeroportuale approvato con delibera di C.C. n. 18 del 24/03/2014, di verificare l'individuazione delle fasce di tutela tra lo stato di fatto e quello di progetto, e qualora il progetto interessasse ambiti più estesi, di commisurare le corrispondenti misure di compensazione e mitigazione.</p> <p>Analisi del quadro programmatico generate Non sono stati analizzati due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> o VPRG per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia, che, in riferimento alle Barene e Velme, ha specifiche disposizioni; o il Parco Regionale Ambientale e Antropologico di interesse locale della laguna Nord di Venezia, istituito con Delibera di Consiglio Comunale n. 27 del 12-13/05/2014, parco che riporta al centro dell'attenzione le isole della laguna e la loro popolazione, nel rispetto e valorizzazione degli aspetti sociali, culturali, economici e ambientali. 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0)</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni. (elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0) In merito ai files in formato shape il Proponente ha specificato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> o le mitigazioni e compensazioni individuate saranno oggetto di definizione con gli Enti territoriali per la loro precisa localizzazione ed estensione ed in particolare per le opere di mitigazione del rumore aeroportuale, saranno definite a seguito di campagne di monitoraggio ai recettori; o il sedime aeroportuale, così come ridefinito nelle integrazioni documentali presentate, non è ufficiale in quanto deve seguire un procedimento di convalida con tutti gli Enti interessati. <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni nell'elaborato di progetto 23957-REL-T710.0</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Quadro di riferimento ambientale - Impatto acustico Ricettori</p> <ul style="list-style-type: none"> Nelle tabelle C5-1 "Elenco dei ricettori individuati nel territorio circostante il sedime aeroportuale", C5-25 "Livelli presso ricettori - componente aeronautica, Scenario 0", C5-27 "Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 0", C5-35 "Livelli presso ricettori - componente aeronautica, Scenario 2021", C5-37 "Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 2021", non sono stati considerati i ricettori residenziali più vicini al sedime aeroportuale (es. immobili di via Palaghetta, via Leonino da Zara, via Alessandria, via Bazzera, via Vecchio Hangar); Si ritiene necessario colmare tale lacuna, integrando opportunamente le tabelle citate con almeno i primi ricettori più esposti per ognuna delle vie considerate, al fine di avere una maggiore evidenza degli impatti acustici su tali siti e della bontà degli interventi di mitigazione ivi previsti (si veda per esempio il terrapieno a protezione dei condomini di via Leonino da Zara); le integrazioni di cui sopra sono particolarmente importanti per quei ricettori presso i quali ARPAV ha rilevato nel corso del 2013 alcuni superamenti dei limiti vigenti notturni causati dall'attività aeroportuale, ovvero la casa alloggio di via Palaghetta e i condomini di via Leonino da Zara 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore - fase di esercizio)</p>
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Quadro di riferimento ambientale - Impatto acustico Impatti in fase di cantiere</p> <p>Nella stima degli impatti in fase di cantiere (paragrafo C5.3.4) i valori calcolati vengono confrontati con i limiti delle fasce stradali, ma questi limiti valgono solo per il rumore stradale (che andrebbe scorporato) e non per i rumori di cantiere che devono invece essere confrontati con le classi della zonizzazione acustica comunale.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (cap. 2 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore - fase di costruzione) e nel quadro prescrittivo del parere.</p>
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Quadro di riferimento ambientale - Impatto acustico Impatti in fase di esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> Negli impatti in fase di esercizio nello scenario 2013 (paragrafo C5.4.1.1) e nello scenario 2021 (paragrafo C5.4.2.1) si è considerato un campione giornaliero medio annuo di movimenti aerei sulla base del quale calcolare gli impatti in termini di LAeq, mentre deve essere analizzato il caso più cautelativo, ovvero il campione giornaliero (o almeno mensile) massimo che si può verificare nel corso di un anno; in entrambi gli scenari non sono stati considerati i rumori dei rullaggi a terra dei velivoli, che rappresentano uno dei disagi lamentati dai residenti di Tessera, né il rumore del traffico acquedotto generato da taxi e vaporette che impatterà su Forte Bazzera; lo scenario 2021 non è stato considerato l'impatto acustico della centrale di trigenerazione (codice intervento 6.18) né dell'ampliamento del piazzale di sosta dei velivoli (codice interventi 4.06.02 e 4.06.01), che insisteranno entrambi in una zona a ridosso della statale triestina e dei ricettori ad essa affacciati; integrare gli studi modellistici con le ulteriori sorgenti rumorose succitate consentirà di avere una migliore stima degli impatti acustici presenti e futuri nella zona. 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (cap. 3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore - fase di esercizio) e nel quadro prescrittivo del parere.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014- 0042069 del 22/12/2014</p>	<p>Quadro di riferimento ambientale - Inquinamento atmosferico Considerando la situazione ambientale dell'area veneziana, già classificata dalla Regione Veneto come Agglomerato in cui è attestato il superamento dei valori limite di alcuni inquinanti, viste le infrazioni segnalate dalla Comunità Europea all'Italia proprio per i superamenti dei valori limite per gli ossidi di azoto (anche in centralina ricadente nel territorio comunale) e dal momento che gli NOx sono anche precursori della formazione di polveri secondarie, si ritiene di ritenere lo sviluppo dell'aeroporto allo scenario 2021 di impatto negativo per la componente atmosfera nel suo complesso, in quanto trattati di sorgente inquinante che negli anni incrementerà le emissioni di un territorio già critico a causa del superamento sistematico dei limiti di qualità dell'aria per alcuni inquinanti.</p>	<p>Il contributo emissivo di NOx generato dall'aeroporto (che comprende aerei, mezzi a terra operanti nello scalo, aerostazione, traffico veicolare e nautico indotto) nello scenario attuale (anno 2013) è pari al 2,4% delle emissioni complessive che sono state stimate nell'inventario INEMAR per l'intero comune di Venezia. Rispetto allo scenario di sviluppo il PropONENTE dimostra con uso del software EKMA/OZIPP: Empirical kinetic Modeling Approach/Ozone Isopleth Plotting Package Research-oriented), prodotto dall'US-EPA, come all'aumentare del carico emissivo stimabile al 2021 le concentrazioni in aria di NOx aumentino in misura estremamente ridotta, senza determinare un apprezzabile aumento delle concentrazioni di ozono (inquinante secondario correlato alla presenza di precursori tra cui gli ossidi di azoto).</p>
	<p>Osservazione Quadro di riferimento ambientale - Impatto acustico Interventi di mitigazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posto che l'intervento M3 "Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera" si configura più come una misura compensativa che mitigativa, non è stata valutata l'efficacia dei terrapieni previsti come interventi di mitigazione (M2 e M3b); • in particolare il terrapieno M2 sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto interessa una zona già parzialmente schermata dal prospiciente edificio aeroportuale esistente e non è efficace per i rumori dei velivoli nel momento in cui si approssimano alla testata 04R; • a tal proposito è necessario vengano valutate, stimandone il contributo in termini di riduzione dell'impatto acustico, opzioni alternative come quella di intervenire con una barriera acustica interna al sedime aeroportuale, in prossimità della sponda del canale di accesso alla darsena, in linea con la facciata nord dell'edificio aeroportuale esistente. Tale manufatto, che dovrebbe comunque essere realizzato nel modo meno impattante dal punto di vista paesaggistico, essendo più vicino alla fonte di rumore dell'intervento M2, garantirebbe una maggiore prestazione in termini di abbattimento acustico e schermerebbe i ricettori dell'abitato di Tessera da tutti i movimenti a terra degli aeromobili. 	<p>Gli interventi di mitigazione verranno modulati e realizzati a seguito di campagne di misura per la verifica di condizioni di criticità ulteriori e più gravi rispetto a quanto rilevato dalle valutazioni contenute nel SIA. L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (nell'elaborato di integrazione 23957-REL-1711.0 che approfondisce il tema delle mitigazioni e dei monitoraggi) e nel quadro prescrittivo del parere.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Quadro di riferimento ambientale - Gas climalteranti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ritiene che per gli aspetti soprarportati [NOx, ndr] possano essere richieste idonee misure compensative. • In riferimento all'aumento delle emissioni di CO2 sarebbe opportuno prevedere delle compensazioni con piantumazioni a bosco in ambiti limitrofi all'aerostazione. 	<p>In merito a misure compensative per gli NOx, l'osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p> <p>In merito alle emissioni di CO2, l'aeroporto di Venezia è ufficialmente accreditato nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation. L'aeroporto grazie agli impianti fotovoltaici abbatte ogni anno di 310 tonnellate le emissioni di CO2 e ha raggiunto nel 2015 la certificazione di livello 3+ corrispondente alla Neutralità.</p> <p>Nel futuro la costruzione della centrale di trigenerazione si stima ridurrà ulteriormente di 4600 tonnellate/anno le emissioni di CO2. Gli interventi già realizzati e previsti sono descritti al sito http://www.veniceairport.it/ambiente/airport-carbon-accreditation.html.</p> <p>Non è di pertinenza aeroportuale la gestione delle emissioni di CO2 prodotte dalle compagnie aeree che fanno riferimento al Comitato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che calcola e pubblica la quantità totale e attività di quote da assegnare per il periodo di riferimento a ciascun operatore aereo amministrato dall'Italia. A loro volta gli operatori aerei hanno l'obbligo di comunicare le proprie emissioni annuali al Comitato. L'elenco degli operatori aerei destinatari di quote si trova nel Regolamento UE 815/2013.</p>
	<p>Mobilità e trasporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Come possa il Masterplan indicare, e infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico invariati, dati di sostanziale miglioramento verso parametri qualitativi di mobilità sostenibile e ipotizzare un ripartizione modale così favorevole verso spostamenti sostenibili (ad es: bus 36%) quando i valori di riferimento al 2014 per i giorni feriali sono invece al quanto diversi (25,5%). • Al paragrafo 5.2 è riportata la distribuzione su base mensile del traffico passeggeri dell'Aeroporto Marco Polo. Non è dato a capire se la matrice degli spostamenti su mezzo privato, utilizzata nell'analisi degli impatti del traffico sulla viabilità, tenga conto dei picchi di afflusso all'aeroporto nei mesi estivi, soprattutto maggio e settembre, sensibilmente superiori da quelli di aprile (mese dei rilievi di traffico nella ricostruzione della matrice) e di conseguenza più rappresentativi dell'orario di punta per il traffico automobilistico. 	<p>I dati utilizzati nel Masterplan e nello Studio di Impatto Ambientale derivano da elaborazioni statistiche la cui base dati è rappresentata da interviste che il gestore effettua mensilmente. Lo scopo delle interviste è l'indagine sulla qualità ed il livello di gradimento dei servizi dello scalo. Nel 2013, sono state condotte quasi 4000 interviste. Lo scalo aeroportuale Marco Polo ha una forte connotazione stagionale. I passeggeri che raggiungono lo scalo in automobile sono viaggiatori residenti nelle aree locali, cioè viaggiatori che utilizzano l'aeroporto a prescindere dalla stagione.</p> <p>La grande variazione stagionale di passeggeri è dettata dai flussi turistici della stagione estiva. I turisti non prendono la macchina per arrivare in aeroporto ma si muovono con i mezzi pubblici o con i collegamenti acquei. Quindi il traffico veicolare indotto dall'aeroporto si mantiene sostanzialmente costante. Varia molto invece il traffico veicolare totale dal momento che le strade utilizzate per raggiungere l'aeroporto sono le stesse per raggiungere le località turistiche della costa.</p>

84

19

5

Proposta di Parere - Allegato I

7 di 64

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna":</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ribadisce la necessità di provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti dell'opera in oggetto sull'Eccellente Valore Universale del Sito, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 7B.27, adottata a Doha del 17 giugno scorso. • Si chiede pertanto un approfondimento in merito al rapporto esistente tra le 8 Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 (in particolare "rischio idraulico", "moto ondoso", "inquinamento", "pressione turistica", "grandi opere"), gli indirizzi per la loro gestione e gli interventi previsti dal "Master Plan 2021", con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull'intero territorio del Sito UNESCO, e relativa proposta di Buffer Zone (si precisa che la Buffer Zone indicata in Figura A5-48 corrisponde ad una proposta in fase di definizione). • Si chiede inoltre che progetti a larga scala, la cui realizzazione potrebbe causare danni irreversibili all'ambito lagunare, siano discussi attraverso percorsi di consultazione strutturati, utilizzando un linguaggio chiaro e garantendo tempi adeguati per un confronto tra le varie parti coinvolte, così come adottato in maniera molto efficace all'interno del Comitato di Pilotaggio. 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018)</p>
<p>VINCA</p> <p>Traffico aereo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • appare necessario integrare la Relazione di VINCA con la valutazione delle incidenze derivanti dal fattore perturbativo "moto ondoso da traffico aereo". • Analitiche considerazioni devono essere fatte con riferimento alle emissioni di rumore prodotte dal traffico aereo indotto dall'aeroporto. Nella Relazione di VINCA anche questo fattore perturbativo che interessa direttamente i siti Natura 2000, viene completamente trascurato e pertanto risulta necessaria un'adeguata valutazione delle possibili incidenze riconducibili a questo fattore. <p>Inquinamento atmosferico</p> <ul style="list-style-type: none"> • si suggerisce che sia adottato un approccio cautelativo mediante l'estensione dei limiti spaziali dell'analisi per questo fattore perturbativo fino a comprendere la fascia con valori di concentrazione di NO_x compresi tra 5 e 20 µg/mc <p>Inquinamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • si ravvisa la necessità di approfondire la valutazione relativa agli effetti derivanti dalle emissioni di rumore sulle specie di interesse comunitario e su quelle di interesse conservazionistico. 	<p>Traffico aereo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p> <p>Inquinamento atmosferico</p> <p>La soglia di 30 µg/m³ utilizzata è quella individuata dalla normativa per la tutela degli ecosistemi.</p> <p>Inquinamento acustico</p> <p>Il Proponente prevede un monitoraggio dell'avifauna in un'area di studio che comprende tutta l'area di interesse e si estende ai complessi barenali della foce del Dese e della barena di Campalto. Tale monitoraggio, condotto per l'intero sviluppo temporale del Masterplan, fornirà indicazioni quantitative verificabili nel tempo e adatte ad evidenziare eventuali trend. La presenza di trend negativi discordanti rispetto alla situazione rilevata a scala lagunare o non attribuibile a modifiche vegetazionali o di habitat occorre nell'area di indagine, potranno fornire dati utili ad evidenziare un eventuale ruolo causale dell'aumento dell'emissione di rumore.</p>	

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Piano Nazionale degli Aeroporti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allo stato attuale, il Masterplan 2021 sottoposto a VIA, si inserisce pertanto come configurazione che prevede una serie di interventi prodromi alla complessiva crescita aeroportuale in sintonia con gli obiettivi del più complesso Piano Nazionale degli Aeroporti. • In tal senso si chiede che gli Enti preposti alla valutazione prendano anche in considerazione queste indicazioni future, alcune delle quali indicate come già pianificate, al fine di tener presente, nella valutazione complessiva, questi scenari futuri, ovvero la crescita ipotetica anche verso una seconda pista. • Pare opportuno indicare in questa sede che alcune delle compensazioni proposte e contenute in questo Masterplan 2021 non sembrano essere compatibili con lo scenario futuro. Come ad esempio la vasca di laminazione che tendenzialmente dovrà lasciare il posto alla futura seconda pista. <p>Piano Nazionale degli Aeroporti in VAS e relazioni con il Masterplan 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ai fini della complessiva valutazione sarebbe opportuna una correlazione tra la procedura di Valutazione Strategica delle previsioni Aeroportuali Nazionali e le Valutazioni puntuali delle progettazioni singole, ovvero incluse all'interno del Masterplan 2021. • Sarebbe indispensabile capire le relazioni tra il sovra ordinato Piano Nazionale e le strategie contenute all'interno del Masterplan 2021, quali di queste sono attuate, quali eventualmente rimandate e quali azioni future (contenute nel Piano Nazionale) sono demandate a futura applicazione con, presumibili, futuri Masterplan Aeroportuali. 	<p>Il Piano di Sviluppo dello Scalo presentato in valutazione è quello pianificato fino alla data 2021. Rispetto ad ipotesi di crescita future qualsiasi valutazione potrà essere fatta quando il Piano di Sviluppo presentato da ENAC-SAVE riguarderà orizzonti temporali superiori al 2021. L'area del bacino è un intervento idraulicamente necessario all'aeroporto, alla rete del consorzio di bonifica, e rispetto al progetto del Piano di Sviluppo al 2021 non confligge con nessuna opera di prevista realizzazione. Quando il ENAC presenterà il Piano di Sviluppo oltre il 2021 sarà necessaria un'altra procedura di VIA ed in quella sede sarà possibile valutare eventuali interferenze del bacino con le future aree di espansione.</p> <p>Il Masterplan 2021 è correlato al Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel Piano Nazionale degli Aeroporti viene confermata la rilevanza strategica dello scalo aeroportuale di Venezia quale gate internazionale. Questo status si traduce in un piano di adeguamento infrastrutturale che trova la sua definizione nel Masterplan 2021. Quindi la prospettiva di crescita strategica contenuta nel Piano Nazionale degli Aeroporti e la sua traduzione di adeguamento infrastrutturale contenuta nel Masterplan 2021 sono coerenti.</p> <p>Il LIDAR (Light Detection And Ranging) è un sistema laser scanner montato a bordo di piattaforme aeree o elicotteri. Il LIDAR è quindi un sistema aviotrasportato utilizzato per acquisire le forme presenti sul terreno (sia naturali che di origine antropica) attraverso la determinazione di coordinate x, y, z di un insieme di punti. Attraverso la tecnologia LIDAR è possibile il rilievo del territorio attraverso una tecnica d'avanguardia di estrema precisione e ricchezza di informazioni.</p> <p>L'obiettivo del progetto LIDAR è fondamentalmente mirato alla acquisizione e trattamento di ortofoto ad alta risoluzione finalizzate alla produzione di un Modello Digitale del Terreno integrato con quello derivante dal rilievo effettuato dal Commissario Delegato per gli allargamenti di Mestre del 2007.</p> <p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>	
<p>Masterplan Idraulico: valutare il rilievo LIDAR</p> <p>La collocazione dell'aerostazione, delle piste e dell'intero sistema afferisce pertanto ad un sistema che necessita forti interventi strutturali per poter essere organico alle esigenze previste con Masterplan 2021. A tale scopo è stato redatto il Masterplan Idraulico che intende coordinare e indirizzare la progettazione delle opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale, con riferimento alla situazione attuale e agli scenari futuri di espansione previsti nel Masterplan generale. Si chiede che sia valutato con particolare attenzione quanto contenuto all'interno del Masterplan Idraulico anche in base a quanto rilevato dal progetto di rilievo LIDAR del territorio circostante l'aerostazione.</p>	<p>Il LIDAR (Light Detection And Ranging) è un sistema laser scanner montato a bordo di piattaforme aeree o elicotteri. Il LIDAR è quindi un sistema aviotrasportato utilizzato per acquisire le forme presenti sul terreno (sia naturali che di origine antropica) attraverso la determinazione di coordinate x, y, z di un insieme di punti. Attraverso la tecnologia LIDAR è possibile il rilievo del territorio attraverso una tecnica d'avanguardia di estrema precisione e ricchezza di informazioni.</p> <p>L'obiettivo del progetto LIDAR è fondamentalmente mirato alla acquisizione e trattamento di ortofoto ad alta risoluzione finalizzate alla produzione di un Modello Digitale del Terreno integrato con quello derivante dal rilievo effettuato dal Commissario Delegato per gli allargamenti di Mestre del 2007.</p> <p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>	

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
Comitato Tessera; prot. n. DVA-2014-0040956 del 15/12/2014	Il Proponente ripresenta l'elaborato concernente l'impatto acustico nella fase di cantiere, quantificando la stima anche con il rumore prodotto dalla nuova, conseguente movimentazione degli aa/mm.	L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (cap. 2 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di costruzione)
Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna", prot. n. DVA-2014-0040539 del 10/12/2014	ENAC provveda all'elaborazione di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti dell'opera in oggetto sull'Eccellenza Valore Universale del Sito, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 7B.27, adottata a Doha del 17 giugno scorso. Si chiede quindi un approfondimento in merito al rapporto esistente tra le 8 Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 (in particolare "rischio idraulico", "moto ondoso", "inquinamento", "pressione turistica", "grandi opere"), gli indirizzi per la loro gestione e gli interventi previsti dal "Master Plan 2021", con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull'intero territorio del Sito UNESCO e relativa proposta di Buffer Zone.	L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018)
Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014	Osservazioni di natura procedurale ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE SpA.	La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. Le approvazioni tecniche di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti ai sottoposti alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.L.vo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicitica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.
Osservazioni di natura procedurale Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano nazionale degli aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Master Plan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste per la VIA.	La procedura rispetta quanto già seguito per le medesime infrastrutture	

