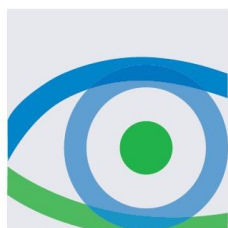


**AEROPORTO MARCO POLO TESSERA DI VENEZIA
MASTERPLAN 2021**



**DECRETO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE N. 9 DEL 19/01/2016
RICHIESTA DI PROROGA**

RELAZIONE



Indice

| | |
|--|-----------|
| 1 CONTENUTI E FINALITÀ DEL DOCUMENTO | 5 |
| 1.1 Oggetto del lavoro..... | 5 |
| 1.2 Finalità del documento..... | 5 |
| 1.3 Sintesi contenutistica e metodologia | 6 |
| 2 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO DELL'INIZIATIVA PROGETTUALE | 9 |
| 2.1 La procedura VIA..... | 9 |
| 2.2 Le verifiche di ottemperanza..... | 9 |
| 2.3 Le procedure di valutazione ambientale successive e il rapporto con le opere da realizzare previste dal Masterplan 2021..... | 16 |
| 3 DESCRIZIONE SINTETICA DEL MASTERPLAN 2021..... | 19 |
| 3.1 Inquadramento generale | 19 |
| 3.2 La descrizione sintetica degli interventi originari del MP2021 | 21 |
| 3.2.1 <i>Interventi airside.....</i> | <i>21</i> |
| 3.2.2 <i>Interventi landside.....</i> | <i>25</i> |
| 3.2.3 <i>Servizi tecnologici, reti e impianti</i> | <i>39</i> |
| 3.3 L'adeguamento del masterplan alla luce delle modifiche intervenute successivamente | 41 |
| 3.3.1 <i>Gli interventi in variante al Masterplan per approfondimenti progettuali</i> | <i>42</i> |
| 3.3.2 <i>Gli interventi in variante al Masterplan per interferenze con il progetto del collegamento ferroviario e stazione RFI</i> | <i>43</i> |
| 3.4 Il quadro complessivo degli interventi afferenti al Masterplan aeroportuale | 47 |
| 4 L'OGGETTO DELLA PROROGA IN TERMINI DI OPERE ANCORA DA REALIZZARE | 55 |
| 5 INDIVIDUAZIONE DEI TEMI CENTRALI E MOTIVAZIONE DELLE SELEZIONE | 58 |
| 5.1 I pareri delle Autorità competenti come punto di riferimento essenziale | 58 |
| 5.2 Elementi derivanti dal Parere n. 1876 del 25 settembre 2015 della CTVIA..... | 59 |
| 5.3 Elementi derivanti dal Parere n. 28171 del 16 novembre 2015 della DGPBAAC | 62 |
| 6 ANALISI DEI TEMI CENTRALI: LA PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLO STATO ATTUALE DELLA PIANIFICAZIONE E DEL SISTEMA DEI VINCOLI... | 63 |
| 6.1 L'ambito di analisi | 63 |
| 6.2 Il quadro pianificatorio | 63 |
| 6.2.1 <i>Lo stato approvativo</i> | <i>63</i> |
| 6.2.2 <i>Il quadro complessivo delle modifiche intercorse</i> | <i>68</i> |
| 6.2.3 <i>L'analisi di dettaglio e le invarianze.....</i> | <i>72</i> |
| 6.3 I vincoli e le tutele ambientali..... | 75 |
| 6.3.1 <i>La verifica delle modifiche intercorse</i> | <i>75</i> |
| 7 ANALISI DEI TEMI CENTRALI: LA PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLE ATTUALI CONDIZIONI DEL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE | 78 |

| | |
|---|------------|
| <i>7.1.1 La qualità dell'aria</i> | 78 |
| 7.1.1.1 Il quadro di riferimento | 78 |
| 7.1.1.2 Analisi delle centraline ARPA Veneto | 83 |
| 7.1.1.3 Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità dell'aria | 90 |
| <i>7.1.2 Il clima acustico</i> | 91 |
| 7.1.2.1 Il quadro di riferimento | 91 |
| 7.1.2.2 Le modalità di volo | 93 |
| 7.1.2.3 I dati di verifica sul territorio: i dati ARPA | 94 |
| 7.1.2.4 I ricettori | 96 |
| 7.1.2.5 Sintesi delle considerazioni in merito al clima acustico | 99 |
| <i>7.1.3 La qualità delle acque</i> | 100 |
| 7.1.3.1 Il quadro di riferimento | 100 |
| 7.1.3.2 Lo stato qualitativo delle acque superficiali | 100 |
| 7.1.3.3 Lo stato qualitativo delle acque sotterranee | 106 |
| 7.1.3.4 Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità delle acque | 109 |
| <i>7.1.4 Le aree di interesse naturalistico</i> | 110 |
| 7.1.4.1 Il quadro di riferimento | 110 |
| 7.1.4.2 Analisi delle aree di interesse naturalistico | 111 |
| 7.1.4.3 Sintesi delle considerazioni in merito alle aree di interesse naturalistico..... | 125 |
| 8 CONCLUSIONI | 126 |
| 8.1 Le invarianze | 126 |
| 8.2 La permanenza dei requisiti di compatibilità del DEC/VIA 9/16 e sue variazioni | 127 |