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Osservazioni di natura procedurale ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato un Masterplan approvato dalla stessa ENAC, con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il salami slicing. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE SpA con validità fino al 2030, è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'istanza in oggetto.</p> <p>Valutazione di incidenza Per quanto in premessi, in base alla documentazione presentata (vedi ai Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono presi in considerazione solo i siti della Rete Natura 2000 ZPS IT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) che comprende tutto il corso del fiume Sile sino alla Conca di Portograndi includendo aree naturalistiche come "Oasi di Trepalade" e l'area ZPS IT3240019 (Fiume Sile: Sile Morto eansa S. Michele Vecchio). Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative anche in considerazione del tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p> <p>Valutazione di incidenza Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alle aree naturali protette comprese nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile istituito con LR 8/91 e relativo "Piano Ambientale del Parco del Sile", approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01.03.2000, e pubblicato nel BUR n. 39 del 2000. Anche per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative considerando il tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p> <p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 ricentrati entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione: il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est. a San Michele Vecchio) e l'area ZPS IT3240019 e, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale, ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p> <p>Le aree di interesse naturalistico citate non sono coinvolte entro le aree di incidenza dei fattori di pressione.</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

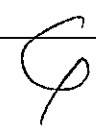
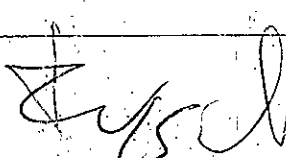
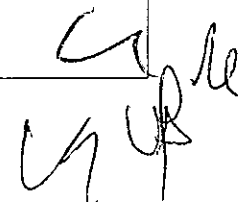
Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Quarto d'Altino, prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014</p>	<p>Relazione Passagistica</p> <p>Nella documentazione prodotta per l'avvio della procedura di VIA vi sono alcuni riferimenti alla designazione UNESCO e al Piano di Gestione 2012-2018 del Sito "Venezia e la sua Laguna" Patrimonio Mondiale UNESCO, tra cui due riproduzioni cartografiche in riferimento all'area del Sito UNESCO e alla sua Buffer Zone (SIA, Sezione A - Quadro di riferimento programmatico, cap. A5.4 "Analisi dei vincoli", pagg. 117-120). Tuttavia non emergono le relazioni esistenti tra il Sito UNESCO e l'aeroporto, nonostante quest'ultimo sia localizzato all'interno del Sito e neanche uno studio specifico sugli impatti potenziali che la realizzazione delle opere previste nel Masterplan potrebbero generare sui valori universali per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio Mondiale UNESCO. L'area del Sito comprende due province e nove comuni tra i quali il Comune di Venezia, che ricopre il ruolo istituzionale e di coordinamento delle attività di gestione, ed il Comune di Quarto d'Altino, direttamente interessati dalle procedure di VIA del Master Plan 2021. Il Piano di Gestione 2012-2018 definisce 8 Macroemergenze e specifici indirizzi per la loro gestione, condivisi da tutti gli enti partecipanti, e che il Masterplan 2021 deve tenere in dovuta considerazione con particolare riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rischio idraulico • Moto ondoso • Inquinamento • Pressione turistica • Grandi opere <p>Proprio in coerenza con i succitati indirizzi, si ritiene necessario provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment - HIA) in grado di valutare i potenziali impatti delle opere previste dal Master Plan 2021 sull'Eccezionale Value Universale, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 78.27, adottata a Doha del 17.06.2014, considerando che la VIA spesso tende a valutare gli impatti disaggregando gli attributi dei beni culturali (come edifici protetti, siti archeologici, ecc) valutandone l'impatto separatamente.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018)</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>La metodologia adottata, come indicato nella Relazione paesaggistica, nel valutare le trasformazioni indotte dal Masterplan rispetto al paesaggio ed ai beni storico-culturali tiene conto specificatamente degli interventi aventi rilevanza urbanistico/edilizia. In tal senso è stata elaborata una Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico (codice elaborato 23957-REL-T900.1) rispondente alle disposizioni legislative italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale con particolare riferimento alla Legge 109/2005 ed agli artt. 95 e 96 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al D.Lgs. 42/2004 (in particolare art. 28, comma 4) e alle altre disposizioni vigenti in materia, con la quale vengono valutati i rischi per i siti di ritrovamenti individuati da ricognizione storica e comunque ricadenti nell'ambito dell'area di intervento. Considerando che l'importante sito archeologico di Altino, del Museo esistente e della nuova sede museale in fase di ultimazione, nonché degli scavi e ritrovamenti esposti e visitabili, sono situati nell'area, ad oggi individuata come "inotio aeroportuale", si ritiene necessaria l'integrazione della relazione paesaggistica in funzione degli effetti che il Masterplan potrà avere sulla stessa, per la fragilità che essa riveste e per la necessità di opportuna tutela.</p> <p>Riferimento Programmatico</p> <p>Si ritiene necessario garantire il possibile dovuto equilibrio modale dell'accessibilità dell'aeroporto mediante il servizio ferroviario SFMR. Si presume che il solo servizio SFMR possa facilmente catturare circa 3'000'000 di passeggeri aeroportuali/anno. Quindi è possibile pretendere che il traffico incrementale sia assolto da un servizio su rotaia, servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA, malgrado invece sia proprio utile e a servizio dell'aeroporto e dell'indotto aeroportuale; attuabile subito prima di ogni altro intervento. Tale mobilità risulterebbe sicuramente a favore della riduzione degli impatti inquinanti derivanti dal maggior afflusso veicolare dovuto all'incremento dell'attività aeroportuale.</p> <p>Riferimento Programmatico</p> <p>Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 1'622'148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. Sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p>	<p>Le valutazioni effettuate nella Relazione paesaggistica e nella Verifica preliminare dell'interesse archeologico, che rispondono comunque a finalità differenti e che sono state sviluppate seguendo le indicazioni delle competenti Soprintendenze, non hanno evidenziato interferenze dirette o indirette rispetto al sito archeologico di Altino e alla sua sede museale.</p> <p>Il Masterplan dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p> <p>Le valutazioni legate alle logiche di sviluppo delle compagnie di volo o alla capacità di sviluppo della catchment area sono contenute nelle valutazioni di crescita espresse attraverso il metodo degli studi di mercato.</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures and marks]

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Quarto d'Altino, prov. di DV, DVA-2014-0046:68 del 10/12/2014</p>	<p>Riferimento Programmatico Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione illustrativa Park BI a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99 - dimensione dei parcheggi - e a pag. 127 - sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo dei fabbisogni al 2021, un numero complessivo di 8310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo dei fabbisogni così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga inoltre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica online in tempo reale con i dati comunicati da SAVE SpA. ad oggi i posti libici variano giornalmente dai 1280 ai 2320, pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.</p> <p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C.1 Area vasta A pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata comprende una rilevante porzione del territorio del Comune di Quarto d'Altino comprendente i centri abitati di Altino, Trepalade e Portegradi e, considerato che il traffico veicolare in tale zona non risulta essere incisivo e/o di asservimento all'aeroporto così come non può essere rilevante il rumore di fondo dovuto ad attività antropiche esistenti, risulta essere significativo il rumore aeroportuale e pertanto si osserva che non sono stati riportati nello studio i dati relativi ai ricettori sensibili quali la Scuola elementare "A. Vespucci" e la Scuola dell'Infanzia "San Giuseppe" di Portegradi.</p>	<p>La relazione di Masterplan definisce l'esatto numero di posti auto necessari in relazione alla crescita dei passeggeri ed alle modalità di accesso allo scalo. Va tenuto in considerazione che oltre i posti auto per i passeggeri vanno previsti posti auto anche per gli operatori aeroportuali ed i parcheggi esistenti al di fuori del sedime aeroportuale sempre a servizio dell'aeroporto, oltre quelli presenti all'interno del sedime. I diversi riferimenti indicati vanno contestualizzati all'interno della trattazione e degli interventi cui si riferiscono. Circa il tasso di riempimento attuale essendo lo scalo a vocazione fortemente stagionale la domanda posti auto è stata dimensionata anche sulla base del periodo di maggior traffico.</p> <p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore. Lo studio testimonierà che gli impatti delle attività aeroportuali, diretti o indiretti, nell'area circostante sono estremamente contenuti e che anche presso i ricettori sensibili più vicini allo scalo non si registrano evidenti condizioni di superamento dei limiti (nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale, va verificato il superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.) in merito alla presenza di scuole nel comune di Quarto d'Altino, poiché anche nelle stime al 2021 (avendo adottato un approccio estremamente conservativo), nell'abitato di Portegradi, più prossimo allo scalo, i livelli non superano i valori di 50 dR(LAeq, giorno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe I, non si ravvisa la necessità di ulteriori approfondimenti. L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p></p>	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C5.4 Impatti in fase di esercizio Al paragrafo Rumore degli aeromobili: i campioni di riferimento per il calcolo di LAeq e LVA (pag. 47) - si descrive la determinazione del campione di traffico aereo dello Scenario 0 svolta su due livelli. Nel primo si è considerato un campione giornaliero medio annuo sulla base del quale calcolare gli impatti sia nella componente diurna, 6-22, sia nella componente notturna, 00-06, 22-24, considerando la composizione della flotta. Nel secondo si è considerato per la stima degli impatti calcolati in termini di LVA (DM 31.10.1997) un campione giornaliero medio rispetto alle settimane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25-31 maggio 2013 (2135 movimenti) • 26 giugno- 2 luglio 2013 (2054 movimenti) • 1-7 ottobre 2013 (1652 movimenti) <p>Si chiede perché non siano stati considerati campioni medi per il valore LAeq per gli stessi periodi settimanali valutati per LVA in luogo del valore medio annuo e composizione percentuale della flotta aerea.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore - fase di esercizio le mappe LAeq e LVA sono calcolate considerando il medesimo scenario giornaliero medio rappresentativo delle 3 settimane di maggior traffico ex DM 31.10.1997.)</p>
<p></p>	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Analisi dei tracciati radar- Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2) Per quanto riguarda l'abitato di Portograndi si evidenzia la dispersione delle rotte rilevate, dai tracciati con ricadute sul territorio e sui residenti. Si chiede di valutare l'approfondimento di uno studio e la sperimentazione di un piano di volo che possa limitare la dispersione delle rotte degli aeromobili, (pur considerando la completa autonomia decisoria del pilota in volo) ed in particolare possa utilizzare quel corridoio situato tra l'abitato di Trepalade e l'abitato di Portograndi che risulta privo di residenze.</p>	<p>La gestione del traffico aereo è di esclusiva competenza dell'ENAV. Il Proponente non è direttamente competente in merito alle rotte e più in generale alle aerovie utilizzate e alla gestione del controllo del traffico aereo. Va comunque precisato che la strumentazione a bordo dei nuovi velivoli consente precisioni nell'impostazione delle procedure di decollo ed. Se è verosimile pensare che l'evoluzione delle strumentazioni di bordo porterà degli ulteriori miglioramenti è pur vero che continueranno ad esistere situazioni dove il velivolo sarà costretto e non seguire la rotta ideale per manifeste ragioni di sicurezza.</p>
<p></p>	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Dal raffronto della Figura C5-7 Mappa LVA - Scenario 2013 (Tavola C5-3 in Allegato) a pag. 55 con la figura C5-25 Mappa LVA- Scenario 2021 (Tavola C5-13 in Allegato) si evidenzia come l'impatto ambientale del Masterplan a livello acustico amplifichi la curva 55 dB (LVA) sull'abitato di Altino e conseguentemente venga ampliato l'ambito dell'intorno aeroportuale nel Comune di Quarto d'Altino.</p>	<p>La curva dei 55 dB(LVA) viene prodotta a scopo meramente illustrativo ma non costituisce in alcun modo riferimento di legge. Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) infatti va verificata la presenza di superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale nei due periodi di osservazione come da DM 14.11.1997.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al paragrafo C5.4.2.4 Calcolo dei livelli sonori (pag. 82) vengono riportate le seguenti tabelle, che qui si evidenziano per i dati relativi al Comune di Quarto d'Altino: Tabella C5-32 popolazione esposta - Scenario 2013 vs Scenario 2021. Per l'area di Altino, comprendente oltre all'abitato anche le sedi museali, il sito archeologico si prevede pertanto un aumento di 1 dB (LVA) vs lo scenario 2021. Si osserva che per l'area prossima all'intorno aeroportuale come sopra individuato, comprendente aree con reperti e ritrovamenti archeologici esposti, risultati necessario evidenziare i livelli di rumore calcolati in LAeq relativamente agli scenari 2013 e 2021 e ragguagliati ai periodi di traffico aereo come sopra individuati per la stima degli impatti in LVA.</p>	<p>Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) per entrambi i periodi di osservazione, sia per lo scenario al 2013 sia per lo scenario al 2021, lo studio prevede la verifica dei superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale come da DM 14.11.1997. Per l'abitato di Quarto d'Altino non si segnalano situazioni di potenziale superamento a prescindere da quale che sia la natura delle aree, residenziali o di altro tipo. Occorre peraltro precisare che visto l'approccio estremamente conservativo nella stima degli impatti al 2021, è del tutto realistico ritenere che i livelli sonori nel 2021 saranno inferiori rispetto a quelli odierni.</p>
	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al fine della tutela sanitaria si ritiene utile considerare ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2021 "Aeroporto Marco Polo" anche le soglie indicate dall'OMS che, sulla base di molti convalidati studi, chiede, per proteggere da accertati rischi di malattia da impatto acustico, limiti di 55dB in periodo diurno e 45 dB in periodo notturno (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).</p>	<p>Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno).</p>
<p>Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014</p>	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Lo studio del traffico ha correttamente, sul piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come tone di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.</p>	<p>La valutazione del rumore integrata ha considerato come fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traffico aereo; • traffico veicolare e acquico indotto; • traffico veicolare e acquico totale.
	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C7 Monitoraggio La valutazione conferma il sistema di monitoraggio attualmente operante. Per le osservazioni effettuate in relazione all'impatto acustico si ritiene necessario implementare il sistema con installazione di una centralina nella zona abitata di Portograndi e di Quarto d'Altino.</p>	<p>Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura C1-1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrate le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Quarto d'Altino con l'abitato di Altino, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia. Parebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area designata ricomprenderebbe l'abitato di Quarto d'Altino e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio dello stesso.</p> <p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti fattori di pressione.</p>	<p>L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei, dei risultati della modellistica e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando pertanto le aree sottovento (quindi a sud ovest rispetto alla pista). In ogni caso l'area vasta è l'area all'interno del quale si considera che si esauriscono le modifiche alla qualità dell'aria indotte dal Masterplan 2021 e ciò è confermato dai risultati delle simulazioni modellistiche che evidenziano come ai confini dell'area vasta individuata le concentrazioni di tutti gli inquinanti siano minime. Pertanto è evidente che altre zone, ancora più lontane dalle sorgenti emissive, non potranno che avere valori ancora più bassi.</p> <p>Proprio per valutare la somma degli effetti derivanti da aumento di traffico aereo e veicolare, le mappe di concentrazione e le tabelle relative ai reattori sensibili fanno riferimento alla somma di tutte le emissioni. Solo per i massimi giornalieri delle polveri e la massima oraria del CO, le due sorgenti di pressione sono state considerate separatamente, in quanto i massimi di concentrazione non possono essere coincidenti per sorgenti diverse.</p>

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures and initials]

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera:</p> <p>A pag. 27 dello Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km". Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente, in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione di fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto - esiti delle centraline di misura e controllo delle polveri sottili - link). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della movimentazione stradale.</p>	<p>ARPAV stima che il contributo dell'aeroporto Marco Polo in termini di emissioni di polveri sottili sia pari allo 0.5 % delle emissioni complessive del Comune di Venezia. Pertanto la stessa ARPAV conferma che l'apporto aeroportuale sia veramente ridotto. Per quanto riguarda le aree di ricaduta, se volessimo considerare dove si depositano le emissioni degli aerei in quota dovremmo arrivare oltre i confini italiani, in quanto, per i fenomeni di trasporto atmosferico, un'emissione a circa 300 metri di altezza - interessando gli strati alti dell'atmosfera ed essendo quasi sempre al di sopra dello strato di rimescolamento - non ricade nelle vicinanze del punto di emissione ma a grandissima distanza.</p>
<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera</p> <p>Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5}: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quei dati sia possibile un bilancio.</p>	<p>L'impatto delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5} al 2021 è nullo in quanto l'emissione maggiore di polveri deriva principalmente dal traffico veicolare (secondo metodiche Agenzia Europea per l'ambiente - EEA e Federal Aviation Administration degli Stati Uniti - FAA). Il parco veicoli è soggetto a continui miglioramenti tecnologici pertanto le emissioni stradali beneficiano nello scenario 2021 dell'introduzione dei veicoli Euro5 e Euro6. Le emissioni al 2021 sono state stimate sempre con il software COPERT (dell'Agenzia Europea per l'Ambiente) che permette di fare elaborazioni con i veicoli Euro5 ed Euro6 che rappresentano la maggior parte dei veicoli circolanti al 2021. Le altre rilevate che la normativa Euro5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM₁₀ e PM_{2.5} subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.</p>	

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Quarto d'Altino, prot. n. DVA-2014-0640568 del 10/12/2014</p>	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Salute pubblica Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana dei territori diversamente interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione". Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica.</p>	<p>Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) va inteso con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Quarto d'Altino, né superamenti della zonizzazione acustica comunale.</p>
	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrepanza tra i due, là dove il piano degli investimenti (al punto 6.17 - mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17900'000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.</p>	<p>Il cronoprogramma, si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021: La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quasi totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati.</p>
	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni • sono da ritenersi necessarie misure di mitigazione e compensazioni ambientali che prevedano il restauro della morfologia e la funzionalità ecologica del bordo lagunare prossimo alla piattaforma aeroportuale, oggi non ricomposto e rinaturato.</p>	<p>Tali misure sono già presenti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale e la loro efficacia viene illustrata nell'approfondimento contenuto nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707, al cap. 5.</p>
	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni • si ritiene necessario già in questa fase programmare e prevedere incontri di concertazione con l'Amministrazione comunale e i territori direttamente interessati finalizzata all'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione dovute agli incrementi dei disagi ed impatti di carattere ambientale, già ora percepiti, e potenzialmente incrementati dalla realizzazione del Masterplan.</p>	<p>L'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione è stata fatta all'interno di un programma di incontri con i rappresentanti del territorio, non solo istituzionali, espressione delle comunità circostanti lo scalo, durata quasi un anno che ha visto la partecipazione della municipalità, di comitati ed associazioni.</p>

[Handwritten signatures and initials in the margin]