Elenco tavole allegate

| Codice | Titolo | Scala |
|---------------|--|--------------|
| T.01 | Stato dei luoghi da foto aerea - 2016 | 1:20.000 |
| T.02 | Stato dei luoghi da foto aerea - 2022 | 1:20.000 |
| T.03 | Il Masterplan aggiornato con le modifiche intercorse | 1:15.000 |
| T.04 | Interventi oggetto di richiesta di proroga | 1:15.000 |
| T.05 | Carta dei vincoli: Beni paesaggistici | 1:20.000 |
| T.06 | Carta dei vincoli: Beni culturali | 1:20.000 |
| T.07 | Carta delle aree naturali tutelate | 1:20.000 |
| T.08 | Carta dell'uso del suolo | 1:20.000 |
| T.09 | Carta delle invarianze | 1:20.000 |

1 CONTENUTI E FINALITÀ DEL DOCUMENTO

1.1 Oggetto del lavoro

Oggetto del presente documento è il Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, che è stato già oggetto di valutazione positiva di Compatibilità ambientale con il Decreto VIA 9/2016 (di seguito anche "Decreto").

Il Masterplan 2021 in esame, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri, individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime. In particolare, tali interventi previsti dal Masterplan 2021 riguardano:

- **interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti;**
- **interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto, indipendenti da variazioni di traffico e movimenti.**

Le previsioni del Masterplan prevedevano di attuare tali interventi entro l'anno 2021. Tuttavia, ad oggi, il Proponente non ha potuto completare l'intero quadro delle opere previste dal Masterplan e, considerata la validità attuale dell'insieme degli interventi posto alla base del procedimento di VIA concluso, si è ritenuto opportuno procedere con un'istanza di proroga del termine previsto dal Decreto per la realizzazione delle opere per una durata di ulteriori 8 anni rispetto al termine originario, al fine di poter completare gli interventi previsti come dettagliato nel cronoprogramma al capitolo 4 e dare così compiutezza alla configurazione dello scalo di Venezia delineata con il Masterplan 2021.

1.2 Finalità del documento

L'istanza di proroga è stata già trasmessa al MiTE in data 16/11/2021 e con nota prot. 1204 del 03/03/2022 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, incaricata della valutazione della domanda, ha richiesto alcune integrazioni:

"1. motivare la richiesta di ulteriori 5 anni della validità del D.M. in questione e con riferimento al cronoprogramma presentato;

2. fornire una relazione esplicativa contenente tutti gli elementi utili a dimostrare che il contesto territoriale interessato dalle opere in progetto non varia rispetto a quanto rappresentato nello SIA iniziale; si chiede di fare riferimento anche a eventuali dati elaborati e presentati in ambito delle procedure di verifica di assoggettabilità alla VIA e/o di verifica di ottemperanza."

Al fine di corrispondere alle richieste pervenute, è stato redatto il presente documento che integra e di fatto sostituisce il precedente con lo scopo di fornire una visione completa e organica di tutti gli aspetti utili a consentire una congrua valutazione.

Il presente documento ha dunque il duplice obiettivo di motivare la richiesta di proroga e di mostrare le condizioni che rendono possibile prorogare la validità del decreto di compatibilità ambientale n. 9/2016 del Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 3 "Disposizioni finali" del succitato decreto, ove prevede:

"Ai sensi dell'art. 26, comma 6 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro 5 anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale, trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata".

1.3 Sintesi contenutistica e metodologia

Il processo di lavoro atto a conseguire detti obiettivi è partito dalla ricostruzione di tutte le attività ed i conseguenti atti amministrativi in tema di valutazione di impatto ambientale che hanno riguardato l'aeroporto Marco Polo di Venezia a partire dall'istanza di VIA e dalla centralità rivestita dagli atti istruttori che hanno condotto all'emanazione dei pareri resi.

Muovendo da detti atti istruttori, il processo di lavoro si è articolato secondo i due seguenti momenti (cfr. Figura 1-1):

- **1 Identificazione dei "Temi centrali" contenuti all'interno degli atti istruttori**

Obiettivo del primo momento di lavoro è stato quello dell'identificazione di quei temi, tra tutti quelli contenuti all'interno dello SIA in valutazione, ai quali l'iter istruttorio ha prestato particolare attenzione e, perciò qui denominati "Temi centrali".

Tale selezione è stata condotta mediante l'analisi degli atti istruttori prima citati, esaminandoli nella loro globalità, ossia con riferimento alle considerazioni, alle valutazioni, nonché alle prescrizioni in esse contenute.

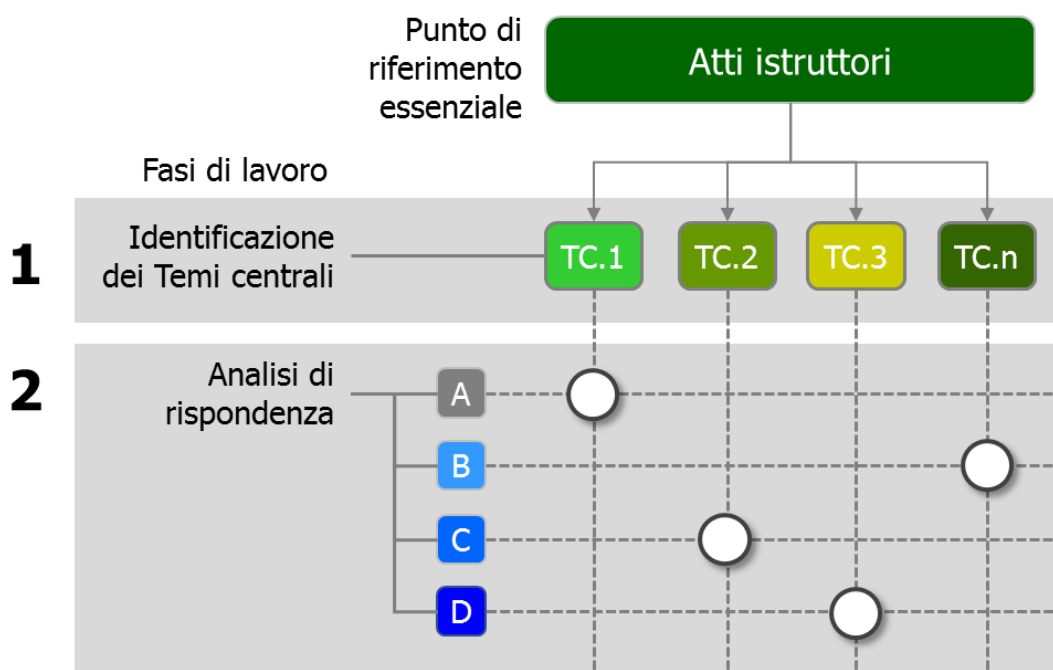
- **2 Analisi di permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto**

Il secondo obiettivo perseguito è stato quello di fornire tutte le informazioni atte a comprendere gli aspetti di rispondenza intercorrenti tra le condizioni di contesto ambientale, territoriale e pianificatorio rappresentate da ciascun tema centrale e la loro attuale configurazione.

In buona sostanza, le analisi condotte sono state rivolte a documentare se allo stato attuale dette condizioni di contesto presentino una variazione rispetto a quelle documentate nello SIA ed assunte alla base dei citati pareri, nonché il rilievo che tali eventuali variazioni possono presentare rispetto alle considerazioni ed alle valutazioni operate nella precedente fase istruttoria di VIA.

A sintesi delle analisi condotte e come strumento di orientamento alle valutazioni in capo all'Autorità competente in merito alla proroga richiesta, le risultanze di dette analisi sono state sistematizzate rispetto alle quattro seguenti tipologie:

- A. Variazione assente**
- B. Variazione priva di rilevanza ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale**
- C. Variazione scarsamente significativa ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale**
- D. Variazione significativa ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale**



Tipologie di variazione delle condizioni di contesto

- | | |
|---|--|
| A Variazione assente | B Variazione priva di rilevanza ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale |
| C Variazione scarsamente significativa ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale | D Variazione significativa ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale |

Figura 1-1 Schematizzazione del processo di lavoro

Tale impostazione metodologica si è sostanziata nella seguente articolazione del presente documento:

- **inquadramento amministrativo dell'iniziativa progettuale (Cap. 2);**
- **descrizione sintetica del Masterplan 2021 (Cap. 3);**

- **definizione dell'oggetto della proroga in termini di opere ancora da realizzare (Cap. 4);**
- **identificazione dei temi centrali contenuti all'interno degli atti istruttori (Cap. 5)**
Come premesso, tale analisi è stata riferita al Parere reso dalla CTVA (par. 5.2) ed a quello della DG PBAAC (5.3). All'interno di detti paragrafi, per ognuno dei temi centrali identificati è condotta una sintetica trattazione, ottenuta riportando spesso in forma testuale quanto contenuto nei citati pareri, volta a sostanziare le motivazioni per le quali a detti temi sia stata attribuita la valenza di "temi centrali";
- **analisi di rispondenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto suddivisa per gli aspetti inerenti alla pianificazione ed il sistema dei vincoli (Cap. 6) e le condizioni di contesto ambientale e territoriale (Cap. 7)**
L'analisi in parola è stata articolata per singoli temi centrali o per gruppi di essi. La trattazione condotta nei singoli paragrafi è rivolta, in una sua prima parte, a documentare le condizioni di contesto che connotano il tema centrale in esame, e, nella seconda, a stimare la presenza di variazioni rispetto a quelle proprie dello SIA e dei correlati atti istruttori e, in caso affermativo, la loro rilevanza rispetto all'espressione di compatibilità ambientale conseguita dal Masterplan 2021.
- **analisi conclusiva (Cap. 8).**

2 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO DELL'INIZIATIVA PROGETTUALE

2.1 La procedura VIA

Il Masterplan 2021 dell'aeroporto internazionale per l'aviazione civile e il relativo Studio di Impatto Ambientale sono stati pubblicati sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Corriere Veneto" il 30 settembre 2014, contestualmente alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale avanzata da ENAC S.p.A.