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Associazione Amici della Popilia; prot. n. DVA-2014-00400224 del 05/12/2014</p>	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Mitigazioni e compensazioni</p> <ul style="list-style-type: none"> il Piano di Sviluppo Aeroportuale non può prescindere dalla previsione di una mobilità che possa utilmente valorizzare le significative presenze storico archeologiche di Altino, del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e della laguna in località Portograndi, stante l'attuale mancanza di collegamenti con l'aeroporto. 	<p>Nelle azioni di compensazione diversi sono stati gli interventi previsti, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto.</p>
<p>Comune di Cavallino Treponti; prot. n. DVA-2014-0040143 del 04/12/2014</p>	<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Monitoraggio</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come individuata nelle precedenti osservazioni. Si chiede pertanto che le valutazioni ambientali preventive prevedano altri punti di rilevamento nel nostro comune, proseguano con la sorveglianza in corso d'opera e le verifiche di conformità delle prescrizioni e la soluzione di difformità e anomalie, senza trascurare la revisione a posteriori per capitalizzare l'esperienza che ne può derivare.</p> <p>Compensazioni: ciclopedonale sul lato sud della SS Triestina</p> <p>Riproponiamo a grandi linee la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina". La questione verte a risolvere l'isolamento della maggioranza delle persone di Ca' Noghera che a causa dell'impossibilità di utilizzare mezzi propri motorizzati e degli scarsissimi collegamenti pubblici esistenti, troverebbe molto utile l'utilizzo di corsie preferenziali riservate a pedoni e ciclisti.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni, e nel quadro prescrittivo del parco</p>
<p>Associazione Popilia Annia; prot. n. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014</p>	<p>Richiesta depositata al Comune di Cavallino-Treponti</p> <p>L'Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto; il proponente deposita presso l'Amministrazione comunale di Cavallino-Treponti il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, VInCA e Paesaggistica).</p> <p>Gronda lagunare, ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> Collaborazione dell'Autorità Aeroportuale (Gestore) con ARPAV - Regione Veneto per contribuire al monitoraggio delle zone "calde", la qualità dell'aria e delle acque della laguna investendo e ricercando nuovi ed efficienti sistemi di trattamento delle acque reflue interne o di lavaggio da piogge delle aree di piazzola di movimento e sosta degli aeromobili. <p>Gronda lagunare, ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> Valorizzazione nella direzione raccomandata dai piani di Gestione del sito UNESCO (Core Area del sito delimitato con il DM 1 del 1985): Prevedere interventi di compensazione per la salvaguardia della laguna e dei siti archeologici esistenti come Altino, la riscoperta di Via Annia (epoca romana). 	<p>Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito, del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto, banalmente, il maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.</p> <p>L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi: Gli effetti del Masterplan 2021-oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Cavallino Treponti.</p>
		<p>Le soluzioni ingegneristiche proposte nel Masterplan e nel Masterplan idraulico sono all'avanguardia per quanto riguarda i sistemi di raccolta e trattamento. In particolare sui trattamenti delle acque vale la pena ricordare che esiste un progetto di riqualifica e potenziamento dell'impianto di depurazione che ha il preciso obiettivo di riutilizzare le acque a valle del processo di depurazione.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (laborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.)</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Associazione Popilia Annia; prof. it. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014.</p>	<p>Gronda lagunare, ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> A pochi metri dalle piste (coordinate N 45° 3' 5" 00", E 12° 21' 03") sono confermati i siti di epoca romana (1° A.C.) di Sacca delle Case e Sacca dei Ciossi. La compartecipazione del Gestore alle opere di riscoperta e conservazione di essi, collaborando con la Soprintendenza ai beni archeologici, (vedasi altresì altri siti citati nel testo Archeologia della Laguna di Venezia, E. Canal, 2013), per un progetto di usufruzione dal lato acque, potrà essere una apprezzata compensazione alla comunità, per l'imbonimento dei 3 ettari di barene, previsti nei punti 4.14.02 del Masterplan. <p>Inquinamento acustico e vicinanza di Tesserà e Cà Noghera alle piste</p> <p>Prevedere il monitoraggio e rispetto dei limiti previsti dall'organizzazione mondiale della sanità individuando e compensando gli abitanti più esposti con opere sulle abitazioni come concordato con i comitati/istituzioni locali, collaborando attivamente per agevolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> l'attuazione del PPP (delibera 724 - 20/12/13), previsto dal comune di Venezia denominato Terminal Tesserà (con relative osservazioni accolte), che assegna all'aerea ex Aeroterminale (adiacente al canale scolmatore) non sedime aeroportuale ma servizi di interscambio per le isole e funzioni di servizio per la città con barriere acustiche; il rumore, piantumazione, terrapieni lungo tutto il confine del paese di Tesserà e Cà Noghera con il fronte sulle piste; la "green-belt" si rende necessaria per ovvie ragioni di inquinamento acustico e visivo per tutti i 16 ettari dell'area; l'opportunità, per il gestore della concessione aeroportuale di acquisire i beni (terreni, abitazioni e manufatti) di talune aree di Cà Noghera e Tesserà, oggi non più consoni per la vita dei residenti, con agevolazioni per i trasferimento di attività e residenza in altre idonee aree. A tal proposito risulterebbe opportuno implementare e promuovere l'area destinata a residenze prospiciente la piazza di Tesserà (area Benetazzo) come previsto dal P.A.T. 	<p>Nelle azioni di compensazione diversi sono stati gli interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano.</p> <p>Nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di laminazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).</p> <ul style="list-style-type: none"> Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dai limiti di esposizione che prevede l'OMS, nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambiente e non nell'ambiente esterno). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a S.A.V.E. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuali dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico. L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni. L'analisi degli impatti legati al Masterplan 2021 non prevede l'acquisizione delle aree ma interventi di mitigazione sui singoli recettori.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Collaborazione da parte del gestore con Istituzioni locali della delibera denominata Quadrante di Tessera necessaria per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo sviluppo ed il riordino delle attività necessarie per lo sviluppo dell'aeroporto; allo stato molte aziende avviano attività fuori dal comune di Venezia (Marcon, Quarto, ecc.) per mancanza di aree destinate a tale scopo (es parcheggi, depositi ed altro) e comode al distretto Inflight. Ciò contribuirebbe alla confusione d'uso di alcune aree che dovrebbero essere prevalentemente da destinarsi come residenziali causando maggior traffico nelle arterie di accesso all'aeroporto; • alla costruzione di by-pass di collegamento tra bretella Aeroporto- Autostrada e Vallenari-Bis - Martiri Libertà per togliere il traffico da Tessera e Campalto, elevando la qualità di vita nei due centri, con maggiori spazi per la socialità; • dare una nuova porta di accesso a Venezia, isole e laguna con il nuovo Terminal (delibera Comune Ve 724- 20/12/2013) alleviando il passaggio di mezzi di ogni tipo dal Ponte della Libertà; • dare nuovo impulso di sviluppo alle isole della laguna prevedendo parcheggi e zone di piccola logistica per gli abitanti di Surano e Murano contribuendo a salvare le attività tradizionali ivi stabilite altrimenti destinate all'abbandono. <p>Agevolare ed implementare il PUM di Venezia e della Regione Veneto e Piano aeroporti con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • profitto: gestione tram da Favaro all'aeroporto; • ricerca di sistema alternativo di collegamento aereo con Venezia all'attuale mezzo (autobus e motoscafo) privilegiando nuovi sistemi (monorotaia su acqua o Funivia sull'asse di Milano expo 2015) a basso inquinamento e rispetto dell'ambiente e della laguna; • accelerare il sistema SMFR come opera necessaria a ridurre l'inquinamento stradale da traffico e come raccordo naturale e moderno dalla città alle altre funzioni intermedie: Aeroporto- Porto, Stazione FFSS; Raccordi tra linea AV/AC con aeroporto Marco Polo anche con l'obiettivo di maggiore integrazione con gli altri aeroporti del sistema NordEst (Treviso- Verona- Trieste, Garda, ecc.), ad evitare in futuro l'esigenza di nuove piste aeroportuali ammortizzando e valorizzando le strutture consolidate esistenti e quelle nuove rilevanti del Masterplan 2021. 	<p>Il Masterplan 2021 e le competenze di SAVE-ENAC sono limitate al sedime aeroportuale ed allo sviluppo dell'aeroporto. Per mitigare gli impatti ambientali conseguenti alle attività aeroportuali il gestore si fa carico di alcuni interventi. Lo sviluppo e pianificazione del territorio, dei distretti industriali ed artigianali, delle molte e varie forme di comunicazione alternative alla strada o degli interventi necessari a migliorare il traffico veicolare del territorio sono ambiti che esulano dalle possibilità del gestore e della stessa ENAC.</p> <p>Il Masterplan 2021 e le competenze di SAVE-ENAC sono limitate al sedime aeroportuale ed allo sviluppo dell'aeroporto. Per mitigare gli impatti ambientali conseguenti alle attività aeroportuali il gestore si fa carico di alcuni interventi. Lo sviluppo e pianificazione del territorio, dei distretti industriali ed artigianali, delle molte e varie forme di comunicazione, alternative alla strada o degli interventi necessari a migliorare il traffico veicolare del territorio sono ambiti che esulano dalle possibilità del gestore e della stessa ENAC.</p>
<p>Roberta Potente e Zanon Alessio; prot. n. DVA-2014-0039986 del 03/12/2014</p>	<p>MP2030</p> <p>Si chiede che la presente VIA venga effettuata considerando anche un orizzonte temporale a lungo termine, corrispondente alla vita tecnica ed economica degli interventi e dell'opera in questione (DPCM 27 dicembre 1988). Si chiede inoltre che siano esplicitati fin da ora gli obiettivi che si intendono raggiungere e perseguire, in un'ottica di visione strategica di sostenibilità ambientale (Vista l'entità dello sfruttamento territoriale prevista dal Masterplan 2030) e di qualità della vita dei cittadini sui quali graverà lo sviluppo aeroportuale.</p>	<p>Il Masterplan 2021 presenta diversi elementi che antepongono la sostenibilità del piano di sviluppo alla crescita incompatibile dello scalo. All'interno di tutti i progetti che compongono il Masterplan sono stati inseriti numerosi elementi tecnico-ingegneristici che privilegiano la sostenibilità e compatibilità ambientale dei progetti a modalità "tradizionali" di progettazione degli interventi.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Roberta Potente e Zoran Alessio; pro- n. DVA-2014- 6039986 del 03/12/2014</p>	<p>Rumore: soglie OMS e rilevazione censuaria 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede pertanto che la valutazione dell'impatto acustico sia effettuata sulla base dei valori-soglia stabiliti dall'WHO (come peraltro effettuato per la valutazione dell'impatto atmosferico), con la conseguente estensione dell'area di studio e della mappatura dei recettori sensibili. Inoltre, come stabilito dalla direttiva europea, oltre ad effettuare la stima della popolazione esposta ai diversi livelli di inquinamento acustico, si chiede che la VIA venga opportunamente integrata delle mappe acustiche prodotte considerando una più estesa area territoriale. Si chiede, inoltre, che la stima del numero di persone sottoposte ai diversi livelli di pressione acustica sia effettuata considerando la rilevazione censuaria 2011 (dati già a disposizione), e non quella del 2001 con un incremento del 20%. Si fa infatti presente che per il comune di Marcon la popolazione stimata nella presente VIA ammonterebbe a 14.640 persone, contro i 16.956 residenti al 1 gennaio 2014 (http://demo.istat.it/pop2001/index.html), con un notevole incremento registrato proprio nelle località più prossime all'impatto del traffico aereo, le frazioni di San Liberale e Gaggio, più nello specifico località Zaecarello e Praello (statistiche facilmente acquisibili presso l'Istat e i Comuni). 	<p>Soglie OMS</p> <ul style="list-style-type: none"> Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno). Rilevazione censuaria 2011 <p>I dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelli della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conservativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento, ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe I.</p>
	<p>Salute pubblica: metodo e dati</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede che, per la valutazione dello "scenario 0", si proceda all'attuazione di un censimento dello stato di salute e del benessere percepito della popolazione, residenti, sociati/studenti, lavoratori in ambiente esterno, esposti ai diversi livelli di rumore. Si chiede che lo studio di VIA proceda alla caratterizzazione e alla stima della popolazione potenzialmente esposta a più fattori di rischio simultaneamente (non per ogni singola dimensione), considerando anche l'esposizione a lungo termine. 	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica.</p> <p>Le informazioni bibliografiche ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore-in-primis) sullo stato della salute della popolazione limitano.</p> <p>Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA¹, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera.</p> <p>La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p>

¹ Ancona C., Collini M.N., Matoloni F., Camerino D., Chinisola M., Licitra G., Ottino M., Pisani S., Cestari L., Fignotti M.A., D'ottolenghi M., Forastiere F., 2014. Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. *Epidemiol Prev* 2014; 38(3-4):227-236




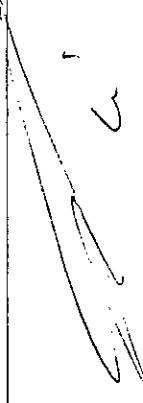
Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Sergio Memo; prof. n. DVA-2014-0039841 del 02/12/2014</p>	<p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi</p> <ul style="list-style-type: none"> Con riferimento all'inquinamento atmosferico, si chiede di indagare e valutare lo stato di fatto dell'accumulazione al suolo e bioaccumulo da emissioni dei motori aerei (polveri, aerosol, ecc.) sotto le diverse rotte di decollo e in corrispondenza delle più vicine residenze. Parallelamente si chiede di indagare e valutare le condizioni di inquinamento dei fondali dei corsi d'acqua e lagunari antistanti i diversi punti di scarico delle acque sia trattate sia non trattate. In riferimento a tali diverse forme di inquinamento vanno quindi definiti eventuali interventi di disinquinamento e di riduzione tramite adeguate regolazioni e regolamentazioni alle fonti. <p>Rumore: recettori a Marcon Rispetto ai recettori sensibili riportati nella VIA, si rileva l'assenza di recettori localizzati nell'ambito del comune di Marcon, neppure rispetto alla frazione di San Liberale (ad es. asilo nido adiacente alla Chiesa, scuola materna e scuola elementare), fatta eccezione per le due abitazioni impattate dall'aumento della pressione acustica e che saranno sottoposte ad interventi di mitigazione.</p> <p>Aspetti naturalistici: SIC Cave di Gaggio Riguardo agli "Aspetti naturalistici" sottoposti a valutazione del Masterplan 2021 non è stato preso in considerazione il sito di importanza comunitaria "Cave di Gaggio" della Rete Natura 2000 - SIC IT3250016, presente nel Comune di Marcon e articolato in due distinte aree, Nord e Sud, quest'ultima insistente nella zona Praello del Comune.</p> <p>Si chiede pertanto di includere nella VIA relativa al Masterplan 2021 la valutazione dell'impatto ambientale nella suddetta specifica area di particolare interesse naturalistico.</p> <p>Sviluppo Intermodalità Si chiede che la progettazione di ulteriori parcheggi sia successiva al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale-veneto (SFMR); in particolare del già approvato accordo Dese-Aeroporto. Tale intervento, realizzabile fin da subito, non è stato preso in considerazione nello studio di VIA realizzato e potrebbe essere in grado di assorbire il traffico generato dal nuovo scenario aeroportuale, impedendo l'abbattimento di una intera zona verde presente nell'area di Tessera.</p> <p><u>Piani di rischio</u> Si chiede pertanto di ridefinire e di riposizionare sulla mappa territoriale relativa alla zona aeroportuale di Tessera le aree di rischio esattamente come vengono proposte e raffigurate nelle tavole I2.1 e I2.2 del nuovo Masterplan 2021 del Gruppo SAVE, dove tali fasce hanno come punto di partenza il center-line di entrambi le piste e modificando, di conseguenza, le aree approvate dal Comune di Venezia con delibera PD 2014/10 del 15.1.2014 (Vedi All. I) che, al contrario, prendono in considerazione per tale calcolo, solo il center-line della pista principale (ovviamente con conseguente nuova autorizzazione e certificazione dell'ENAC).</p>	<p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi.</p> <p>L'abitato di Marcon non è interessato dal rumore aeronautico. Le curve 50 dB LAeq diurno e 40 dB LAeq notturno ricadono in una porzione ridotta e scarsamente abitata del territorio comunale. In ogni caso il dominio del modello include l'area del Comune di Marcon.</p> <p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC/ZPS IT3250016 (Cave di Gaggio) è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale (oltre 5 km), ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano inoltre approfondimenti sui temi naturalistici e la VINCA negli elaborati di risposta alla richiesta integrazioni.</p> <p>Il Masterplan 2021 dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questa terra possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.).</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Associazione La Salsola; prot. n. DVA-2014-0039728 del 02/12/2014</p>	<p>Aspetti naturalistici La descrizione e collocazione sono imprecise e fuorvianti sia dal punto di vista normativo-territoriale che quello geografico e storico. Infatti gran parte della struttura aeroportuale ed in particolare "le attrezzature destinate al volo" (le piste di arrivo e decollo) sono collocate in "pieno ambito lagunare" essendo parte della conterminazione lagunare storica e quella riformata nel 1990 (cfr. Fig. 1; Comune di Venezia Atlante della laguna http://www.silvenezia.it/?q=node/97). Per tale ragione tutti gli elementi progettuali che non tengono conto di questa condizione normativa e territoriale devono essere aggiornati ed adeguati per gli aspetti diffusi e non consentiti dalle legislazioni speciali che sovrintendono alla c.d. "Conterminazione lagunare". In particolar modo si ricordano gli aspetti relativi ai divieti di imbonire (colmare) nuove aree lagunari quali quelle che il progetto prevede di fare per l'allargamento delle piste e delle altre attrezzature che si prevedono a supporto e incremento delle superfici aeroportuali.</p> <p>Aspetti naturalistici: compensazione naturalistica dell'imbonimento In riferimento all'imbonimento delle aree per gli allargamenti degli spazi delle piste, vista la sottrazione di spazi che sono importanti per le due specie di uccelli (<i>Circus aeruginosus</i> e <i>Circus pygargus</i>) che nidificano nell'area in numero critico (cfr. pag. 55 § 5.4.1), si chiede quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee alla nidificazione, delle predette specie nelle aree immediatamente esterne al perimetro aeroportuale in area lagunare.</p> <p>Aspetti naturalistici: wildlifestrike In riferimento all'analisi sul rischio wildlifestrike (cfr. pag. 60 § 5.4.2) Traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che seppur l'area interessata dal rischio di collisione con gli uccelli (birdstrike) rimane pressoché invariata, nei programmi di sviluppo non possa aumentare l'effetto esaminato. Tale considerazione confligge con la nozione di rischio che è conseguenza in primis della numerosità degli eventi che sono funzione dei transiti degli aeromobili. Poiché alcune specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze superiori dalle zone di transito in modo da diminuire i rischi complessivi per le specie critiche.</p>	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale considera ampiamente la laguna di Venezia, tutta la vincolistica in essa vigente (Quadro di riferimento programmatico) e tutti gli aspetti di pregio naturalistico (VINCA), che possono essere interferiti dalle azioni/opere del Masterplan 2021.</p> <p>È condivisa l'opportunità di intervenire ogni qual volta sia possibile per incrementare l'idoneità dell'habitat per le specie Albanello minore e Falco di palude. In tal senso sono state inserite già nel Masterplan 2021 note di indirizzo per la gestione dell'area destinata a bacino di laminazione, tese a determinare un'elevata idoneità trofica e quale sito riproduttivo. La realizzazione delle stesse aumenterà l'idoneità del territorio circostante l'area aeroportuale.</p>
		<p>L'analisi dei dati evidenzia una relazione di tipo inverso (entro l'intervallo di analisi) dalla quale emerge che oltre gli 83.000 movimenti, l'aumento del numero di movimenti si accompagna ad un calo degli impatti. Questa dinamica appare verosimile se si considera che al crescere della continuità di occupazione dei corridoi di decollo e atterraggio, si accompagni un aumento della costanza ed efficacia dell'effetto di prevenzione all'uso, da parte della fauna, dell'area suscettibile di impatto.</p>


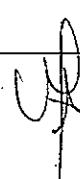

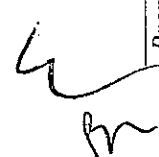

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Aspetti naturalistici: rumore</p> <p>In riferimento all'analisi sul rischio Emissione di rumore (inquinamento acustico) del traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che il rischio conseguente alla pressione sonora che aumenterà conseguentemente all'incremento quantitativo dell'attività aeroportuale si possa interpretare semplicemente con l'abitudine/assuefazione degli uccelli all'emissione sonora intensificata nell'arco giornaliero. Il rischio all'esposizione sonora eccedente a livelli di normalità, oltre che essere valutato in ragione delle specie presenti (che possono rispondere in maniera diversa all'impatto), deve essere considerato anche per le specie potenzialmente presenti, ma che di fatto non lo sono proprio forse proprio a causa della fonte di intenso rumore. Inoltre, come per i mammiferi, incluso l'uomo, sono da considerare anche le conseguenze di ordine neurologico-ormonale conseguenti all'assuefazione a pressioni sonore sempre più crescenti alle quali gli animali sono esposti quotidianamente. Tali modificazioni fisiologiche possono incidere, e alla lunga modificare, abitudini e comportamenti riproduttivi delle specie tali da mettere in serio rischio la consistenza delle popolazioni presenti e nidificanti. Poiché per definizione il rischio causato dall'esposizione al rumore è risultato anche della numerosità degli eventi che sono funzione dell'intensificarsi dei transiti degli aeromobili secondo il programma di sviluppo, è dato che specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie, nelle aree esterne contigue al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti di rumore e/o opportunamente protette dalla pressione sonora.</p>	<p>L'effetto di perturbazione alle specie (stress, eventuale non insediamento di coppie o riduzione del loro successo riproduttivo) vi sia ma non possa avere, alla luce dell'entità dei contingenti coinvolti, effetti significativi sul grado di conservazione delle specie di interesse, comunitario e conservazionistico.</p>
	<p>Aspetti naturalistici: inquinamento atmosferico</p> <p>Si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio causato dalle immissioni in atmosfera degli inquinanti originati dalle combustioni dei propulsori degli aeromobili effettuando monitoraggio chimico-fisici e biologici sulle matrici, sovracittale, pubblicando i risultati ed eventualmente progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contigue al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti di rumore e/o opportunamente protette dalla pressione sonora.</p>	<p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Movimento 5 Stelle di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039800 del 02/12/2014</p>	<p>Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC proponente dell'istanza VIA in oggetto, risulta essere il soggetto pubblico preposto di controllo e vigilanza delle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE). Esiste quindi una commissione di ruoli tra il proponente e autorità garante del corretto svolgimento delle attività del gestore.</p> <p>Procedura: no alla suddivisione in due MP (2021 e 2030) L'ente gestore dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera (SAVE) ha presentato a fine 2011 il "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 (Masterplan 2030)" successivamente approvato in via tecnica da ENAC. Masterplan 2021 contiene nel suo interno molte similitudini al Masterplan 2030. Vi sono molteplici riferimenti nel Masterplan 2021, a possibili ampliamenti rispetto al progetto presentato e, nel contempo, nel Masterplan 2030, vi sono contenute tutte le opere di fatto da realizzare nell'istanza V.I.A. in oggetto. Riteniamo pertanto che l'opera debba essere necessariamente sottoposta a VAS e ad una valutazione di impatto ambientale e acustica facendo riferimento al progetto complessivo così come approvato da ENAC, senza dividere l'opera in 2 step, considerando il primo al 2021. Riteniamo altresì che l'opera prevista al 2030 coinvolga il territorio del Comune di Marcon per l'impatto ambientale conseguente e si giudicano insufficienti le considerazioni contenute nel documento in oggetto riferite al nostro territorio, in funzione del possibile ampliamento del 2030</p>	<p>Controdeduzioni</p> <p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". L'applicabilità della procedura di VIA non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in iter approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per supportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuna stralzo. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>