Nel corso dell'iter istruttorio sono state prodotte integrazioni che sono state, a loro volta, oggetto di pubblicazione sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Corriere Veneto" avvenute il 29 maggio 2015.

Il Parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale è stato formulato in data 25 settembre 2015 con prot. n. 1876. Il parere positivo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo è stato espresso con nota prot. n. 28171 del 16 novembre 2015. Il parere positivo con prescrizioni della Regione Veneto è stato espresso sulla base del parere della Commissione Regionale VIA n. 542 del 29 luglio 2015 e recepito con DGR n. 1146 del 1 settembre 2015.

Successivo ai pareri sopra citati è stato emesso il decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016 con cui è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

L'impianto prescrittivo del decreto VIA è stato strutturato in tre parti distinte, nello specifico:

- A. Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;**
- B. Prescrizioni del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;**
- C. Prescrizioni della Regione Veneto.**

I contenuti delle suddette prescrizioni sono indicati al successivo paragrafo 2.2, assieme all'indicazione del relativo stato di ottemperanza.

2.2 Le verifiche di ottemperanza

A seguito dell'espressione di compatibilità ambientale con giudizio positivo con prescrizioni, il Proponente ha provveduto a fornire agli Enti competenti le integrazioni, approfondimenti e chiarimenti richiesti, in risposta alle prescrizioni indicate dal Decreto VIA n. 9 del 19/01/2016. Pertanto, nel corso degli anni a partire dalla data di emissione del Decreto VIA fino ad oggi si sono susseguite e concluse numerose procedure di ottemperanza in risposta a singole o molteplici prescrizioni riferite a specifiche tematiche ambientali.

Di seguito sono riportati tre abachi di sintesi contenenti le prescrizioni impartite rispettivamente dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e dalla Regione Veneto, la fase nella quale ne è richiesta l'ottemperanza, l'Ente valutatore e lo stato di ottemperanza ad oggi.

Tabella 2-1 Quadro delle prescrizioni al Masterplan 2021 contenute nel D.M. n. 9 del 19/01/2016

| # | Sezione A - Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti* | Stato di avanzamento |
|---|---|------------------------------------|---|--|
| 1 | <p>Atmosfera</p> <p>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</p> | ante operam | MATTM | Ottemperata per il Masterplan 2021 (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018) |
| 2 | <p>Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo</p> <p>Il Proponente dovrà predisporre:</p> <p>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;</p> <p>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 provvedimento 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.</p> <p>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 reinterri 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.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.</p> <p>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), dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Veneto e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori.</p> <p>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 al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.</p> <p>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</p> | ante operam in corso d'opera | MATTM (ante operam) ARPAV (in corso d'opera) | <p>Ottemperata per la Fase 1 degli interventi del Masterplan 2021 di competenza della prescrizione (ID VIP 3563, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000081 del 19/02/2018 e lettera DVA-UFF-2018-0013838 del 15/06/2018, relativamente all'intervento 6.17_C5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.04_Pier Sud Ampliamento terminal - Pier Sud • 4.19 Area handler • 2.33 DHL nuovo cargo building • 3.41 Parcheggio P6 • 3.43 Parcheggio MW • 4.14.02 Ampliamento infrastruttura di volo • 6.17_C5 Riquifica barene canale di Tessera <p>Ottemperata per la Fase 2 degli interventi del Masterplan 2021 di competenza della prescrizione (ID VIP 4104, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000465 del 03/12/2018 e ID VIP 4634, Determinazione direttoriale DVA_2019-0018787 del 16/07/2019):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.04_TL2A Ampliamento terminal - TL2A • 2.34 Varco doganale, ricollocazione • 3.47 Park DHL • 5.01 Opere idrauliche • <p>Ottemperata per la Fase 3 degli interventi del Masterplan 2021 di competenza della prescrizione (ID VIP 5485, Determinazione direttoriale DEC-518 del 21/12/2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6.21 Nuovo Polo Ecologico |

| # | Sezione A - Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti* | Stato di avanzamento |
|---|---|--------------------|------------------------------------|---|
| 3 | <p>PMA</p> <p>Il Proponente provvederà:</p> <p>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 antropiche che insistono sull'area, per la fase <i>ante operam</i>, in corso d'opera (cantiere) e <i>post operam</i> (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);</p> <p>b) ad integrare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore", per la fase <i>ante operam</i> e <i>post operam</i> (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;</p> <p>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 <i>post operam</i> 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).</p> <p>Il piano dei suddetti monitoraggi e 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.</p> <p>Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi, i loro esiti (ed ogni altra attività <i>ante operam</i>, in corso d'opera e <i>post operam</i> ad essi correlata e conseguente) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Veneto.</p> | Tutte le fasi | MATTM, ARPAV | <p>Ottemperata per il Masterplan 2021 (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018) per quanto di competenza del MATTM.</p> <p>In corso ottemperanza la revisione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (ID VIP 7364, data presentazione dell'istanza: 13/09/2021), a seguito dell'introduzione delle Varianti, come da prescrizione n. 7 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 (vedasi Tabella 2-2). Come da suddetta prescrizione, la revisione del Progetto di Monitoraggio Ambientale è stata condivisa con ARPAV (parere ARPAV del 31/08/2021, prot. n. 2021-0078733/U) ed è stata inoltrata al MATTM.</p> |
| 4 | <p>Ambiente Idrico</p> <p>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.</p> | <i>ante operam</i> | MATTM | Ottemperata per il Masterplan 2021 (ID VIP 4233, Determinazione direttoriale DVA_2019-0003940 del 18/02/2019) |
| 5 | <p>Potenziale degrado delle Barene</p> <p>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.</p> | <i>ante operam</i> | MATTM, ARPAV | <p>Ottemperata (ID VIP 3564, Determinazione direttoriale DVA-DEC-2018-0000035 del 24/01/2018)</p> <p>La realizzazione della misura di mitigazione per il controllo del traffico acqueo 6.17_M5 "Dissuasori di velocità in canale di Tessera potrà portare a chiusura l'ottemperanza per gli aspetti di attuazione. In merito si stanno prendendo accordi specifici con il Comune di Venezia per integrare i dispositivi nel nuovo sistema ARGOS con potere sanzionatorio che sta attuando lo stesso Comune, in collaborazione con PIOPP e Autorità Portuale per tutto il territorio comunale.</p> |
| 6 | <p>Cronoprogramma</p> <p>Il cronoprogramma dovrà dettagliare accuratamente le diverse fasi di realizzazione delle opere di compensazione, con particolare riferimento agli interventi C4 "Riqualfica dell'area di barene di Campalto" e C5 "Riqualfica 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</p> | <i>ante operam</i> | MATTM | Ottemperata per il Masterplan 2021 (ID VIP 4233, Determinazione direttoriale DVA_2019-0003940 del 18/02/2019) |

| # | Sezione A - Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti* | Stato di avanzamento |
|---|--|---|------------------------------------|---|
| 7 | Interventi di mitigazione del rumore 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. | in corso d'opera | ARPAV | In corso attività previste dal PMA, sotto la vigilanza di ARPAV |
| 8 | Interventi di mitigazione del rumore 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 | <i>post operam</i> - Fase di esercizio | ARPAV | In corso attività previste dal PMA, sotto la vigilanza di ARPAV. Eseguiti interventi pilota di insonorizzazione (Mitigazione 6.17_M1 Insonorizzazione acustica degli edifici) su due degli appartamenti più esposti del ricettore individuato (condominio in via Leonino da Zara - Tessera). |
| 9 | Interventi di mitigazione del rumore 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. | <i>post operam</i> - Fase di esercizio | ARPAV | E' in fase di stipula una Convenzione Curia/parrocchia (proprietaria/gestore dell'immobile, ENAC e SAVE S.p.A.) per l'attuazione degli interventi, per i quali è stato elaborato uno SFTE. |

* MATTM ora MiTE (Ministero della Transizione Ecologica)

| # | Sezione B - Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ** | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti** | Stato di avanzamento |
|--------------------|--|--------------------|--|--|
| Parte archeologica | | | | |
| 1 | In tutte le aree nelle quali sono previsti interventi, a quote inferiori ai 50 cm dal piano di campagna, gli stessi devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante saggi e/o trincee esplorative eseguiti da operatori professionisti archeologici, secondo le indicazioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto cui compete la direzione scientifica. | <i>ante operam</i> | MIBACT – Soprintendenza archeologica del Veneto | <p>Per tutti gli interventi del Masterplan 2021 viene seguita la procedura prevista dalle norme in merito all'archeologia, che prevede step progressivi di interlocuzione, richiesta pareri e relative prescrizioni sito specifiche da parte della competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna dalla progettazione definitiva/esecutiva al cantiere di ciascun intervento. Per le opere idrauliche (corrispondenti all'intervento 5.01, ove si prevedeva il rinvenimento della via Annia) sono già state espletate tutte le procedure ed eseguiti saggi e verifiche in campo, sotto la vigilanza della Soprintendenza.</p> <p>A seguito di approfondimenti di indagine in campo, data la non sussistenza dei rinvenimenti archeologici nell'area del bacino di laminazione (intervento 5.01), la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna competente non ha ritenuto di procedere all'intervento di compensazione, come descritto nel SIA, ma a procedere con altri interventi con valenza archeologica in fase di definizione da parte della stessa Soprintendenza.</p> |
| 2 | Tutti gli interventi che comportano manomissione dei fondali devono essere preceduti da verifiche archeologiche preliminari, mediante prospezioni subacquee a vista o sondatura (qualora le condizioni ambientali lo consentano), eseguite da operatori professionisti archeologi subacquei, secondo le indicazioni della suddetta Soprintendenza cui compete la direzione scientifica. | | | |
| 3 | In base alle evidenze rinvenute, sia in ambito terrestre che acqueo, la Soprintendenza Archeologia del Veneto potrà disporre saggi conoscitivi in ampliamento che saranno eseguiti secondo una progettualità specificamente predisposta dalla medesima Soprintendenza, cui compete la direzione scientifica delle indagini (D.Lgs. 163/2006, art. 96 comma 1 , lettera b). | | | |
| 4 | Con riguardo alle progettate opere idrauliche comprendenti un bacino di laminazione (intervento denominato MP 01), in area esterna all'attuale sedime aeroportuale, la cui realizzazione prevede uno scavo e un'arginatura dell'area che verrà poi restituita all'uso agricolo, si dovrà procedere, al fine di verificare la compatibilità dell'intervento con la tutela del tracciato della Via Annia (che vi ricade esattamente e rischia di essere compromessa dalle attività sbancamento), in primo luogo all'esecuzione di saggi archeologici preventivi e scavi stratigrafici (ai sensi della normativa vigente). Solo sulla base delle verifiche e dei dati resisi disponibili a seguito delle indagini effettuate, si potrà valutare l'ipotesi di procedere all'esame, quale misura di compensazione, di un progetto di recupero e tutela della strada romana e di un parco a tema, da concordarsi con la competente Soprintendenza Archeologia. | | | |
| 5 | Il proponente, sulla base degli esiti delle indagini archeologiche preliminari, dovrà effettuare, se necessario, gli opportuni adeguamenti progettuali per la realizzazione delle opere nel loro complesso. All'esito di dette indagini resta comunque subordinato il definitivo assenso alla realizzazione delle opere stesse | | | |
| 6 | In considerazione dell'estensione delle opere in progetto, dovranno essere previste e attuate le seguenti provvidenze volte alla tutela dei reperti che saranno rinvenuti: a) area di stoccaggio temporaneo dei materiali, dotata di sistemi di allarme; b) interventi di primo restauro da concordare con la competente Soprintendenza Archeologia su materiali per natura deperibili; c) eventuali analisi diagnostiche di campo e di laboratorio. | | | |