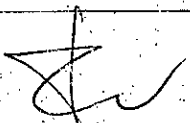
Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Associazione La Salsola; prot.n. DVA-2014-0039732 del 02/12/2014</p>	<p>Inserimento Marcon in Commissione aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> In riferimento al Elaborato C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore a pag. 10 è riprodotta la fig. C1-1 "Area vasta individuata come componente rumore" preceduta da questo testo: L'Area Vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DCPM 14.11.97 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade (TV) e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT. Dal 2003 al 2013 le movimentazioni aeree dell'aeroporto Marco Polo (atterraggi e decolli) sono passate da 62'000 a 81'000 coinvolgendo anche il territorio del comune di Marcon. Il DM del 31.10.1997 all'art. 5 prevede che in ogni aeroporto aperto al traffico civile sia istituita da parte dell' Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) una commissione competente a definire le procedure per il contenimento dei rumori aeroportuali composta anche da un rappresentante dei "comuni interessati". Poiché il territorio del comune di Marcon è interessato direttamente dal sorvolo "in allontanamento" degli aerei decollati dal Marco Polo, e lo sarà maggiormente in previsione dell'istanza in oggetto, coinvolto maggiormente dalle operazioni di volo e dalla costruzione delle infrastrutture che impatteranno in maniera diretta nel territorio, si considera necessaria la presenza di una rappresentanza attiva del Comune di Marcon come parte integrante della commissione indicata. <p>Il comune di Marcon non ci risulta far parte della commissione indicata dopo domanda specifica rivolta alla nostra amministrazione.</p> <p>Orizzonte temporale dalle valutazioni a 30 anni</p> <p>Si deve assumere un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni, garantendo la compatibilità di carichi e impatti per tale intero periodo, e quindi assumendo già da ora tutti gli impegni a tal fine necessari, se del caso con le dovute regole e limitazioni esplicite e cogenti anche di traffico. L'eventuale seconda serie di opere, allorquando effettivamente arrivasse alla decisione potrà costituire variante di quarto (o quinto) periodo di lungo periodo ed essere distintamente valutata, ma appunto come variante incrementale di un qualcosa che comunque c'è, e che è stato comunque programmato (anche da sé solo) e durerà per un lungo periodo, e che quindi nel momento in cui viene decisa, deve essere accertata e già regolata perché sia compatibile comunque per l'intero lungo periodo della sua vita utile (come impone la legge). E non per un assurdo orizzonte di soli 7 anni (come proposto da SAVE/ENAC ma mai ammesso per alcuna grande opera pubblica): quindi si chiede che si assuma un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni.</p> 	<p>Fanno parte delle Commissioni aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale. Il comune di Marcon non lo è.</p> <p>L'orizzonte temporale 2021 di analisi permette di stimare l'impatto dell'aeroporto determinato dalle soglie di traffico passeggeri ed aeromobili che sono state previste al 2021. Ad oggi non vi sono evidenze di ulteriori possibilità di crescita di movimenti allo stato infrastrutturale previsto per il 2021, pertanto tali soglie e la relativa "impronta ambientale" dell'aeroporto, a meno di ulteriori piani di sviluppo, che necessariamente dovranno prevedere ulteriori infrastrutture ed essere sottoposti a VIA, rimangono valide in senso conservativo (in quanto non tengono conto di miglioramenti tecnologici futuri, anche per gli anni successivi).</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p></p> <p>Associazione La Salsola: prot. n. DVA-2014-0039732 del 02/12/2014.</p>	<p>Rumore: soglie OMS</p> <ul style="list-style-type: none"> L'impatto acustico deve essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, che, sulla base di molti convalidati studi, chiede per proteggere da accertati rischi di malattia. limiti di 55 (giorno) e 45 (notte) decibel (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea). <p>Si chiede che l'impatto acustico sia essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria Indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e che la VIA debba perseguire una compatibilità sostanziale e prescrivere quelle modifiche e/o integrazioni progettuali che mettano in sicurezza la salute della popolazione esposta per tutte le opere fonti di impatto acustico in progetto nel prossimo e/o remoto futuro</p> <p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi</p> <p>Verificare al di là delle simulazione matematiche lo stato reale di inquinamento al suolo e nei fondali lagunari che sono sedi di catene trofiche che su cui si avvale l'alimentazione umana soggiacenti ai sorvoli di arrivo e decollo e antistanti gli scarichi in laguna.</p> <p>Si chiede pertanto che la VIA prescriva le misurazioni attuali (pre opere) che individuino gli inquinanti accumulati (da emissioni di polveri e aerosol degli aerei; dilavamenti di polveri, antighi e lubrificanti dalle superfici aeroportuali, ecc..) e disponga nel caso limitazioni e rimedi efficaci (e anche bonifiche).</p> <p>Sviluppo intermodalità</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantire un possibile e dovuto riequilibrio modale nell'accessibilità dell'aeroporto, impedendo nuovi ulteriori parcheggi perché si potrà usufruire del servizio ferroviario (SPMR e anche AV) tramite il già valutato e approvato raccordo Dese-Aeroporto: la stessa SAVE ha già previsto che già il solo servizio SPMR potrà facilmente catturare 3 milioni di passeggeri aeroportuali all'anno (con potenzialità ben maggiori). Poiché tale raccordo e servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA sia proprio a servizio dell'aeroporto e attuabile subito prima di ogni altro intervento. <p>Si chiede che la VIA valuti ed esiga che lato terra il traffico incrementale sia tutto assolto da quel nuovo servizio e non da nuovi parcheggi e relativo traffico su gomma (che sono ulteriori fonti di inquinamento ambientale generale).</p> <p>Traffico acqueo e collegamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> impegno da parte di SAVE ed ENAC con Il Comune di Venezia a progettare un sistema di collegamenti acquei con Venezia regolato adeguatamente per garantire traffico, velocità e moto ondosio finalmente compatibili con la laguna (e non Impattanti come ora); che tali collegamenti acquei e lo scambio intermodale di Tessera sia, come da decenni stabilito, a servizio anche delle generali esigenze urbane e turistiche, salvaguardando quindi l'originario disegno di un Terminal di gronda di competenza comunale, e non tutto aeroportuale e di SAVE (come invece vorrebbe SAVE, accaparrandosi l'area nell'ambito aeroportuale) 	<p>Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno).</p> <p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale e conseguenza della concentrazione, in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi.</p> <p>Il Masterplan dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SPMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p>
<p></p> <p></p>	<p>Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>	<p></p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
Comune di Jesolo; prot. n. DVA-2014- 0039637 del 01/12/2014	<p>Opere di compensazione: restauro naturalistico del bordo lagunare fino a foce Dese Poiché le opere aeroportuali pregresse hanno alterato profondamente il margine lagunare sottraendo ampie superfici barenose e di velme all'ecosistema lagunare che ne ha sofferto in termini di qualità delle matrici (acque e fondali) e in termini di ridotta biodiversità la cui importanza è riconosciuta dalla relazione stessa dello SIA, si chiede di provvedere proiettualmente ad un restauro naturalistico della morfologia ed ecologica del bordo lagunare pesantemente ferito dalla piattaforma aeroportuale e tuttora non ricomposto e non rinaturato, ricostituendo una reale continuità ecologica e una percorribilità ricreativa di tutta la gronda tra le barene di Campalto, la foce dell'attuale fiume Marzenego-Osellino e le barene e la foce del fiume Dese, sia lato laguna che lato retroterra.</p> <p>Ripubblicazione SIA con integrate osservazioni dei cittadini</p> <p>Poiché si ritiene che le opere previste possano essere accettate solo in una visione strategica di sostenibilità generale nella quale fare finalmente i conti con la realtà e il principio che "a tutto c'è un limite", e quindi anche allo sviluppo aeroportuale e alle relative pressioni ambientali che si può rispettosamente chiedere alle popolazioni di accettare si chiede che siano completate e corrette le analisi dello Studio Ambientale come da osservazioni sopra elencate con nuova pubblicazione e nuove osservazioni da parte della cittadinanza esposta.</p> <p>Richiesta deposito al Comune di Jesolo</p> <p>Questa Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto. Pertanto si chiede che, al fine di poter elaborare opportune osservazioni, in ottemperanza dell'art. 23, punto 3, del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii la documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, a seconda dei casi, presso gli uffici dell' autorità competente, delle regioni, delle province e dei comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione. Il proponente depositi presso l'Amministrazione comunale di Jesolo il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, V.Inc.A e Paesaggistica).</p>	<p>Nelle azioni di compensazione ci sono interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto, quali, ad esempio, l'intervento C5 "Riqualifica barene canale di Tesserà". L'efficacia di tali misure viene illustrata nell'approfondimento contenuto negli elaborati di integrazione</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni, oggetto di ripubblicazione</p> <p>Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Jesolo.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p></p> <p>Circoli del PD di Campalto- Favaro/Dese- Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014</p>	<p>VIA-VAS, turismo a Venezia</p> <p>Il Masterplan deve essere sottoposto a V.A.S.</p> <p>La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) riguarda i Piani e i Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto un diverso strumento di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.).</p> <p>La valutazione di impatto strategica assume pertanto grande valenza, in relazione all'ambiente circostante particolarmente delicato come quello lagunare e l'impatto turistico sulla città di Venezia che già soffre di notevoli problemi di saturazione. Studi recentissimi indicano in 27 milioni le presenze turistiche annue a Venezia. Questo dato preoccupa molto e indica nella saturazione turistica della città e nelle pesantissime ripercussioni sul fragile tessuto fisico, architettonico e sociale della città, un grave pericolo per la sopravvivenza stessa di Venezia. Il dibattito cittadino sulla presenza delle grandi navi ne rappresenta un significativo aspetto. Da tener presente che il numero di turisti delle navi da crociera è di circa 2 milioni, di gran lunga inferiore ai passeggeri dell'aeroporto.</p> <p>Il consistente aumento del numero dei passeggeri previsto dal Masterplan, (da 8,5 a 11,6 milioni) e le ricadute sulla Città storica, al nostro avviso, non sono adeguatamente valutate dai documenti presentati. Qualora la V.A.S. fosse applicata solo al P.I.N.A. che è ancora in fase di discussione e di approvazione, si verificherebbe la paradossale conseguenza che i progetti previsti nel Masterplan 2021 sarebbero eseguiti prima della V.A.S. e cioè prima dell'esame di tutti gli impatti che la V.A.S. può far emergere.</p> <p>Arce di espansione - Aeroterminale</p> <p>Contrarietà all'ampliamento del sedime aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel Masterplan viene chiesta l'acquisizione al sedime aeroportuale dell'area del Terminal di Tessera e del bacino di laminazione di 15 ha. Riteniamo le summenzionate aree non necessarie agli obiettivi del Masterplan e non funzionali allo sviluppo dell'aeroporto. Queste aree devono essere lasciate alla pianificazione degli enti territoriali locali. • Terminal di Tessera: l'area deve mantenere ruolo e funzioni urbane di interscambio Terraferma/Venezia e isole della Laguna Nord. L'area non è necessaria per lo sviluppo dell'Aeroporto e deve svolgere funzione di cuscinetto fra abitato Tessera e l'aeroporto. Se dichiarata "sedime" sarebbe regolata con norme "sovraindicate" al territorio. Chiediamo pertanto che NON sia accolta la richiesta di acquisizione al sedime aeroportuale. 	<p>La procedura rispetta quanto già seguito per le medesime infrastrutture</p>
<p></p> <p></p> <p></p> <p></p>	<p>Arce di espansione - Aeroterminale</p> <p>Contrarietà all'ampliamento del sedime aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel Masterplan viene chiesta l'acquisizione al sedime aeroportuale dell'area del Terminal di Tessera e del bacino di laminazione di 15 ha. Riteniamo le summenzionate aree non necessarie agli obiettivi del Masterplan e non funzionali allo sviluppo dell'aeroporto. Queste aree devono essere lasciate alla pianificazione degli enti territoriali locali. • Terminal di Tessera: l'area deve mantenere ruolo e funzioni urbane di interscambio Terraferma/Venezia e isole della Laguna Nord. L'area non è necessaria per lo sviluppo dell'Aeroporto e deve svolgere funzione di cuscinetto fra abitato Tessera e l'aeroporto. Se dichiarata "sedime" sarebbe regolata con norme "sovraindicate" al territorio. Chiediamo pertanto che NON sia accolta la richiesta di acquisizione al sedime aeroportuale. 	<p>Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal Comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>


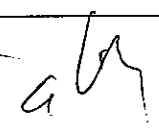
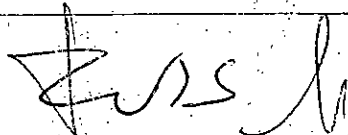


Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Circoli del PD di Campallo- Favaro/Dese- Tessera, prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014</p>	<p>Osservazione Area di espansione - Bacino di laminazione Sia stralciato dal Masterplan il bacino di laminazione (arca 5.01) e pertanto non sia acquisito al sedime aeroportuale. L'invarianza idraulica sia assicurata dalla ricalibratura dei canali di bonifica presenti. Osserviamo che l'uso dell'area quale bacino di laminazione, comporta il rischio di deterioramento del sito archeologico e, in tutti i casi, la presenza dell'acqua comprometterebbe qualsiasi progetto di visitabilità del sito che la SAVE si è impegnata ad assicurare [cfr. opere di compensazione]. Dato che l'area svolge funzione di laminazione e di sicurezza idraulica non solo per l'aeroporto ma anche per abitato di Tessera e Cà Noghera [2000 abitanti ca.], l'acquisizione a sedime aeroportuale risulta incompatibile con la migliore gestione del rischio idraulico la cui competenza spetta al Consorzio Acque Risorgive. Proponiamo che l'area in oggetto sia stralciata e le esigenze di invarianza idraulica siano assicurate dalla ricalibratura dei canali di bonifica esistenti e che pertanto l'area NON sia acquisita al sedime aeroportuale Acquisizione abitazioni limitrofe al campeggio Alba D'Oro Acquisizione al sedime aeroportuale dell'area ex campeggio Alba d'Oro. Non abbiamo precluso all'acquisizione al sedime sia, data la vicinanza di alcune abitazioni, riteniamo che l'area NON debba essere adibita a funzioni ricreative e/o pericolose e che, pertanto, emissioni aeree inquinanti. Vanno previste opere di protezione e mitigazione con dossi e alberature come previsto peraltro dal piano decennale 2012/2021 su Cà Noghera. Proponiamo di valutare l'acquisizione da parte di SAVE delle abitazioni limitrofe. Opere di mitigazione: sistema fognario Tessera e Cà Noghera SAVE contribuisca a risolvere il problema dell'insufficienza del sistema fognario di Tessera e Cà Noghera. Viste le dimensioni progettuali ed economiche degli interventi in materia di qualificazione della rete idraulica dell'aeroporto, proponiamo quale opera di mitigazione, che Save contribuisca a risolvere le criticità per Cà Noghera e Tessera per quanto riguarda il sistema fognario. L'abitato di Cà Noghera non è collegato al sistema fognario e Tessera ha ancora un sistema misto di separazione per le acque nere con bianche. Proponiamo che Save, anche in collaborazione con altri soggetti, in relazione alla esecuzione del P.P. Terminal di Tessera e del Quadrante di Tessera, si impegni ad intervenire per dare soluzione definitiva alle criticità del sistema fognario di Tessera e Cà Noghera.</p>	<p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p> <p>L'analisi degli impatti legati al Masterplan 2021 non prevede l'acquisizione delle aree ma interventi di mitigazione sui singoli recettori, a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio. Si vedano anche gli elaborati di risposta alla richiesta integrazione.</p> <p>Gli ambiti proposti non sono di competenza del gestore aeroportuale ne del Ministero dei trasporti (ENAC). SAVE inoltre, attraverso il Masterplan Idraulico ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Riduzione scarichi in laguna Si riduca il più possibile lo scarico diretto delle acque in laguna. Chiediamo sia ulteriormente potenziato il sistema di intercettazione e di depurazione delle acque che sversano direttamente in Laguna.</p>	<p>La gestione delle portate meteoriche generate nelle aree scolanti in laguna è affidata ad una rete di raccolta i cui punti di valle sono costituiti da manufatti di scarico dislocati lungo il perimetro esterno del sedime aeroportuale. Nello specifico, sono presenti 5 manufatti di scarico principali presidiati da altrettanti impianti di trattamento delle acque di dilavamento, con annessa vasca di accumulo dimensionata per le acque di prima pioggia. Le portate meteoriche vengono convogliate all'interno di tali manufatti, trattate con impianti a filtro di tipo "stormfilter", recentemente oggetto di riqualifica in seguito alla messa in sicurezza dell'argine lagunare (Intervento OP 435 - 2010), e successivamente sollevate in laguna mediante pompe sommergibili. I volumi eccedenti la prima pioggia sono scaricati direttamente in laguna, in accordo con la normativa vigente. Poiché nessun sostanziale incremento della superficie totale delle aree impermeabilizzate scolanti in laguna è previsto dal Masterplan, l'attuale dimensione delle vasche di accumulo delle acque di prima pioggia continuerà anche in futuro ad assicurare il volume di stoccaggio necessario. Inoltre il Masterplan prevede un potenziamento dell'impianto di depurazione delle acque nere.</p>
	<p>Recepimento PAT Venezia approvato il 30/09/2014 Il Masterplan 2021 recepisce quanto deciso dal Consiglio Comunale di Venezia nel piano di assetto del territorio già approvato in data 30/09/2014 e vigente a partire dal 15/11/2014. Alcuni importanti aspetti infrastrutturali che riguardano l'Aeroporto, sono stati considerati e risolti dalla Pianificazione comunale. In particolare ci riferiamo al ruolo della Stazione di Mestre in relazione al collegamento ferroviario e alla fermata in Aeroporto, il Quadrante di Tessera e al Piano Particolareggiato dei Terminali di Tessera. Pertanto chiediamo che il Masterplan 2021 recepisca le indicazioni previste dal PAT.</p>	<p>Si vedano anche gli elaborati di risposta alla richiesta integrazioni. Lo Studio di Impatto Ambientale nell'analisi programmatica prende in considerazione il PAT del Comune di Venezia riprendendo quanto previsto da questo strumento urbanistico in merito alla viabilità e al collegamento ferroviario fra Mestre e Aeroporto. Inoltre, il Quadro Programmatico analizza per esteso anche il PUM del Comune di Venezia scendendo ancora più in dettaglio in merito alle scelte inerenti alla viabilità e ai collegamenti ferroviari. Tuttavia si deve sottolineare che pur avendo per l'appunto preso in considerazione i suddetti piani e le loro previsioni trasversali per una visione d'insieme delle scelte urbanistiche comunali, tali previsioni non interessano il Masterplan 2021 in quanto gli interventi dello stesso non riguardano i temi oggetto di questa specifica osservazione.</p>

Proposta di Parere - Allegato

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the bottom and a checkmark at the top right.