| # | Sezione B - Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ** | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti** | Stato di avanzamento |
|---------------------------------|---|-------------|--|--|
| Parte culturale e paesaggistica | | | | |
| 7 | Per la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per Venezia e Laguna, dovranno essere precisati e preliminarmente esaminati dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - D.G. Belle Arti e Paesaggio, i relativi sotto indicati progetti da rappresentare alla scala architettonica e paesaggistica adeguata: a) il nuovo parcheggio multipiano e il bacino di laminazione, collocato al di fuori del sedime aeroportuale, dovrà essere oggetto di una specifica valutazione nell'ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica, comprendente il trattamento dei suoli e la realizzazione dei manufatti necessari per la regimentazione delle acque; b) il trattamento del suolo e dell'ambientamento delle altre parti; c) i volumi e gli interventi relativi alle aree non ancora acquisite da SAVE, indicate con le lettere A, B, C, D, E1, E2 a pag. 107/195 della "Relazione illustrativa"; d) gli interventi di mitigazione e compensazione, compresi quelli di riconfigurazione morfologica lagunare; e) gli interventi atti ad adeguare le infrastrutture funzionali al traffico locale e alle vie di accesso alla struttura aeroportuale a seguito della parziale e completa attuazione del Masterplan. | ante operam | MIBACT - Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna | Per gli interventi di cui ai punti a) nuovo parcheggio multipiano (intervento 3.05) e bacino di laminazione (intervento 5.01) e d) intervento 6.17_C5 Riqualifica barene canale di Tessera, sono state espletate tutte le procedure con la competente Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna Per gli interventi di cui ai punti b), c) ed e) non sono ancora disponibili le progettazioni. |
| 8 | Per quanto concerne la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso tutti gli interventi derivanti dalla completa attuazione del Masterplan dovranno essere oggetto di approfondimento progettuale al fine di una attenta verifica dell'impatto e delle inevitabili modifiche allo stato dei luoghi, con conseguenti alterazioni percettive anche su larga scala, in considerazione del fatto che essi possono comunque avere effetti e ripercussioni sovralocali (con specifico riferimento agli interventi che interessano anche i comuni limitrofi di Marcon e Roncade). | ante operam | MIBACT - Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso | Ad oggi non vi sono e non sono previsti interventi o effetti del Masterplan che possano interessare le aree di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso |
| 9 | Dovrà essere posta particolare attenzione circa le misure da adottare da parte di ENAV e SAVE al fine di perseguire e prevenire deroghe delle rotte rispetto a quelle previste e contestualmente dovranno essere definiti interventi di compensazione da realizzare in prossimità dei dispositivi installati (punti di monitoraggio e raccolta frequente dei dati relativi al rumore) | | | |
| 10 | Dovrà inoltre essere approfondito l'impatto che l'ampliamento previsto determinerà sul traffico locale, individuando opportuni elementi di indagine che consentano di valutare se e come le attuali vie di accesso alla struttura aeroportuale siano in grado di assorbire i flussi previsti o necessitino di futuri potenziamenti con evidenti ripercussioni paesaggistiche nell'intorno tutelato | | | |
| 11 | Dovranno essere effettuati controlli e approfondimenti che permettano di verificare e ridurre al minimo anche gli impatti sul paesaggio dovuti all'incremento dei livelli di rumore ambientale, all'inquinamento atmosferico e soprattutto luminoso di porzioni di territorio non direttamente pertinenti al sedime aeroportuale, nonché all'ingente aumento di superfici impermeabili le cui ripercussioni possono avere conseguenze sull'intero sistema idrico del contesto, prevedendo oltre alle necessarie mitigazioni, anche misure compensative in grado di generare benefici che accrescano la qualità paesaggistica dei luoghi | | | |
| 12 | Le valutazioni definitive in merito agli interventi sopra riferiti dovranno essere oggetto di autonomi procedimenti finalizzati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, corredati di tutta la documentazione progettuale necessaria a dare una adeguata rappresentazione architettonica e paesaggistica. | | | |

** Soprintendenza archeologica del Veneto e Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna ora riunite in un'unica Soprintendenza (Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna)

MIBACT ora MiC (Ministero della Cultura)

| # | Sezione C - Prescrizioni della Regione Veneto "non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A e B" del Decreto di compatibilità ambientale del Masterplan 2021 (ex art. 1 lettera C del Decreto n. 9/2016) | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti *** | Stato di avanzamento |
|----|---|---------------|--|--|
| 3 | Tutti gli interventi dovranno mirare prioritariamente a ridurre le sorgenti, ad intervenire sulle vie di propagazioni del suono e se tecnicamente insufficiente per inapplicabilità, intervenire su mitigazione e insonorizzazione degli edifici secondo quanto previsto dal DM 29/12/2000. La realizzazione degli interventi di mitigazione per il rumore già individuati per la fase di esercizio - insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021 e realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, per mitigare anche la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, sia anticipata rispetto agli impatti previsti dal Masterplan. Sia preventivamente comunicata ad ARPAV la pianificazione dettagliata di realizzazione di detti interventi, compreso il cronoprogramma. Sia verificata l'efficacia degli interventi realizzati e i risultati siano comunicati ad ARPAV, con modalità da concordare con la stessa. | ante operam | Regione Veneto, ARPAV | In corso, sotto la vigilanza di ARPAV, le attività di monitoraggio del rumore previste dal Progetto di Monitoraggio Ambientale. Eseguiti interventi pilota di insonorizzazione (Mitigazione 6.17_M1 Insonorizzazione acustica degli edifici) su due degli appartamenti più esposti del ricettore individuato (condominio in via Leonino da Zara – Tessera). Sono in corso di implementazione le misure di mitigazione attiva (interventi sulle sorgenti e sulle vie di propagazione del suono), già previste nella documentazione ambientale della procedura di VIA del Masterplan 2021. Le stesse saranno oggetto di verifica, come previsto dal PMA. |
| 4 | Siano concordate con ARPAV campagne di misura per la verifica di superamenti dei livelli di rumore stabiliti dalla classificazione acustica comunale, causati in maniera significativa dalle attività aeroportuali, in edifici non già considerati nel SIA. Siano pianificati interventi per la tempestiva mitigazione degli impatti e comunicati ad ARPAV | ante operam | Regione Veneto, ARPAV | |
| 5 | Nell'eventualità di rinvenire reperti della via Annia durante la fase di realizzazione della cassa di laminazione si condivide con la soprintendenza un progetto che assicuri la non interferenza dell'opera con i ritrovamenti. | corso d'opera | Regione Veneto, Soprintendenza archeologica del Veneto* | Prescrizione ricompresa nella prescrizione 4 della Sezione B, art. 1 del DM 9/2016 "Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo" |
| 6 | Si riqualifichi l'impianto di illuminazione stradale a corredo del viale d'ingresso principale all'aeroporto attraverso la riprogettazione (allo stato attuale in corso di definizione) dello stesso. L'intervento di riqualificazione dell'impianto deve consistere nella sostituzione dei sistemi luminosi esistenti con apparecchi illuminanti di tipo cut-off (quindi muniti di ottica che non emette flusso luminoso verso l'alto) equipaggiati con sorgenti LED (quindi ad alta efficienza); e deve garantire adeguati livelli di illuminamento al suolo in conformità a quanto previsto dalla L.R. 17/2009. | ante operam | Regione Veneto | L'intervento di riqualifica dell'impianto di illuminazione del viale d'ingresso principale secondo i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009 si è concluso nel 2015. Nel primo semestre del 2019 verrà portata a termine la riqualifica dell'impianto di illuminazione di Via Alvise Cà Da Mosto secondo i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009. Infine tutti gli interventi del Masterplan 2021, eseguiti ed in progettazione, che prevedono nuovi punti illuminanti rispettano i requisiti dettati nella Legge Regionale n.17 del 2009. |
| 7 | Per quanto riguarda la perimetrazione del sedime aeroportuale così come indicata dall'ENAC, il proponente dovrà condividere con il Comune di Venezia la georeferenziazione delle cartografie. | ante operam | Regione Veneto, Comune di Venezia | La conformità urbanistica, ottenuta con Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 11800 del 13.11.2017 ai sensi del DPR 18.04.94, n.383 per le opere previste dal Masterplan 2021 sancisce il perimetro del sedime aeroportuale e di conseguenza la relativa georeferenziazione e costituisce variante a Piani e Strumenti urbanistici. |
| 8 | Dovranno essere apportate apposite varianti a Piani e Strumenti urbanistici comunali ad approvazione definitiva della perimetrazione del sedime aeroportuale e relative destinazioni d'uso. | ante operam | Regione Veneto, Comune di Venezia | |
| 9 | Viene vietata l'apertura di nuovi scarichi idrici, anche se idoneamente trattati, direttamente nello specchio lagunare; per quanto riguarda il monitoraggio degli attuali si obbliga il proponente ad inserire i dati sul proprio portale Web. | ante operam | Regione Veneto | Il Masterplan 2021 non prevede apertura di nuovi scarichi lagunari. La pubblicazione dei dati inerenti il monitoraggio degli scarichi nello specchio lagunare è programmata nell'ambito degli obblighi previsti dal PMA. |
| 10 | Prevedere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra nell'utilizzo di energia e risorse per la riduzione delle emissioni in atmosfera. | corso d'opera | Regione Veneto | Risultano già in uso le migliori tecniche per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra (400 Hz) con riferimento alle piazzole ed ai finger di stazionamento degli aeromobili di aviazione commerciale. Le società di handling sono incentivate ad utilizzare mezzi innovativi ed a bassa emissione ed a rinnovare il parco mezzi (che non potranno avere un'età superiore ai 15 anni). |