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Circoli del PD di Campalto- Favaro/Dese- Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014</p>	<p>VIARCH preesistenze e progetto sulla Via Annia in bacino di laminazione ARCHEOLOGIA</p> <p>Stipisce che la "Verifica preliminare dell'interesse archeologico" metta in evidenza che le preesistenze archeologiche siano pochissime all'interno del sedime aeroportuale. Abbiamo motivo di ritenere che nella costruzione dell'aeroporto molte testimonianze archeologiche siano state perdute. Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 sono molteplici e significativi. Riteniamo di dover raccomandare la massima attenzione nell'esecuzione dei lavori, in particolare in prossimità delle aree ex Ca' Mocenigo e Ca' Zorzi sede (edifici che sono stati abbattuti), a quanto consta, vedi sopra punto PD_3), proponiamo sia predisposto, in collaborazione con la Sovrintendenza e la Direzione del Museo di Altino, un progetto "visita via Annia".</p>	<p>Le modalità con cui è stato condotto lo studio, sono state concordate con la Sovrintendenza archeologica.</p> <p>Su queste condizioni sono stati indicati gli elementi presenti nella bibliografia archeologica di settore e tra i dati inediti depositati presso gli archivi della soprintendenza stessa. I dati inseriti sono tutti quelli disponibili.</p> <p>E' noto che la costruzione dell'aeroporto abbia modificato radicalmente la morfologia del margine lagunare mediante una consistenza movimentazione del suolo. Ma il momento storico e le conoscenze sul margine lagunare all'epoca della costruzione dell'aeroporto non hanno consentito l'attenzione che oggi siamo in grado di offrire al patrimonio archeologico.</p> <p>Per questa ragione la tutela del patrimonio archeologico non si esaurisce con il documento di Verifica preliminare dell'interesse archeologico ma prosegue con la definizione dei piani di sondaggi preventivi per ogni intervento del Masterplan. Tali piani concordati con la Sovrintendenza, consentono di avere informazioni sulla natura del suolo mediante la realizzazione di sondaggi, carotaggi o trincee esplorative realizzati prima dell'apertura del cantiere.</p> <p>Ogni intervento del Masterplan 2021 sarà in ogni caso sottoposto a sorveglianza archeologica in fase di scavi.</p> <p>L'area del bacino di laminazione è già area sottoposta a vincolo archeologico per la legge 431/1985; la Sovrintendenza archeologica è già al corrente del suo inserimento nel Masterplan. Infatti lo Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale - mitigazioni e compensazioni) inserisce a tal proposito una misura di compensazione che è stata ulteriormente estesa nella fase di integrazioni.</p>
	<p>Opere di mitigazione e compensazione/Accordi di programma</p> <p>Opere di mitigazione e compensazione applicazione dell'art. 4 convenzione allegata alla concessione aeroportuale. Si predispongano accordi di programma con gli enti competenti</p> <p>Molte opere di compensazione prevedono l'esecuzione di lavori ed espropri in aree al di fuori del sedime aeroportuale. Ciò significa stabilire Accordi con altre Istituzioni (Comuni, Magistrato, Acque, Consorzio Riforma, Anas ecc) e significa seguire la pianificazione che eventualmente le altre Istituzioni avessero già predisposto. Vi è la necessità di un percorso decisionale partecipato e trasparente con le Istituzioni e le agenzie rappresentative del territorio. Anche in applicazione dell'art. 4 della succitata Convenzione adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti", va predisposto un cronoprogramma preciso e va definita la qualità delle opere previste. Tali opere, in particolare quelle di mitigazione, vanno eseguite prima dell'esecuzione degli interventi.</p>	<p>Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel piano di sviluppo.</p> <p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quasi totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni ed enti competenti sui territori e gli ambiti interessati.</p> <p>Per quanto concerne gli interventi di mitigazione per la componente rumore essi saranno attuati a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Opere di mitigazione: insonorizzazione maggior numero di edifici Interventi di mitigazione del rumore, insonorizzazione acustica degli edifici applicazione principi di precauzione e prevenzione. Il Masterplan prevede misure di insonorizzazione su circa 15 edifici. Gli interventi sono destinati alle abitazioni che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021. Anche in attuazione di monitoraggi e verifiche successive, riteniamo che la previsione debba riguardare un numero più elevato di edifici per comprendere anche quelli situati oltre la SS Triestina, di fronte il Centro Meccanizzato delle Poste, in applicazione dei principi di precauzione e prevenzione.</p> <p>Opere di mitigazione: terrapieno alberato</p> <p>Opere di mitigazione a protezione dell'abitato di Tessera, si realizzi l'intervento M3b.</p> <p>Gli interventi M3 e M3b sono stati definiti alternativi fra loro. Riteniamo che l'intervento M3b (cintura alberata su terrapieno) sia in grado di garantire una migliore protezione dell'abitato di Tessera.</p> <p>Tutela alberi ex vivaio Benetazzo</p> <p>Recupero degli alberi ex vivaio Benetazzo situati all'interno del sedime aeroportuale. Il Masterplan prevede importanti lavori che possono comportare lo spostamento di alberi pregiati di grossa taglia. Chiediamo che questi alberi siano tutelati e, in caso di necessità di spostamento, si preveda il reimpianto, sia all'interno del sedime che eventualmente all'esterno, secondo tecniche consolidate e conosciute.</p> <p>Fornitura energia per edifici pubblici</p> <p>Produzione di energia: SAVE foraisca o pagli l'elettricità a un edificio (o più edifici, parchi, aree, o opere di interesse pubblico) secondo modalità da definire con la Municipalità di Favaro e con le realtà associative di Tessera.</p> <p>MP2030</p>	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio. Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
	<p>Opere di mitigazione: protezione dell'abitato di Tessera, si realizzi l'intervento M3b.</p> <p>Gli interventi M3 e M3b sono stati definiti alternativi fra loro. Riteniamo che l'intervento M3b (cintura alberata su terrapieno) sia in grado di garantire una migliore protezione dell'abitato di Tessera.</p>	<p>I risultati in termini di abbattimento acustico grazie alla realizzazione degli interventi di mitigazione sono illustrati nella documentazione integrativa.</p>
	<p>Tutela alberi ex vivaio Benetazzo</p> <p>Recupero degli alberi ex vivaio Benetazzo situati all'interno del sedime aeroportuale. Il Masterplan prevede importanti lavori che possono comportare lo spostamento di alberi pregiati di grossa taglia. Chiediamo che questi alberi siano tutelati e, in caso di necessità di spostamento, si preveda il reimpianto, sia all'interno del sedime che eventualmente all'esterno, secondo tecniche consolidate e conosciute.</p>	<p>Qualunque intervento inserito nel Masterplan 2021 per essere eseguito dovrà conseguire e completare tutti gli iter autorizzativi necessari, inclusi quelli di carattere naturalistico/forestale.</p>
	<p>Fornitura energia per edifici pubblici</p> <p>Produzione di energia: SAVE foraisca o pagli l'elettricità a un edificio (o più edifici, parchi, aree, o opere di interesse pubblico) secondo modalità da definire con la Municipalità di Favaro e con le realtà associative di Tessera.</p> <p>MP2030</p>	<p>Nella documentazione integrativa è stato previsto un intervento di riqualifica di un edificio pubblico recettore sensibile impattato dalle attività aeroportuali.</p>
	<p>Ribadiamo la nostra assoluta contrarietà, per le ragioni esposte ai punti precedenti, allo sviluppo dell'aeroporto basato sulla costruzione di nuove piste e pertanto chiediamo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la modifica Masterplan 2030 e lo stralcio di nuove piste; • la modifica del Piano Nazionale Aeroporti per quanto riguarda il Marco Polo e lo stralcio di nuove piste. 	<p>Il Masterplan 2030 non è in valutazione. Il Masterplan oggetto di VIA, per il quale è in itinere la procedura autorizzatoria, è il MP 2021.</p>


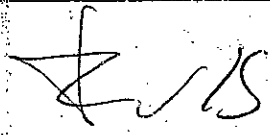
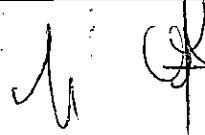
Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014</p>	<p>Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE Spa.</p>	<p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.L.vo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". L'applicabilità della procedura di VIA non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
<p>Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014</p>	<p>Procedura: VAS/VIA Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano Nazionale degli Aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Masterplan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste, per la VIA.</p> <p>Procedura: MP 2030 ENAC - Ente Nazionale - Aviazione Civile ha presentato un Master Plan approvato dalla stessa ENAC con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il <i>salami slicing</i>. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE SpA, con validità fino al 2030, è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'istanza in oggetto.</p>	<p>La procedura rispetta quanto già seguito per le medesime infrastrutture</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dai SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Marcon: prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014</p>	<p>VINCA: mancata considerazione Cave di Gaggio Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono prese in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPSIT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC.IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), marcando completamente di prendere in considerazione il SIC ZPS IT3250016 (Cave Gaggio) che consta di due aree protette, distanti circa 4,5 km in linea d'aria dal sedime aeroportuale già esistente. Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative. Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p> <p>VINCA: mancata considerazione aree di interesse naturalistico</p> <p>Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alla rete ecologica locale (Fiumi Zero e Desc) e le aree di interesse naturalistico (Boschetto di Zuccatèrio), che anche in questo caso non risultano sottoposte né a procedura di VINCA, né di screening relativo alla VINCA.</p> <p>Previsioni di traffico e strategie compagnie di volo</p> <p>Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 11'622'148 passeggeri/anno, ragguardate a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato, sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p> <p>Previsione parcheggi e park B1 (relazione illustrativa)</p> <p>Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione Illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99 - dimensione dei parcheggi a pag. 127 - sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo del fabbisogno al 2021, un numero complesso di 8.310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo del fabbisogno così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1.000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga in tre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati da SAVE SpA, ad oggi i posti liberi variano giornalmente dal 1280 al 2320; pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.</p>	<p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC/ZPS IT3250016 Cave di Gaggio è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale (oltre 5 km), ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano anche gli elaborati di risposta alla richiesta integrazioni</p> <p>Le aree di interesse naturalistico citate sono all'esterno delle aree di incidenza dei fattori di pressione.</p> <p>Le valutazioni legate alle logiche di sviluppo delle compagnie di volo o alla capacità di sviluppo della catchment area sono contenute nelle valutazioni di crescita espresse attraverso il metodo degli studi di mercato.</p>
		<p>La relazione di Masterplan definisce l'esatto numero di posti auto necessari in relazione alla crescita dei passeggeri ed alle modalità di accesso allo scalo. Va tenuto in considerazione che oltre i posti auto per i passeggeri vanno previsti posti auto anche per gli operatori aeroportuali ed i parcheggi esistenti al di fuori del sedime aeroportuale sempre a servizio dell'aeroporto, oltre quelli presenti all'interno del sedime. I diversi riferimenti indicati vanno contestualizzati all'interno della trattazione e degli interventi cui si riferiscono.</p> <p>Circa il tasso di riempimento attuale essendo lo scalo a vocazione fortemente stagionale la domanda posti auto è stata dimensionata anche sulla base del periodo di maggior traffico.</p>

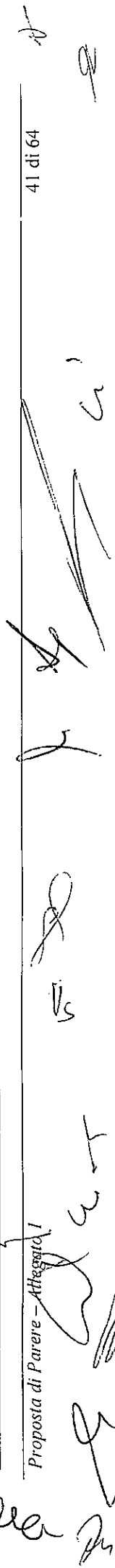
Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Rumore: dati ISTAT 2001</p> <p>Al documento di studio di impatto ambientale Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, pag. 36, è indicato che per valutare l'analisi della popolazione esposta al rumore sono state usate informazioni censuarie per il Comune di Marcon sulla base dei dati ISTAT del censimento del 2001, incrementando i dati stessi con una maggioranza del 20%. Non si capisce perché non si siano utilizzati i dati del censimento del 2011, considerando che sulla scorta dei dati analizzati nello studio la popolazione residente a Marcon oggi risulterebbe di 14'640 abitanti (con incremento del 20%), contro invece le oltre 17'000 persone effettivamente residenti.</p> <p>Rumore: area vasta</p> <p>Al documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, a pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata risulta evidentemente non essere centrata rispetto al sedime dell'aeroporto. Il disegno individuato si estende in modo significativo verso est fino ad andare a comprendere quasi per intero l'abitato del centro storico di Venezia, mentre l'area ad ovest dell'attuale aerostazione è limitata ad una profondità molto più contenuta senza che ciò derivi da qualche razionale valutazione. Se tale scelta è stata forse dettata dalla necessità di inscrivere l'area di asservimento all'aeroporto relativa al traffico aereo, non si capisce perché per la stessa ragione, non debba essere considerata l'area relativa alla intera estensione della bretella autostradale di raccordo A4-Aeroporto Marco Polo.</p>	<p>I dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelli della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conscrvativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe I.</p> <p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>L'area include la bretella autostradale e il casale di Tessera, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe dello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale - rumore) e delle integrazioni.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014- 0039331 del 28/11/2014</p>	<p>Atmosfera: area vasta Studio di impatto ambientale Sezione C- Quadro di riferimento ambientale Atmosfera. A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta disintita in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura CI -1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrate le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Marcon con i suoi abitanti, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia, ed il territorio del Comune di Marcon è solo ricompreso in minima parte (perimetro sud). Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest/nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area designata ricomprenderebbe gli abitanti di Marcon e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio di Marcon.</p> <p>Rumore: effetti del traffico Lo studio del traffico ha correttamente, sul piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.</p> <p>Atmosfera: effetti combinati traffico aereo e stradale All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti i fattori di pressione.</p>	<p>L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando quindi le aree sottovoce che si trovano a sud-ovest rispetto alla pista mentre il comune di Marcon si trova a Nord ovest. Una parte del Comune di Marcon è ricompresa nell'area impatti ed evidenzia valori atesi di qualità dell'aria minimi rispetto ai limiti di legge per qualunque parametro; le altre zone del comune, ancora più lontane dalle sorgenti emissive non potranno che avere valori simili o ancora più bassi.</p> <p>La valutazione del rumore integrata ha considerato come fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traffico aereo; • traffico automobilistico e acqueo indotto; • traffico automobilistico e acqueo totale. <p>Proprio per valutare la somma degli effetti derivanti da aumento di traffico aereo e veicolare, le mappe di concentrazione e le tabelle relative ai recettori sensibili fanno riferimento alla somma di tutte le emissioni. Solo per i massimi giornalieri delle polveri e la massima oraria del CO, le due sorgenti di pressione sono state considerate separatamente, in quanto i massimi di concentrazione non possono essere coincidenti per sorgenti diverse.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Atmosfera: ricettori in comune di Marcon</p> <p>Studio di Impatto Ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale.</p> <p>Atmosfera. Quanto evidenziato nella osservazione n. 10 trova conferma anche a pag. 41 della Sintesi non tecnica è a pag. 46 del SIA - Atmosfera, dove viene riportato l'elenco dei ricettori sensibili. Si tratta di scuole, chiese, ospedali, sedi di associazioni, tutte ad eccezione delle ultime due (n. 24 e n. 25) collocate all'interno del territorio del Comune di Venezia. Appare discutibile e singolare che non siano stati individuati tra i ricettori sensibili anche le tre scuole e la chiesa della frazione di San Liberale del Comune di Marcon, frazione nella quale lo studio di impatto acustico elaborato nel SIA individua almeno altri due edifici (abitazioni civili) ricadenti al di fuori dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale.</p> <p>Atmosfera: polveri sottili e apporto dell'aeroporto</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km. Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione di fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto - esiti della centrale di misura e controllo delle polveri sottili). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece essere significativamente per effetto del dichiarato aumento della pavimentazione stradale.</p>	<p>Le simulazioni sono state effettuate per ogni inquinante su una griglia di circa 8x8 km, centrata sottovento rispetto alle emissioni degli aerei in decollo, con celle di 200x200 m, per un totale di 1600 recettori. Tali recettori sono presenti anche nell'area del comune di Marcon che ricade all'interno dell'area analizzata. Quindi anche per la scuola e la chiesa che sono in frazione di San Liberale. La concentrazione è quella calcolata nel dominio dei 1600 recettori. Nello specifico il modello rileva come la scuola e la chiesa di San Liberale ai confini dell'area, abbiano concentrazioni di polveri <0.1 µg/m³, media annuale.</p> <p>ARPAV stima che il contributo dell'aeroporto Marco Polo in termini di emissioni di polveri sottili sia pari allo 0.5 % delle emissioni complessive del Comune di Venezia. Pertanto, la stessa ARPAV conferma che l'apporto aeroportuale sia veramente ridotto. Per quanto riguarda le aree di ricaduta, se volessimo considerare dove si depositano le emissioni degli aerei in quota dovremmo arrivare oltre i confini Italiani, in quanto, per i fenomeni di trasporto atmosferico, un'emissione a circa 300 metri di altezza, interessando gli strati alti dell'atmosfera ed essendo quasi sempre al di sopra dello strato di rimescolamento - non ricade nelle vicinanze del punto di emissione ma a grandissima distanza.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p></p>	<p>Atmosfera: polveri sottili valutazione Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5}: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.</p>	<p>L'impatto delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5} al 2021 è nullo in quanto l'emissione maggiore di polveri deriva principalmente dal traffico veicolare (secondo metodiche Agenzia Europea per l'ambiente - EEA e Federal Aviation Administration degli Stati Uniti - FAA). Il parco veicoli è soggetto a continui miglioramenti tecnologici pertanto le emissioni stradali beneficiano nello scenario 2021 dell'introduzione dei veicoli euro5 e euro 6. Le emissioni al 2021 sono state stimate sempre con il software COPERT (dell'Agenzia Europea per l'Ambiente) che permette di fare elaborazioni con i veicoli Euro 5 ed Euro 6 che rappresenteranno la maggior parte dei veicoli circolanti al 2021. E' utile ricordare che la normativa euro 5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM₁₀ e PM_{2.5} subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.</p>
<p></p>	<p>Salute pubblica Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana dei territori diversamente interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto, per fattori di vicinanza e relativa percezione nell'ambito. Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto, per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica." Compensazioni e cronoprogramma Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli Investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrepanza tra i due, là dove il piano degli Investimenti (al punto 6.17 – mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17.900.000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.</p>	<p>Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) non è inteso in senso sminuente, ma con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo, non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Marcon, bensì dei superamenti della zonizzazione acustica convenuta per una sua parte, molto ridotta coincidente con la fascia di rispetto del fiume.</p>
<p></p>	<p>Compensazioni e cronoprogramma Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come da noi individuata nelle precedenti osservazioni.</p>	<p>Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati.</p>
<p>Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014</p>	<p>Monitoraggio atmosfera e rumore Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come da noi individuata nelle precedenti osservazioni.</p>	<p>Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione. Per quanto concerne l'atmosfera, le valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale non rilevano la necessità di monitoraggi ulteriori rispetto a quelli istituzionali e a quelli effettuati dal gestore aeroportuale; il PMA riguardo tale componente si ritiene esaustivo.</p>

Proposta di Parere - Allegato 1



Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
Municipalità di Favaro; prot. n. DVA-2014-0038932 del 25/11/2014	<p>Area Aeroterminale Acquisizione area.</p> <p>Nella documentazione resa disponibile per la consultazione si evince un interesse di SAVE per la possibile acquisizione dell'area definita "Area Aeroterminale" (individuata come area "A" - pag. 15 della Sintesi non Tecnica). Riteniamo che l'area in oggetto non debba essere posta in vendita in quanto ci sono piani strategici ventennali ma, in presenza di una effettiva acquisizione da parte di SAVE, si chiede che l'area rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga le medesime funzioni e destinazioni urbanistiche vigenti, meglio descritte nella Delibera della Giunta Comunale di Venezia n. 724 "Adozione del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera" del 20.12.2013.</p> <p>Area bacino di laminazione Acquisizione area.</p> <p>L'area a nord della Triestina (individuata come area "E", intervento 5.01 - pag. 15 della Sintesi non Tecnica) indicata come bacino di laminazione per l'abbattimento del rischio idraulico, si chiede che rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga la medesima destinazione urbanistica vigente. Si osserva inoltre che su tale area ricade parte del tracciato della "Via Anna" e che la realizzazione del bacino di laminazione potrebbe compromettere la conservazione.</p> <p>Opere di mitigazione e terrapieno Tessera</p> <p>Tra le opere di mitigazione ambientale venga mantenuto il progetto di realizzazione di un terrapieno a protezione dell'abitato di Ca' Noghiera o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione (il terrapieno era previsto nel documento "Programma degli Interventi piano decennale 2012/2021 - relazione di inquadramento).</p> <p>Opere di compensazione nuove: sistema fognario</p> <p>Tra le opere di compensazione siano previsti adeguati investimenti economici per l'ammodernamento dei sistemi di captazione della rete fognaria cittadina degli abitati di Tessera e Ca' Noghiera, con un intervento di separazione dei sistemi di acque bianche e acque nere</p> <p>Opere di mitigazione: terrapieno a protezione di Tessera</p> <p>Tra le opere di mitigazione sia mantenuto il progetto di realizzazione del terrapieno a protezione dell'abitato di Tessera (lungo la darsena e le Vie Bazzera e Vecchio Hangar) o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione.</p> <p>Opere di compensazione: insonorizzazioni abitazioni oltre la Triestina</p> <p>Tra le opere di compensazione siano previsti interventi di insonorizzazione delle abitazioni (miglioria dell'isolamento acustico degli edifici), collocate al di là della Triestina (di fronte all'edificio delle Poste meccanizzate - Via Ca' Viganò - Via della Laguna- ecc.).</p>	<p>Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0)</p> <p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio.</p> <p>Il Proponente, attraverso il Masterplan Idraulico, ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.</p> <p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione esistente sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio.</p> <p>Gli interventi indicati sono già stati previsti nelle opere di mitigazione; inoltre qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014</p>	<p>Opere di compensazione: ciclabile sulla strada lato sud della Triestina</p> <p>Tra le opere di compensazione sia prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina", oltre a quello già previsto sul lato Nord della stessa strada statale che invece si snoda in aperta campagna, isolato e senza illuminazione, con funzione spiccatamente escursionistica. L'opera risolverebbe una condizione di isolamento vissuto dalla maggioranza delle persone residenti a Ca' Noghiera, mettendole nelle condizioni di utilizzare un percorso ciclo-pedonale in completa sicurezza.</p> <p>Procedura: conflitto di interessi e Proponente</p> <p>Il proponente di una istanza VIA non può essere l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) poiché esso è l'ente pubblico cui spetta il compito di controllare e vigilare sulle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE nel caso di specie). Invero ENAC assumendo il ruolo e le funzioni di autorità competente non può essere anche il soggetto proponente l'istanza di VIA su di un piano di sviluppo predisposto dal gestore. Si chiede quindi che l'istanza in oggetto sia da ENAC ritirata e, se del caso, ripresentata dal gestore SAVE SpA.</p> <p>Procedura: VAS/VIA MP 2030</p> <p>Si chiede che l'istanza di VIA "Masterplan 2021" sia ripresentata dal proponente come istanza di una istanza VAS sul Masterplan 2030 che è comprensivo delle opere e degli interventi ora spaccettati nel Masterplan 2021 il quale ultimo necessiterà dopo di una VIA.</p> <ul style="list-style-type: none"> lo scrivente Comitato è convinto che l'attuale attività aeroportuale abbia già superato il limite di sostenibilità dell'ecosistema (persone ed ambiente) che sfrutta. Inoltre il SIA considera come situazione "base" o opzione 0 lo stato dell'Aeroporto al 2013. Questa determinazione è arbitraria poiché in realtà il punto di partenza di una corretta procedura VIA deve iniziare dal marzo 1999 (entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE e della L.R n. 10). <p>Si chiede che l'istanza di VIA in oggetto sia riproposta con un "opzione 0" all'anno 2000.</p> <p>Area vasta e Comuni interessati</p> <ul style="list-style-type: none"> Oltre al comune di Roncade anche altri "Comuni Interessati" e l'Ente Provincia di Treviso non sono stati coinvolti nel procedimento di VIA, nonostante i loro territori siano sorvolati ed interessati dalle rotte aeree e pertanto comuni soggetti a potenziali inquinamenti da rumore e dell'aria generati dai voli. <p>Si chiede che l'istanza di VIA sia ritirata e ripresentata dal proponente, con il coinvolgimento in essa come "enti interessati" i Comuni di Roncade (TV), di Cavallin/Treponti (VE), di Jesolo (VE), di Casale sul Sile (TV) e l'Ente Provincia di Treviso.</p>	<p>Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghiera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto baricentrico al maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.</p> <p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". L'applicabilità della procedura di VIA non è nella natura privatistica o pubblicitaria dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in iter approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Dal 2000 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p> <p>L'area vasta nello Studio di Impatto Ambientale è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>SIA programmatico: area vasta Elaborato A- Quadro di riferimento programmatico – Al Inquadramento territoriale Le affermazioni espresse e non basatesi su di una verifica fattuale evidentemente mai operata dallo Studio testimoniano della superficialità e della strumentalità di elaborazione che emergono anche in altri punti dello Studio oggetto di successive nostre Osservazioni; caratteristiche che sono confermate anche dal grossolano errore di inserire il Comune di Roncade nella provincia di Venezia invece che in quella di Treviso (con il conseguente obbligo di considerare la Provincia di Treviso come "ente interessato") la richiesta è che il capitolo A1 sia ritirato e ripresentato con contenuti aderenti alla realtà dei fatti e privo della nota 2 (inerente la partecipazione del comune di Marcon alla commissione aeroportuale) non completamente veritiera e con l'interessamento dei comuni di Mira, di Jesolo, di Cavallino/Treponti, di Roncade, di Casale sul Sile e dell'Ente Provincia di Treviso.</p>	<p>L'area vasta nello Studio di Impatto Ambientale è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore. L'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon). In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni. Fanno parte delle Commissioni aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale. Il comune di Marcon non lo è.</p>
	<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) così come previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise. Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021. 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni. (elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.)</p>
Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014	<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> Anche in relazione a questa Osservazione è quindi inevitabile ed indispensabile che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) secondo quanto previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise. Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini - con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021. 	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.)</p>
	<p>Piano di rischio La richiesta è che il proponente espliciti se può essere inserito nel Masterplan 2021 delle tavole relative alle zone di rispetto differenti da quelle adottate dal Comune di Venezia con l'assenso di ENAC.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0)</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Rumore e dati di input La richiesta è che la Commissione Valutatrice possa far esaminare da un gruppo di tecnici propri i dati tecnici usati dallo Studio per determinare l'Opzione 0 e le conseguenti stime per il 2021</p> <p>Mitigazioni e compensazioni ambientali Mitigazioni: Insonorizzazione acustica degli edifici La richiesta è che sia eliminata, per evidente illogicità tecnica, la previsione di spostamento dei decolli notturni dalla testata 04 alla testata 22 e sia adottata una procedura antirumore consistente nello spostare i decolli notturni autorizzati previo controllo di legge sull'emissione sonora al punto Charlie della pista principale. Terrapieno vegetato sul fronte sud/est della darsena dell'aeroporto La richiesta è che questa proposta non sia qualificata fra le opere di Compensazione e Mitigazione o in subordine, una volta rimodulata maggiormente in funzione antirumore, sia dichiarata parte integrante di un'unica proposta d'interventi nominata "Barriere antirumore" comprendente la medesima e l'intervento M3b, del quale non può essere complementare, pena la perdita di qualsivoglia utilità antirumore Cintura alberata sul fronte abitato di Tessera la richiesta è che: a) l'intervento M3 non sia presentato come alternativo all'intervento M3b b) l'intervento sia riquilibrato come opera di compensazione ambientale (arredo urbano) e non come opera di mitigazione del rumore Terrapieno e cintura alberata La richiesta è che: a) il proponente inserisca l'area fra le "Aree da acquisire", previa verifica della disponibilità di massa alla cessione da parte dei proprietari dell'area b) il proponente, vista l'urgenza di mitigare il rumore, qualifichi tale intervento, se realizzabile, come prioritario e di attuazione in parallelo con gli interventi di ampliamento dell'infrastruttura presentando per questo uno specifico cronoprogramma Compensazioni: Nuovo percorso ciclopedonale Tessera-Cà Noghera La richiesta è che ENAC produca prova che tale opera sarà salvaguardata dalle opere previste nel Masterplan al 2030, approvato in via tecnica da ENAC stessa, a giustificazione dell'utilità permanente dell'intervento di compensazione. In caso di verificata inutilità dell'opera o in aggiunta ad essa come altro intervento di compensazione ambientale ad alta valenza sociale si ripropone (è stata scartata mesi fa da SAVE) la proposta di cui all'osservazione seguente. Rotatoria stradale a Tessera La richiesta è che la Commissione richieda ad ENAC di produrre i termini di accordo con Anas e con il Comune di Venezia per la realizzazione dell'opera, ad assicurazione che l'opera potrà essere realizzata</p>	<p>Tutte le valutazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale sono state vagliate e commentate da ISPRA.</p> <p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio.</p> <p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quasi totalità al di fuori del settore aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma fra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli aneliti interessati.</p>

[Handwritten signature]
Proposta di Parere - Allegato I

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Mitigazioni: inserimento barriera in laguna e acquisizione aree per Mb3:</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che il proponente qualora non sia in grado di assicurare l'acquisizione delle aree agricole necessarie all'attuazione dell'intervento di mitigazione Mb3 in tempo utile entro il 2021, provveda a proteggere dal rumore le abitazioni di Tessera con la costruzione della barriera sul sedime aeroportuale, proposta dal Comitato. La richiesta è che tale di mitigazione (barriera antirumore nel sedime a protezione dell'abitato di Tessera) sia inserita nello SIA (si veda estratto Dossier del Comitato inviato aprile 2014) 	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio.</p>
	<p>Mitigazioni e compensazioni PP terminal acqueo</p> <p>La richiesta è che il proponente ripresenti la proposta fornendo gli elementi necessari ad escludere una confluenza del progetto al pp Terminal acqueo del Comune di Venezia</p>	<p>Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
<p>Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014</p>	<p>Compensazioni: inserimento recupero torri</p> <p>La richiesta è che sia prevista dal proponente fra le opere ed interventi di compensazione ambientale anche l'erogazione una tantum di un contributo economico per il recupero e la valorizzazione paesaggistico/culturale della Torre e Pieve di Tessera e della torre di Dese.</p> <p>Compensazioni: ciclopedonale Tessera-Favaro</p> <p>Si chiede che l'insieme delle opere di compensazione ambientale sia inserita la previsione dell'erogazione al Comune o alla Municipalità di una contribuzione economica adeguata, vincolata al completamento della pista ciclopedonale da Tessera a Favaro.</p>	<p>Nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di lamirazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto. Una contributo una tantum economico non rientra nella fattispecie "compensazione ambientale"</p> <p>La pista ciclabile tra Tessera e Favaro è già stata deliberata e finanziata dalla municipalità di Favaro.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>VIARCH-VINCA-REL PAES e rotte di decollo (dispersione)</p> <p>La richiesta è che il proponente ripresenti i tre documenti con anche l'analisi della situazione di fatto e della stima sul rischio cui sono esposti i beni storico/culturali dei quali si è qui detto (Parco della Laguna nord, siti storico/architettonici di Burano e Torcello); il Comitato chiede al Ministero dell'Ambiente d'intervenire presso ENAV SpA affinché le rotte di allontanamento dall'aeroporto M. Polo verso il radiofaro VDR Vicenza seguano una rotta con virata sul mare - e non sul Parco della laguna nord di Venezia - a tutela di un delicato ed unico ambiente e di preziosissime testimonianze storiche.</p>	<p>Controdeduzioni</p> <p>Il tema delle rotte non è di competenza del Proponente.</p> <p>VINCA</p> <p>Per il wildlife strike, le rotte evidenziate sono a quote superiori ai 300 piedi, al di sotto della quale si concentra la maggior parte degli eventi (da letteratura), al di sopra sono non significativi. Il rischio di catastrofe aerea certamente, non è stato valutato.</p> <p>VIARCH</p> <p>Non di competenza del MATTM, ma del MIBAC</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA</p> <p>La relazione paesaggistica corredata, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.</p> <p>La relazione paesaggistica è richiesta per gli interventi di carattere urbanistico-edilizio in presenza di immobili ed aree di interesse paesaggistico tutelati dalla legge a termini dell'articolo 142, c in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157 (ad eccezione di quanto riportato nell'articolo 149 del Codice dei beni culturali) e del passaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.)</p> <p>Pertanto, come dichiarato nella premessa dello stesso documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica, la relazione paesaggistica è finalizzata alla valutazione degli effetti dal punto di vista paesaggistico dei soli interventi previsti dal Masterplan 2021 aventi rilevanza urbanistico-edilizia.</p> <p>In merito alle aree considerate, si evidenzia che il documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica sia nell'analisi dello stato attuale sia nel presentare gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica ha tenuto conto non solo dell'ambito di intervento ma anche del contesto paesaggistico, quest'ultimo è stato individuato in base all'analisi di intervisibilità degli interventi di carattere urbanistico-edilizio previsti dal Masterplan 2021 con gli ambiti paesaggistici interessati dal progetto.</p> <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Crescita passeggeri e turismo</p> <p>La richiesta è che il documento sia ripresentato con l'esplicitazione che i progetti per l'aumento della movimentazione annua dei passeggeri dovranno essere coerenti con la politica del Comune di Venezia di regolamentazione e di contenimento del flusso turistico in Città.</p>	


[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>Comitato di Tessera DVA-2014-0039305 del 27/11/2014</p>	<p>Socioeconomia La richiesta è che il proponente ritiri questo documento e lo ripresenti corredato anche di una analisi e di una previsione riguardante gli impatti economici al 2013 e al 2021 dell'attività aeroportuale sulle comunità dei cittadini delle frazioni più sopra elencate (Municipalità di Favaro, frazioni di Campalto, Tessera e Cà Noghera) e che per lo stesso motivo ritiri e ripresenti il paragrafo C2.1.9 Socio-economia del Documento C Monitoraggio e Conclusioni</p>	<p>L'assunto fondamentale dell'osservazione, assolutamente condivisibile, è quello che i benefici socio-economici dell'attività aeroportuale si distribuiscono su un territorio vasto, mentre i costi ricadono pressoché per intero su chi vive nei pressi dello scalo. La metodologia di lavoro seguita rispecchia appunto questo assunto fondamentale, estendendo l'analisi dell'impatto (positivo) sull'occupazione all'intera area vasta formata dal territorio delle Province di Venezia, Padova e Treviso, e focalizzando invece l'analisi degli impatti economici avversi, principalmente riconducibili al deprezzamento degli immobili residenziali, sull'area immediatamente circostante l'aeroporto. Eseguire una stima aggiuntiva dei benefici economici attesi dall'applicazione del Master Plan di Sviluppo Aeroportuale, specificamente focalizzata sulle comunità dell'intero aeroporto, come richiesto nell'osservazione, avrebbe senso nell'ottica di una stima costi-benefici, analisi che esula dallo scopo del SIA, ovvero quantificare i singoli impatti attesi sulle diverse componenti, siano essi positivi o negativi, e di individuare le più adeguate (e attuabili) misure di mitigazione/compensazione dove necessario.</p>
	<p>Socioeconomia La richiesta è il ritiro del documento e la ri-presentazione di un documento più completo delle parti carenti sopra evidenziate (svalorizzazione degli immobili) e privo di congetture assurde e in palese contrasto con la realtà</p>	<p>Scopo dello Studio di Impatto Ambientale è quello di stimare gli impatti futuri attesi dal Masterplan 2021, compreso l'incremento del numero dei voli, non quello di valutare gli eventuali impatti progressivi. La metodologia adottata fa riferimento alla variazione attesa del livello di rumorosità così come risultante da una rigorosa modellazione acustica, che permette di individuare con precisione le aree e le abitazioni soggette ad un incremento del livello sonoro continuo equivalente rispetto all'attuale, e di quantificarne l'entità. Gli esiti di tale modellazione acustica individuano variazioni attese inferiori ad 1 dBA per la maggior parte del nucleo abitato di Tessera e variazioni comprese tra 1 e 2 dBA per il tercio più orientale di tale abitato e per un numero di abitazioni ubicate lungo la SS Triestina, a Cà Noghera e ad Allino. Per nessuna unità abitativa, il modello individua un incremento del livello sonoro superiore a 2 dBA. La monetizzazione di tale disagio è stata svolta a partire dai risultati pubblicati di numerosi studi scientifici dedicati appunto all'investigazione di tale relazione, basati sulla variazione osservata dei prezzi di vendita degli immobili residenziali in aree urbane prossime ad aeroporti, che indicano tutti variazioni inferiori (anche considerevolmente) all'1% per decibel aggiuntivo, indice che è stato assunto cautelativamente come valore di riferimento per l'area in esame. Data la numerosità degli studi consultati, l'eterogeneità delle situazioni cui fanno riferimento e la sostanziale coerenza dei risultati forniti, il Proponente non ha ritenuto di procedere ad una specifica indagine di mercato sito specifica.</p>

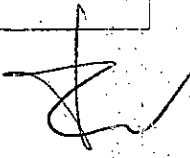




Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
<p>ua</p> <p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Salute pubblica: popolazione esposta La richiesta è che sia prodotto uno studio maggiormente analitico e maggiormente centrato sulla coorte rappresentata dai circa 3.800 residenti nel area più a rischio di Campalto (villaggio laguna e via Passio). Tessera e Cà Noghera e contestualmente che sia omessa l'affermazione inaccettabile perché non vera sopra evidenziata (pag. 21 capitolo Salute Pubblica) "Tale prossimità alimenta le sensazioni di disagio e fastidio riferite dai rappresentanti della cittadinanza, anche se il clima acustico dell'area risulta inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione aeroportuale ed ancor più della classificazione acustica del Comune"</p>	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica. Le informazioni bibliografiche ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore in primis) sullo stato della salute della popolazione limitrofa. Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA¹, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera. La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p> <p><small>¹ Arcano C., Galini M.M., Mattioli F., Camerino D., Chiavato M., Luina G., Orino M., Pisani S., Cesari L., Vigotti M.A., D'Amico M., Forastiere F., 2013, Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulle salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. Epidemiol Prev 2013; 38(3-4):227-236</small></p>
<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Relazione illustrativa, MP e parcheggi La richiesta è che il proponente ritiri la proposta relativa all'ampliamento delle aree di parcheggio sul land-side, in coerenza sia con una politica di tendenziale disincentivazione dell'accesso all'infrastruttura con auto propria, sia del mantenimento di un'area boscata pregiata e plurivennale, a protezione di alcune residenze di Tessera.</p>	<p>I progetti di ampliamento delle aree di parcheggio tengono conto dei fabbisogni/domanda posti auto legata all'aumento dei passeggeri del Piano di Sviluppo. L'accesso ai parcheggi delle aree air side non ha oggi né avrà in futuro alcuna limitazione ma è e sarà libero ed accessibile a qualunque mezzo accessi al sedime aeroportuale. I progetti dei nuovi parcheggi previsti nel Master Plan non andranno ad occupare aree boschive vincolate/tutelate. All'interno di ogni singolo progetto di nuovo parcheggio è stata prevista una sezione particolare dedicata alla preservazione e mantenimento delle specie arboree più pregiate per motivi naturalistici o paesaggistici. I nuovi parcheggi, proprio per preservare le specie di pregio e valore presenti sono stati dimensionati e progettati con questa esigenza.</p>
<p>Casinò Municipale di Venezia; prot. n. DVA-2014-0039286 del 27/11/2014</p> <p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>Procedura: Piano decennale e interventi di stato di fatto La procedura di approvazione del PIANO DECENNALE 2012/2021 non è corretta dato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preliminarmente deve essere approvato il Masterplan 2030 e, in caso di approvazione, il suddetto piano decennale potrà essere assoggettato a procedura di VIA. Nella denegata ipotesi in cui l'osservazione n. 1 non trovasse accoglimento si ritiene opportuno, in ogni caso, ulteriormente osservare quanto segue: • Nella procedura di VIA del PIANO DECENNALE è stata, di fatto, effettuata una valutazione a pezzi di uno stesso progetto avendo stralciato dalla procedura una serie di significativi interventi. <p>Piani di rischio e vincoli all'edificabilità Le Tavole relative ai Piani di rischio, stato di fatto e stato di modifica, devono riportare quanto già approvato da ENAC e dal Comune di Venezia</p> <p>Aggiornamenti ai Piani di rischio (come conseguenza dell'osservazione precedente) Prevedere un aggiornamento degli studi e degli elaborati relativi alle valutazioni ambientali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il Masterplan 2030 non è il progetto in corso di valutazione • L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni. <p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni (laborato di integrazione 23957-REL-T710.0)</p> <p>L'aggiornamento dei Piani di rischio non comporta variazioni nelle valutazioni effettuate.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
Elisabeth Müller; prot. n. DVA-2014- 0035843 Jct 03/11/2014	<p>Analisi programmatica</p> <p>L'affermazione di "coerenza alta" del Masterplan 2021 con tale VPRG [parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera", ndr], riportata a pag. 135 dell'elaborato 23957-REL-T101.0 del 12.09.2014 nella Tabella di sintesi dell'Analisi programmatica, non è sostenibile per cui deve essere stralciata.</p> <p>Mitigazioni e compensazioni ambientali</p> <p>Il piano delle mitigazioni ambientali, Codice Elaborato 23957- REL- 1103.0, deve essere modificato/integrato adeguatamente per prevedere, progettare, finanziare e programmare, anticipatamente alle fasi di realizzazione, una serie di interventi di mitigazione ambientale a tutela del complesso della Casa da Gioco. Tali interventi devono quindi essere inseriti nel piano delle mitigazioni ambientali integrando la Tabella D6.I riportata a pag. 69 dell'elaborato Codice 23957- REL- T104.0 ed incrementando opportunamente il fondo Compensazioni ambientali PSA, punto 6.17 del Piano Investimenti 2014-2021.</p> <p>Rumore</p> <p>In riferimento all'azienda valliva Cà da Riva che ricade in zona SIC e ZPS al confine con il Comune di Quarto d'Altino e in relazione al cambio delle rotte di decollo si fa presente che i frammenti dei limiti di immissione. Si chiede che vengano ripristinate le rotte originarie e verificati gli angoli di rampa di tale Aeroscalo al fine di evitare possibili danni ambientali alla Fauna e Flora sottostante.</p>	<p>Il quadro programmatico ha lo scopo di analizzare tutti i piani programmatici e urbanistici vigenti e anche quelli non approvati definitivamente ma che comunque vanno analizzati per gli indirizzi che essi esprimono.</p> <p>Pertanto è stata analizzata anche la VPRG parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera" seppur non ancora approvata dalla Regione Veneto ma che esprime specifici indirizzi di uso del territorio.</p> <p>Riguardo l'osservazione in merito al PAT e la previsione di sviluppo del "Quadrante di Tessera", l'analisi del PAT, peraltro strumento approvato dalla Provincia come previsto dalla legge urbanistica regionale vigente da pochi mesi quindi strumento che durante l'analisi del SIA non aveva completato il proprio iter amministrativo, tiene conto della previsione del "Quadrante di Tessera" e il tutto viene riportato nel SIA seppur le previsioni di questo strumento comunale siano di ampio raggio nella relativa pianificazione e programmazione e che riguardano interventi non direttamente attinenti al Masterplan 2021.</p> <p>Malgrado l'approvazione del PAT avvenuta dopo la consegna del presente SIA e le note e i pareri a cura di ENAC e SAVE considerati dal proponente delle osservazioni, si conferma per gli indirizzi di pianificazione contenuti, l'utilità dell'analisi della VPRG "Quadrante di Tessera" anche se non verrà definitivamente approvata dalla Regione. Peraltro gli indirizzi della VPRG non prefigurano interferenze con le attività previste dal Masterplan 2021.</p> <p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Le attività di mitigazione proposte verranno realizzate a qualora se ne riscontrerà effettiva esigenza - a valle di monitoraggio ad hoc realizzati per verificare la situazione acustica realmente in essere.</p> <p>L'abitazione in questione si trova in Classe III, i livelli di rumore dello scenario attuale e di quello futuro sono compatibili con i limiti di legge. Nelle aree limitrofe a valle in laguna (Classe I) si hanno superamenti, che la Valutazione di incidenza ha dimostrato non produrre effetti significativi sulle componenti naturalistiche.</p>

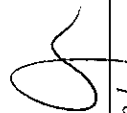
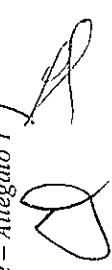



Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014	<p>Procedura: MP 2030</p> <p>Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato da ENAC con il Contratto di Programma autorizzato con Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 28.12.2012.</p> <p>Utilizzare la procedura di: "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA. Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SpA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA</p> <p>Stato di fatto al 1999</p> <p>Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "Opzione Zero" lo stato dell'Aeroporto di Venezia cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11 /CE, che aveva modificato la precedente. In ogni caso, considerando che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n. 10 avente ad oggetto: "DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE", è sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale.</p> <p>Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate.</p>	<p>All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 il Proponente precisa che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014	<p>Procedura: MP 2030</p> <p>la 3a Osservazione sopra riportata (BS_3), va integrata con il contenuto della tabella estratta dal sito web dell'ENAC il cui titolo è: "Aeroporti con Masterplan approvati dall'ENAC" perché se ENAC ha approvato un Masterplan con scadenza al 2030, che prevede opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di euro, è evidente che ENAC non può presentare una ISTANZA di VIA con periodo di scadenza al 2021 per un importo di 360 milioni. E per queste ulteriori considerazioni, l'ISTANZA di VIA presentata da ENAC denominata: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2021" (a parere del sottoscritto) deve essere ritirata e deve essere ripresentata comprendendo tutte le opere e gli interventi previsti dal "Masterplan 2030".</p>	<p>Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta: "Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in iter approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 il Proponente ha precisato che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzioni
	<p>Arca vasta e Comuni interessati Della Copertina dell'Allegato a titolo: "Studio Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore" (come per tutte le altre copertine) per prima cosa si evidenzia su tutte le tavole e le relazioni è scritto "Masterplan 2021", quando ENAC, invece, ha approvato il "Masterplan 2030".</p> <p>A pag. 10 di questo documento va evidenziata intitolata "Area vasta individuata come componente rumore", preceduta da questo testo: "L'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Per la fase costruzione l'area è più limitata all'intorno dei cantieri ed è quindi inclusa nell'area vasta della fase di esercizio. L'area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.1997 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT e va sottolineato che tra i "Comuni Interessati" (come riportati sull'Avviso al Pubblico del 30 Settembre 2014) non risulta essere stato coinvolto nel procedimento di VIA il Comune di Roncade.</p>	<p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>L'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono i suddetti tre comuni, come dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle integrazioni.</p>







di







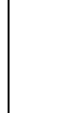







Proposta di Parere - Allegato I

Mittente	Osservazione	Controdeduzione
<p>Provincia Venezia DVA-2015-0007032 del 13/03/2015</p>	<p>Si evidenzia che, ai fini di una più esaustiva valutazione degli impatti, sarebbe stato opportuno procedere preliminarmente con una procedura di VAS del PNA e quindi poi con le Valutazioni puntuali delle progettazioni singole, ovvero incluse all'interno del MP 2021. In sostanza non risultano chiare ed evidenti le relazioni tra il sovra ordinato Piano Nazionale e le strategie contenute all'interno dei singoli MP2021.</p> <p>Presenza di un sito UNESCO</p> <p>Lo Studio di Impatto Ambientale ha analizzato tali aspetti (ndr. Vincoli paesaggistici e naturalistici/ambientali) ma non risulta valutato il rapporto dell'opera con la presenza del sito UNESCO n 394/1987 "Venezia e la sua Laguna" ed il relativo Piano di gestione 2012/2018 approvato ai sensi dell'art. 3 della Legge n 77/2006. Si ritiene pertanto che tale aspetto debba essere oggetto di una integrazione documentale all'interno del quadro di riferimento programmatico nella documentazione depositata agli atti.</p> <p>Ampliamento del sedime aeroportuale - area Terminal Tessera</p> <p>Si ritiene necessario che gli elaborati progettuali siano integrati con le previsioni del P.P. Terminal di Tessera adottato con delibera di G.C. n. 724 del 20-12-2013 con particolare riferimento agli aspetti di natura ambientale, idraulica, paesaggistica e sul sistema della mobilità stradale e acqua.</p> <p>Inquinamento acustico e mitigazioni</p> <p>Si chiede di verificare i reali contributi dei terrapieni in termini di abbattimento dell'inquinamento acustico generato dal rumore aeroportuale dei movimenti a terra degli aeromobili sui ricettori più sensibili dell'abitato di Tessera ed eventualmente valutare, opzioni alternative, come quella di intervenire con barriere acustiche interne al sedime aeroportuale, negli ambiti ritenuti più idonei nei pressi delle fonti di rumore.</p>	<p>Il Masterplan 2021 è correlato al Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel Piano Nazionale degli Aeroporti viene confermata la rilevanza strategica dello scalo aeroportuale di Venezia quale gate intercontinentale. Questo status si traduce in un piano di adeguamento infrastrutturale che trova la sua definizione nel Masterplan 2021. Quindi la prospettiva di crescita strategica contenuta nel Piano Nazionale degli Aeroporti e la sua traduzione di adeguamento infrastrutturale contenuta nel Masterplan 2021 sono coerenti.</p>
	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale ha analizzato tali aspetti (ndr. Vincoli paesaggistici e naturalistici/ambientali) ma non risulta valutato il rapporto dell'opera con la presenza del sito UNESCO n 394/1987 "Venezia e la sua Laguna" ed il relativo Piano di gestione 2012/2018 approvato ai sensi dell'art. 3 della Legge n 77/2006. Si ritiene pertanto che tale aspetto debba essere oggetto di una integrazione documentale all'interno del quadro di riferimento programmatico nella documentazione depositata agli atti.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni. (elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenzzc individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.)</p>
	<p>Ampliamento del sedime aeroportuale - area Terminal Tessera</p> <p>Si ritiene necessario che gli elaborati progettuali siano integrati con le previsioni del P.P. Terminal di Tessera adottato con delibera di G.C. n. 724 del 20-12-2013 con particolare riferimento agli aspetti di natura ambientale, idraulica, paesaggistica e sul sistema della mobilità stradale e acqua.</p>	<p>ENAC, SAVE e Comune di Venezia hanno firmato uno specifico Protocollo di intesa in data 21.05.2015</p>
	<p>Inquinamento acustico e mitigazioni</p> <p>Si chiede di verificare i reali contributi dei terrapieni in termini di abbattimento dell'inquinamento acustico generato dal rumore aeroportuale dei movimenti a terra degli aeromobili sui ricettori più sensibili dell'abitato di Tessera ed eventualmente valutare, opzioni alternative, come quella di intervenire con barriere acustiche interne al sedime aeroportuale, negli ambiti ritenuti più idonei nei pressi delle fonti di rumore.</p>	<p>Gli interventi di mitigazione verranno modulati e realizzati a seguito di campagne di misura per la verifica di condizioni di criticità ulteriori e più gravi rispetto a quanto rilevato dalle valutazioni contenute nel SIA e nell'elaborato di integrazione. L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
	<p>Relazione con il sistema pianificatorio vigente</p> <p>Nel quadro di riferimento programmatico non viene considerato, tra gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale il PTRC vigente, approvato nel 1992, manca pertanto l'analisi di coerenza del Masterplan con tale strumento</p> <p>Relazione con il sistema pianificatorio vigente</p> <p>Il progetto prefigura una potenziale incoerenza con il PALAV, laddove è previsto, nell'ambito della riqualificazione della pista aeroportuale, un imbonimento in laguna a sud della pista stessa di circa 3 ettari. A tal scopo si ritiene necessario chiarire il significato di "reti di pubblico interesse", affinché gli interventi previsti rientrino nelle condizioni contemplate dall'art. 6 del PALAV</p>	<p>Il Proposante ha correttamente ritenuto opportuno valutare il tema adottato dalla Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 e relativa Variante paesaggistica n. 1 del 2013 in quanto molto più aggiornati del datato PTRC vigente.</p> <p>Va comunque rilevato che le valutazioni di coerenza/accordo del SIA Sezione A.</p> <p>Quadro di riferimento programmatico verrebbero confermate anche nel rispetto del PTRC vigente.</p> <p>L'area di RESA (area di sicurezza di fine pista) di cui è previsto l'adeguamento è una parte integrante, necessaria e sufficiente, delle piste aeroportuali per un aeroporto, come quello di Venezia, di categoria 4, la cui dimensione è stabilita dalle norme tecniche emanate dall'ENAC.</p>

Mittente	Osservazione	Controdeduzione
	<p>Relazione con il sistema pianificatorio vigente</p> <p>Il progetto prefigura una potenziale incoerenza con il PTCP, laddove indica un imbonimento della laguna di circa 3 ettari, in quanto risulterebbe incompatibile con quanto previsto dall'art. 26 delle NTA del PTCP in applicazione dell'art. 21 del PTRC; si ribadisce la necessità di verificare la coerenza con gli strumenti sovraordinati ed in particolare con il citato PTRC approvato con D.C.R. n. 230 del 13.12.1991</p>	<p>Nel SIA, Sezione A Quadro di riferimento programmatico si afferma che l'intervento di imbonimento di circa 3 ettari di laguna a sud della pista prefigura una interferenza proprio sulla base degli articoli citati all'osservazione.</p>
	<p>Relazione con il sistema pianificatorio vigente</p> <p>Il progetto ricade all'interno del perimetro del Piano del Parco della Laguna Nord di Venezia, diversamente da quanto indicato all'interno dello SIA - quadro di riferimento programmatico</p>	<p>Osservazione corretta.</p> <p>Tuttavia, ciò non modifica le valutazioni di coerenza/incoerenza del SIA Sezione A Quadro di riferimento programmatico.</p>
	<p>Relazione con il sistema pianificatorio vigente</p> <p>Il perimetro "dell'attuale sedime aeroportuale" non è rappresentato univocamente all'interno degli elaborati. Va pertanto chiarito quale sia la sua definizione ufficiale. Piano di monitoraggio:</p> <p>A. impatto componente "atmosfera"</p> <p>In merito all'attività di monitoraggio si segnala che non viene esplicitata la durata temporale del monitoraggio della qualità dell'aria e che non è reperibile lo studio 2008 e 2009 per la localizzazione dei siti di campionamento, né dalla documentazione presentata, e tanto meno all'indirizzo on line http://ambiente.veniceairport.it/aria/Reportistica.aspx (da cui si accede ai dati e alle relazioni inerenti del monitoraggio delle emissioni di origine aeroportuale).</p> <p>Poiché, come viene specificato, dal rapporto ARPAY "Le emissioni aeroportuali-febbraio 2007, i fattori di emissione (massa di inquinante per unità di combustibile) differiscono nelle quattro fasi del ciclo di atterraggio-decollo (LTO - Landing and take-off cycle; atterraggio, decollo, salita e movimento a terra) si ritiene opportuno il posizionamento di una seconda centralina per monitorare l'area aeroportuale vicino alla testata 04 da dove avviene la stragrande maggioranza dei decolli (circa 95%) (come riportato a pag. 7 del documento 23957-REL-T 103.0 - MONITORAGGIO).</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>
	<p>B. impatto componente "sottosuolo"</p> <p>Si evidenzia che deve essere approntato un monitoraggio termico all'interno del campo sonde, in diverse posizioni nella verticale, al fine di verificare eventuali modifiche dell'assetto termico attuale del sottosuolo e dei suoi acquiferi e di verificare il mantenimento dei livelli termici di cautela per le possibili implicazioni di carattere geotecnico.</p> <p>Piano di monitoraggio:</p> <p>C. Impatto componente "ambiti naturalistici-barene ricostruite"</p> <p>Considerate le esperienze acquisite sulla durabilità delle barene ricostruite in ambito lagunare ed in particolare lungo i canali soggetti a traffico intenso, si chiede che sia predisposto un piano di monitoraggio e di manutenzione delle stesse.</p>	<p>Il monitoraggio previsto è continuativo negli anni non è previsto un termine temporale.</p> <p>Lo studio citato non è online, tuttavia una sintesi dei risultati si trova all'indirizzo http://ambiente.veniceairport.it/aria/individuazione/elisto.aspx.</p> <p>Per quanto riguarda l'aggirata di una centralina vicino alla testata 04, si evidenzia come la fase di massima spinta dei motori avviene tra la testata 22 e circa metà pista, pertanto la posizione delle centraline attuale è perfettamente idonea a monitorare tali emissioni essendo tra l'altro sottostante alle stesse. Una ulteriore centralina in prossimità del punto di stacco dal suolo del velivolo non riuscirebbe a monitorare le emissioni aeronautiche in modo più preciso perché l'aereo a quel punto sarebbe già staccato dal suolo, pertanto le emissioni sarebbero più diffuse e disperse e il segnale sarebbe meno chiaro.</p>
	<p>Piano di monitoraggio:</p> <p>B. impatto componente "sottosuolo"</p> <p>Si evidenzia che deve essere approntato un monitoraggio termico all'interno del campo sonde, in diverse posizioni nella verticale, al fine di verificare eventuali modifiche dell'assetto termico attuale del sottosuolo e dei suoi acquiferi e di verificare il mantenimento dei livelli termici di cautela per le possibili implicazioni di carattere geotecnico.</p>	<p>Tale monitoraggio sarà oggetto delle successive specifiche progettazioni degli impianti.</p>
	<p>Piano di monitoraggio:</p> <p>C. Impatto componente "ambiti naturalistici-barene ricostruite"</p> <p>Considerate le esperienze acquisite sulla durabilità delle barene ricostruite in ambito lagunare ed in particolare lungo i canali soggetti a traffico intenso, si chiede che sia predisposto un piano di monitoraggio e di manutenzione delle stesse.</p>	<p>L'Osservazione è stata risolta nella documentazione presentata nella successiva fase di richiesta integrazioni.</p>

In merito alla documentazione presentata a seguito della richiesta integrazioni:

	Osservazione	Prot. acquisizione Direzione	Data
3	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0018911	20/07/2015
4	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0019037	21/07/2015
1	Osservazione del Comitato Cittadini Tessera e Campalto	DVA-2015-0019313	23/07/2015
2	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0019773	28/07/2015
5	Osservazione della città di Venezia	DVA-2015-0019941	29/07/2015
6	Osservazione di Prof. Stefano Boato, Prof. Carlo Giacomini et al.	DVA-2015-0020285	03/08/2015
7	Osservazione del Comune di Quarto d'Altino	DVA-2015-0020274	05/08/2015
8	Osservazione del Sig. Beniamino Sandrini	DVA-2015-0021322	14/08/2015

<p>8</p>	<p>ENAC autorizza interventi con i "Contratti di Programma" senza la VIA?</p> <p>ENAC non può e non deve essere il "Proponente" delle istanze di VIA.</p> <p>Vizio di forma per mancanza di pubblicazione su "due" quotidiani.</p> <p>Mancato coinvolgimento nel procedimento di VIA dei "Comuni interessati".</p>	<p>Commento ed argomentazioni già considerate che si considerano risolte con la documentazione integrativa presentata.</p> <p>Commento ed argomentazioni già considerate che si considerano risolte con la documentazione integrativa presentata.</p> <p>Dato l'obiettivo per cui per le procedure nazionali individuano due quotidiani (la garanzia di una diffusione su tutto il territorio nazionale ed una diffusione a livello regionale), la pubblicazione su Corriere della Sera e Corriere del Veneto è congruente con la norma.</p> <p>Commento ed argomentazioni già considerate che si considerano risolte con la documentazione integrativa presentata.</p>
<p>Beniamino Sandrini DVA-2015-0018911 del 20/07/2015</p>	<p>Suddivisione dell'Istanza di VIA in "due Lotti" è una violazione della VIA?</p> <p>Con una VIA in corso presentare un'altra VIA è una violazione della VIA?</p> <p>Lavori e opere già eseguite da SAVE spa durante l'istruttoria dell'Istanza di VIA.</p> <p>Per lo "stato di fatto" l'anno di riferimento è quello della "Direttiva 97/11/CE".</p> <p>Fornire informazioni non corrette agli azionisti di SAVE SpA può essere reato?</p>	<p>Il Lotto 2 considerato riguarda l'adeguamento delle infrastrutture di volo, necessario alle previsioni di sviluppo del Masterplan 2021 e pertanto ricompreso negli interventi sottoposti a VIA. Il Lotto 1 ha riguardato interventi di riqualifica e ordine con finalità di miglioramento dello scalo alla capacità attuale, non finalizzati all'aumento di traffico, e pertanto non sottoposti a VIA, ma comunque a procedure autorizzative di carattere ambientale di livello locale.</p> <p>Le opere in questione, Parcheggio provvisorio "Villette", rappresentano interventi non legati e non necessari alle previsioni di sviluppo del Masterplan 2021, bensì necessari a seguito dell'apertura di cantieri e dell'occupazione da parte di questi di aree di parcheggio preesistenti.</p> <p>Sono interventi di miglioramento dello scalo non finalizzati all'aumento del traffico e, come tali, sottoposti a procedure autorizzative di carattere ambientale locale.</p> <p>Commento ed argomentazioni già considerate che si considerano risolte con la documentazione integrativa presentata.</p> <p>Non ci sono procedimenti di VIA nazionale attivi sull'aeroporto di Venezia, se non quello in oggetto.</p>
<p>Beniamino Sandrini DVA-2015-0019037 del 21/07/2015</p>	<p>Sul Corriere della Sera di oggi 20 Luglio 2015 è stato pubblicato l'avviso come a lato riprodotto "Call for the Expression of interest for an hotel complex at Venice Airport (Italy)" e sul sito web di SAVE SpA sono stati pubblicati dei documenti inerenti questa nuova Gara d'Appalto, che a quanto pare prevederebbe la realizzazione di un nuovo Hotel per l'Aeroporto. [...] potrebbe essere evidente che queste aree e quanto qui SAVE SpA vuole realizzare... vanno inserite nell'attuale Istanza di VIA.</p>	<p>Si conferma che interventi nell'area Aeroterminale non sono previsti dal Masterplan 2021 in VIA. Si prevede infatti che possano essere realizzati solo dopo il 2021, quando i avranno acquisito un livello di progettazione più definitivo, tale da poter subire le necessarie procedure autorizzative.</p>

[Handwritten signatures and notes in the right margin]

	<p>Suddivisione dell'Istanza di VIA in "due Lotti" è una violazione della VIA?</p>	<p>Il Lotto 2 considerato riguarda l'adeguamento delle infrastrutture di volo, necessario alle previsioni di sviluppo del Masterplan 2021 e pertanto ricompreso negli interventi sottoposti a VIA. Il Lotto 1 ha riguardato interventi di riqualifica e riordino con finalità di miglioramento dello scalo alla capacità attuale, non finalizzati all'aumento di traffico, e pertanto non sottoposti a VIA, ma comunque a procedure autorizzative di carattere ambientale di livello locale.</p> <p>Commento ed argomentazioni già considerate che si considerano risolte con la documentazione integrativa presentata.</p>
<p>Beniamino Sandrini DVA-2015-0019773 del 28/07/2015</p>	<p>Grave conflitto d'interesse dell'ENAC.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T700.0 Premesse e controdeduzioni</p> <p>4. Controdeduzioni</p> <p>CT_01 Procedura: conflitto d'interesse e Proponente</p> <p>CT_02 Procedura: VAS/VIA MF 2030</p> <p>CT_03 "Opzione 0" al 2000</p> <p>CT_04 e CT_05 SIA Area vasca e Comuni.</p> <p>CT_06 Rumore</p> <p>CT_07 Piani di Rischio</p> <p>CT_10 e CT_11 Mitigazioni e compensazioni</p> <p>CT_12 Acoustic/visual</p> <p>CT_13 Compensazioni</p> <p>CT_14 Compensazioni; pista ciclopedonale Tessera/Favara</p> <p>CT_15 VIARCH-VINCA-PAES e rotte decollo</p> <p>CT_16 Cresita passeggeri e turismo</p> <p>CT_17 Socioeconomicità</p> <p>CT_18 Socioeconomicità</p> <p>CT_19 Salute pubblica</p> <p>CT_20 MP e parateggi</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T711.0</p> <p>2 Mitigazioni: 2.1 Premessa</p> <p>La richiesta è che il proponente debba obbligatoriamente 'Impegnarsi ad effettuare il monitoraggio esteso congiuntamente ad un soggetto terzo indicato dalla Commissione aeroportuale o dalla Municipalità di Favaro.</p>	<p>Gli osservanti ripetono i commenti e argomentazioni che si considerano già risolte con la documentazione integrativa presentata.</p>
<p>Comitato Cittadini Tessera e Campalto DVA-2015-0019313 del 23/07/2015</p>	<p>COD. ELAB. 23957-REL-T711.0</p> <p>2.2 Procedure operative di mitigazione</p> <p>Il Comitato chiede che le su menzionate "procedure operative di mitigazione" non siano considerate procedure valide alla bisogna.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T710.0</p> <p>2.3 Efficacia degli interventi di mitigazione</p> <p>Stipisce che in questa integrazione si dia enfasi (sospetta) sull'effetto di abbattimento del rumore di rullaggio/inizio decollo che offrirebbe la struttura dell'hangar aeroportuale sul rumore prodotto dagli aa/mm sul raccordo suddetto, in quanto lo stesso effetto era stato giudicato irrisorio da parte di una rilevamento acustico operato ad hoc dal gestore appena un anno fa.</p>	

<p><i>[Handwritten signature]</i></p>	<p>COD. ELAB. 23957-REL-T711.0 2.4 Riquadrifica Scuola Materna "G. Franchini" e Nido integrato "L'Emanuele". L'integrazione al capitolo Mitigazioni dello SIA con la previsione di un intervento M1a - Riquadrifica Scuola Materna "G. Franchini" e nido integrato "L'Emanuele" è incongruente. Dalla vaga finalità e dalla descrizione della tipologia d'interventi si evince comunque chiaramente che trattasi non di opera di mitigazione del rumore, così come definita dalle norme in materia, bensì di una donazione benefica di ENAC/SAVE verso la ONLUS di un'istituzione religiosa, dal meritevole fine.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T710.0 4.2 Area "Aeroterminale" Il Comitato consapevole che quella qui espressa non è una osservazione tecnica, fa richiesta che la Commissione valuti il Protocollo d'intesa prodotto come meno rilevante rispetto la delibera 724/2013 citata.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T710.0 4.3 Piani di rischio La richiesta è di considerare incompleta l'integrazione e non corretta la Tav.12.2</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 3.1 Metodologia Il Comitato, anche per quanto contenuto nelle successive osservazioni, ritiene che la massa dei dati prodotti dalla integrazione sia insufficiente a descrivere il problema dell'inquinamento acustico a Tessera avendo spesso riferimenti autoreferenziali.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 3.1.11 Introduzione E' evidente che il proponente ha evitato volutamente di analizzare e quantificare (es. con verifica dei "picchi") il rumore che investe Tessera per il fatto che sarebbe dovuto intervenire già ora, con opere complesse (e probabilmente costose) di quelle predilette dal proponente (non passive sui singoli immobili).</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 3.1.5.1 Dati input Scenario 0 (2013) La richiesta è che non sia accolta la motivazione espressa dal proponente in merito alla non considerazione del rumore degli elicotteri, perché tale rumore poco o tanto rilevante sia è sempre rumore aeroportuale.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 3.2.1.1. CURVE LVA Il Comitato chiede che tutti i dati riferiti e discendenti da questi due scenari siano considerati ampiamente inattendibili.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 3.1.4 La scelta dei recettori Il Comitato reputa parziale ed incompleta la scelta dei recettori.</p> <p>COD. ELAB. 23957-REL-T708.0 5. Conclusioni Nell'integrazione è evidente che per "rumore a terra" i proponenti intendano solo il rumore originato nella piazzola di sosta e lungo la taxi way.</p>
---------------------------------------	--

<p>COD. ELAB. 23957-REL-T709.0 3.1 Analisi di stato La richiesta è che il documento "Analisi di stato" sia considerato nella specifica materia trattata incompleto ed inesatto.</p>	<p>Con riferimento a quanto in oggetto, l'Amministrazione Comunale di Venezia intende anticipare il contenuto, nei termini di legge, delle proprie osservazioni al procedimento in oggetto, le quali saranno approvate da parte del Consiglio Comunale secondo la procedura disciplinata dalla normativa vigente.</p> <p>Saranno comunque oggetto di approfondimento fra Comune ed E.N.A.C. e SAVE S.p.A. alcuni temi del Piano di Sviluppo Aeroportuale citato in oggetto, tra i quali quelli già contenuti nell'ipotesi di accordo tra le parti citate, sottoscritta con il Commissario Straordinario del Comune di Venezia lo scorso 21 maggio 2015, il cui iter formale di recepimento da parte del Consiglio Comunale, essenziale per la sua operatività, è in corso di perfezionamento.</p> <p>In tale approfondimento potranno peraltro essere interessate anche le questioni che si indicano di seguito, costituenti la parte determinante delle osservazioni del Comune di Venezia in questa fase di V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021:</p>	<p>Le osservazioni del Comune di Venezia rispetto al Piano di Sviluppo sono già state oggetto di analisi, approfondimenti e contro deduzioni inserite nelle integrazioni volontarie depositate in data 29/05/15 da parte del proponente. Ad eccezione di quella di cui al punto 1 di seguito, le restanti riguardano aspetti già considerati e chiariti nel protocollo di intesa sottoscritto dal Commissario del Comune di Venezia, Enac e Save.</p>
<p>1) - L'impatto acustico. Come già evidenziato dal Comune nelle proprie originate osservazioni, si conferma che il tema dell'impatto acustico sulle aree, sugli abitati e sulla popolazione contigue e vicine alla stazione aeroportuale è la tematica principale da affrontare e risolvere. Si continua a ripetere, anche con le integrazioni recentemente proposte da E.N.A.C., che vi sia ancora un ampio margine di intervento rispetto alle necessità evidenziate, per le quali si richiedono ulteriori sforzi di implementazione. Inoltre non risultano fissate con affidabile certezza le regole gestionali per la necessaria attenuazione dei voli negli orari più sensibili. Su tali temi deve peraltro continuare, fino al raggiungimento di un accordo sostanziale, il confronto fra il proponente, il Comune e la popolazione locale, anche quale elemento componente del procedimento di valutazione ambientale.</p>	<p>Relativamente all'impatto acustico è opportuno precisare che nei documenti integrativi presentati una parte consistente è stata dedicata ad ulteriori analisi ed approfondimenti modellistici generali e di dettaglio simulando gli scenari di massimo impatto. Il dettaglio delle analisi è stato spinto fino alla individuazione dell'impatto acustico su ogni singolo ricettore. Sono stati inoltre scoperti e ricomposti i singoli contributi legati al traffico veicolare, aereo e stradale e di quest'ultimo in particolare è stato valutata la componente indotta dall'aeroporto e quella complessiva. La trattazione integrativa ha poi affrontato il monitoraggio acustico periodico di tutte le aree antropizzate circostanti l'aeroporto, sia per lo stato di fatto (un monitoraggio è in corso proprio in questi mesi) sia per il periodo oggetto del Piano di Sviluppo.</p>	
<p>2) - Le aree indicate con "Sistemazione a prato". Le aree indicate con destinazione a prato, site principalmente nella parte ovest del compendio denominato T2 Terminal Tessera, devono essere immediatamente adibite a fruizione pubblica fino alla conclusione della Fase I, prevista per il 2021, e quindi rientrare fra gli interventi prioritari. A tale scopo il proponente dovrà farsi carico della loro progettazione, in forma condivisa con il Comune, prevedendo allestimenti almeno corrispondenti al corrente standard qualitativo dei parchi pubblici urbani (percorsi, attrezzature per la sosta, tappeto verde, alberature, ecc...), nonché della conseguente gestione.</p>	<p>Nel protocollo della convenzione Comune di VE-Enac-Save è stabilito che nella Fase I vengano realizzate le opere di cui all'Allegato I dove è espressamente prevista la realizzazione di un'area a verde denominata "sistemazione a prato". Inoltre al punto 6 del protocollo viene esplicitamente richiamato che in una fase immediatamente successiva alla acquisizione dell'area le parti "si impegnano a concordare il regime e le condizioni anche economiche di esercizio" delle opere previste nella Fase I tramite apposita convenzione urbanistica.</p>	

<p>3) Viabilità e accessibilità. L'Amministrazione Comunale ritiene inoltre indispensabile definire le modalità di impiego della finanza già contrattualizzata nella specifica convenzione per la realizzazione delle opere di collegamento viario tra la bretella autostradale, la viabilità di accesso all'Aeroporto ed il sistema di viabilità comunale (di cui alla delibera del Comitato ex art.4 Legge 798/1984 dell'8.03.1999 - Legge Speciale per Venezia, risorse attualmente disponibili presso la Tesoreria Provinciale della Banca d'Italia per un importo pari a euro 17.199.525,74). Le risorse impegnate a tale titolo dovranno venire riservate esclusivamente alla realizzazione di viabilità esterna all'ambito aeroportuale e di interesse per la Comunità di Tessera, ancorché funzionale all'intero compendio aeroportuale. Eventuali risorse che residuassero a seguito dei lavori di cui al precedente punto, dovranno essere reimpiegate nell'area di Tessera, secondo le indicazioni dell'Amministrazione Comunale, per opere ad ulteriore mitigazione ambientale, al fine di elevare la qualità complessiva del sito.</p>	<p>Il protocollo di intesa in parola all'art. 7 prevede che le somme destinate alla viabilità (di cui alla delibera 83/1999 del Comitato ex art. 4 lex 789/1984) verranno utilizzate "per la realizzazione di opere viarie correlate allo sviluppo delle aree oggetto del presente accordo" e, quindi, prevalentemente esterne al sedime aeroportuale salvo quelle funzionali al raggiungimento e alla fruibilità dell'area T2. Inoltre anche in questo caso è prevista la stipula di un'apposita convenzione con il Comune per la definizione dell'utilizzo di tali risorse.</p>
<p>4) - Accessibilità della porta d'acqua. Deve essere data la possibilità da parte della collettività di accedere liberamente alla "porta d'acqua" come per le aree non attuate nella prima fase (aree verdi), da utilizzare attraverso la fruizione pubblica temporanea di cui al punto 2) che precede. Inoltre l'accessibilità andrà garantita anche attraverso una modalità di gestione delle aree a parcheggio, sia in Fase 1 che in Fase 2, che tenga conto delle esigenze della collettività. In questo senso l'Amministrazione Comunale chiede che la distribuzione e gestione dei parcheggi garantisca una accessibilità diversificata e favorita per i residenti nel Comune di Venezia, con la previsione indispensabile di tariffe agevolate per alcune categorie di soggetti (cittadini e/o lavoratori) da individuare mediante convenzione con l'Amministrazione</p>	<p>L'accessibilità alla porta d'acqua è ovviamente liberamente e gratuitamente garantita, costituendo l'elemento principale del Protocollo d'Intesa. Il verde, la cui realizzazione è prevista interamente nella fase 1, sarà liberamente accessibile. Per quanto riguarda invece le aree da impegnare nella Fase 2 verranno da Save, regolarmente mantenute, fermo restando che ogni tipo di attività e funzione insediate su tali aree dovranno essere compatibili con le attività aeroportuali e preventivamente approvate da Finac. Relativamente alla gestione delle aree di parcheggio destinate ai cittadini e/o lavoratori, all'art. 6 del protocollo è previsto che, attraverso apposita convenzione con il comune, vengano regolati il regime di esercizio e le condizioni economiche applicabili.</p>
<p>5) - Planivolumetrico di massima. Si ritiene inoltre indispensabile che anche nella fase attuale di V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021 sia proposto all'Amministrazione Comunale un planivolumetrico di massima, che evidenzi già le ipotesi di definizione delle funzioni e degli usi finali previsti sulle aree e dia una prima rappresentazione delle edificazioni ipotizzate.</p>	<p>Il Protocollo d'Intesa, compatibilmente con il Master Plan presentato che prevede solo l'acquisizione dell'area, stabilisce, in particolare negli allegati, i limiti volumetrici massimi realizzabili e le destinazioni d'uso insediabili, rimandando alle successive fasi, sia la progettazione di maggior dettaglio sia le procedure approvative che, peraltro, prevedono il coinvolgimento diretto anche del Comune.</p>

<p>Prof. Stefano Boato, Prof. Carlo Giacomini et al, prof. 2015/20285 presentate in data 03/08/15</p>	<p>Il Protocollo di Intesa "T2 TERMINAL di TESSERA" è allegato e fa parte integrante delle Integrazioni inviate dalla SAVE alla Commissione Nazionale VIA in merito al Piano di Sviluppo Aeroportuale predisposto da SAVE.</p> <p>Il Protocollo di Intesa concede alla società Concessionaria SAVE di acquisire e aggregare al comparto aeroportuale demaniale il comparto territoriale che da 52 anni tutti gli strumenti urbanistici del comune di Venezia destinano alla funzione di terminal acquo urbano di collegamento per merci e persone a Venezia F.te Nuove, Murano e Torcello-Burano.</p> <p>Il Protocollo di Intesa contraddice, interrompe e vanifica il Piano Particolareggiato del Comune di Venezia relativo al Terminal di Tessera che è stato adottato con delibera G.C. del 20 12 2013 n. 724 (oggetto di 18 osservazioni che attendono ancora le controdeduzioni).</p> <p>Il Contratto di Programma SAVE del 26.10.2012 ha illegittimamente previsto l'acquisizione dell'ambito del Terminal di Tessera nelle aree da acquisire da parte della concessionaria stessa. Tale ipotesi è già stata contestata da molte osservazioni di enti pubblici, da associazioni e da privati.</p> <p>Nel Protocollo di Intesa si prevede l'utilizzo per l'intervento in area aeroportuale di 17 Milioni di € di cui alla Legge speciale per Venezia (art. 4 n. 759/1984) cosa illegittima già prevista per il grande Albergò e centro Congressi progettato da Gehry e più volte contestata.</p> <p>Il Protocollo viene formalizzato ai sensi della legge 2/1/1990 e potrebbe consentire un domani rivendicazione da parte di SAVE per contestazione di danno economico.</p> <p>Il Protocollo prevede la realizzazione di strutture ricettive, strutture di vendita e attività direzionali private urbane, attività che non fanno parte delle funzioni della Concessionaria Save e non possono essere attribuite al territorio aeroportuale demaniale.</p> <p>Il Protocollo, con cui il Comune viene impegnato a "dare espressamente atto della compatibilità urbanistica" (punto 3), è in contratto con numerosi precedenti atti pubblici anche dello stesso comune.</p> <p>Con il Protocollo il Comune rinuncia alla Pianificazione urbanistica di un'area strategica con funzioni urbane e delega la pianificazione al concessionario con un Piano di Sviluppo Aeroportuale che non è uno strumento urbanistico; si rinuncia anche in tal modo al diritto ad acquisire gli oneri di concessione, i costi di costruzione e gli standard previsti dalle leggi.</p> <p>Il Protocollo prevede di fissare ai parcheggi (per i residenti di Venezia Murano e Burano) le condizioni di monopolio per cui la SAVE "regolerà le tariffe in coerenza con quelle vigenti negli altri parcheggi dell'aeroporto" in evidente contrasto con le esigenze della domanda di accesso a Tessera per lo più pendolare.</p>
---	---

<p>Comune di Quarto d'Altino, prot. 2015/20724 presentata in data 05/08/15</p>	<p>SI CHIEDE</p> <p>La revoca da parte Comunale e comunicare la <u>reiezione</u> da parte della Commissione VIA Nazionale dell'ipotesi di allargare l'area del Demanio Aeroportuale comprendendovi anche il comparto che gli strumenti urbanistici vigenti da sempre (fin dal 1° Piano Regolatore Comunale del 1963) destinano a funzione cittadina urbana e specificamente al Terminal terra-acqua per merci e persone di collegamento di Tessera con Torcello-Burano, Murano e Venezia F.te Nuove (1).</p> <p>Nota (1)</p> <p>Di tale ipotesi/proposta di allargamento dell'area demaniale, sia di per sé, sia per come essa risulta formulata e circostanziata, sia per le caratteristiche di merito, le finalità e le destinazioni immaginate per tale allargamento, va verificata specificatamente la ammissibilità e la legittimità giuridica entro le procedure di Valutazione Ambientale e di approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale rispetto alla natura, alle caratteristiche, alle valenze e ai poteri stabiliti per lo strumento "Piano di Sviluppo aeroportuale" dalla sua legge istitutiva (art. 1 c.6 del D.L. 25/1/1995).</p> <p>Come già evidenziato dal Comune nelle sue originarie osservazioni, si conferma che il tema dell'impatto acustico sulle aree, sugli abitati e sulla popolazione del Capoluogo comunale e delle frazioni Altino, Trepalade e Portograndi è la tematica principale da affrontare e risolvere. Il Comune reputa vi sia ampio margine di intervento rispetto alle necessità evidenziate, per le quali si richiedono ulteriori sforzi di implementazione.</p> <p>Inoltre non risultano fissate le regole gestionali per la necessaria attenuazione dei voli negli orari più sensibili.</p> <p>Su tali temi deve peraltro continuare, fino al raggiungimento di un accordo sostanziale, il confronto tra Proponente, Comune e la popolazione locale, anche quale elemento componente del procedimento di valutazione ambientale.</p> <p>Si ribadisce infine la necessità di attivare un piano di monitoraggio del rumore, concordato nelle sedi istituzionali, mediante installazione di apposite centrali di rilevazione nelle località sopra elencate con particolare attenzione ai ricettori maggiormente sensibili</p>	<p>Relativamente all'impatto acustico è opportuno precisare che nei documenti integrativi presentati una parte, consistente è stata dedicata ad ulteriori analisi ed approfondimenti metodologici, generali e di dettaglio simulando gli scenari di massimo impatto. Il dettaglio delle analisi è stato spinto fino alla individuazione dell'impatto acustico su ogni singolo recettore. Sono stati inoltre incorporati e ricomposti i singoli contributi legati al traffico veicolare, aereo e stradale e di quest'ultimo in particolare è stato valutata la componente indotta dall'aeroporto e quella complessiva.</p> <p>La trattazione integrativa ha poi affrontato il monitoraggio acustico periodico di tutte le aree antropizzate circostanti l'aeroporto, sia per lo stato di fatto (un monitoraggio è in corso proprio in questi mesi) sia per il periodo oggetto del Piano di Sviluppo.</p>
--	--	---

Proposta di parere allegato 1

[Handwritten signatures and initials in the bottom margin]

<p>Beniamino Sandrini DVA-2015-0021322 del 14/08/2015</p>	<p>L'osservante richiede l'apertura di una procedura di infrazione di VIA relativa al Masterplan dell'Aeroporto di Venezia alla DG Ambiente della Comunità Europea, anche rispondendo alla nota della Commissione che viene inserita nell'osservazione. L'osservante alla Direzione generale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e alla Commissione VIA della Regione del Veneto chiede " un ulteriore approfondimento della questione relativa allo Stato di Fatto che per la SAVE SpA sarebbe da calcolare all'anno 2013, ma che per il sottoscritto – come raccomandato dalla DGA della CE... dovrebbe essere calcolata a partire da Marzo 1999. E ovviamente alla Direzione generale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e alla Commissione VIA della Regione del Veneto si chiede se intendono approfondire se l'Aeroporto di Venezia abbia violato (e sta violando) la Direttiva VIA e quali sanzioni intendano erogare in merito a questa evidente violazione"</p>	<p>Relativamente all'anno definito per lo stato di fatto, si ritiene che le modifiche intercorse tra l'anno 1999 e l'anno 2013 non fossero tali da sottoporre le opere a VIA nazionale e che, pertanto, le stesse potessero essere realizzate seguendo le procedure autorizzative in vigore all'atto della richiesta, a livello locale.</p>
---	---	---