*** Soprintendenza archeologica del Veneto e Soprintendenza belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna ora riunite in un'unica Soprintendenza (Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna)

2.3 Le procedure di valutazione ambientale successive e il rapporto con le opere da realizzare previste dal Masterplan 2021

Successivamente all'approvazione del Masterplan 2021 e all'emissione del decreto positivo di compatibilità ambientale, la società SAVE ha dovuto rivedere alcuni delle previsioni del Masterplan per due categorie di motivazioni:

- **successivi approfondimenti progettuali che hanno condotto ad introdurre alcune modifiche principalmente connesse alla necessità di una differente distribuzione delle cubature e delle superfici delle opere in progetto;**
- **la futura realizzazione del raccordo ferroviario tra la linea storico Venezia – Trieste e L'Aeroporto e la costruzione della stazione ferroviaria interna al sedime aeroportuale e localizzata nella parte Nord del sedime, entrambi a cura di RFI, che interferiscono con alcune funzioni aeroportuali esistenti.**

Gli approfondimenti progettuali di cui al primo punto del precedente elenco hanno condotto alla definizione di alcune varianti progettuali, che sono state comunicate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In particolare, successivamente al Decreto di VIA, sono state presentate alcune varianti al Master Plan per i seguenti interventi:

- **ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04);**
- **riprotezione UPS e dogana (intervento 2.19);**
- **fabbricato DHL (intervento 2.33).**

Per le Varianti sopra indicate, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha ritenuto che le stesse non determinassero effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate (Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017).

Successivamente, è stata proposta una ulteriore variante al Master Plan 2021 per la realizzazione di un piano interrato nella porzione nord **dell'ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04 – Lotto 2A)**, per il quale è stata seguita una procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., conclusasi positivamente da parte del MATTM – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali, con riscontro prot. n. 22494 del 22.10.2017.

Con le procedure suddette, quindi, le varianti proposte sono rientrate all'interno del Master Plan 2021 e della compatibilità ambientale del Decreto VIA n. 9/2016.

Per quanto concerne, invece, le modifiche dovute alle interferenze con la realizzazione del raccordo ferroviario a cura di RFI, la società SAVE ha fatto istanza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione

di Impatto Ambientale al MATTM con nota n. 2549 del 10 agosto 2018. Tali modifiche sono suddivise nelle seguenti tre tipologie:

- **riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal collegamento ferroviario:**
 - **parcheggi (P5 e P7/Pbus);**
 - **palazzina Polizia e Carabinieri;**
 - **depuratore e isola ecologica;**
 - **deposito di Area tecnica;**
- **interventi in variante al Master Plan 2021:**
 - **piano interrato e riconfigurazione parcheggio Multipiano B1;**
- **nuovi interventi rispetto al Master Plan 2021:**
 - **realizzazione nuovo collegamento pedonale assistito tra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria;**
 - **realizzazione nuovo albergo.**

Considerato che, al riguardo, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, con parere n. n. 3008 del 24 maggio 2019, ha valutato che "le opere oggetto di variante non implicano alcuna rivisitazione dei giudizi già espressi dalla Commissione sul Masterplan 2021" nel parere n. 1876 del 25 settembre 2015, "ma che tuttavia dovranno essere inserite opportunamente tra le attività e le opere già previste nel suddetto Masterplan 2021, attraverso l'aggiornamento delle fasi di lavoro, del cronoprogramma e di tutte le altre previsioni (come i monitoraggi, il PUT etc.) che ne risulteranno modificate", in data 21/06/2019 è stato emanato il Decreto Direttoriale n. 237 che prevede l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera – Varianti al Master Plan 2021", presentato da ENAC, a condizione che si osservino alcune condizioni ambientali.

Tali condizioni ambientali sono indicate nella tabella seguente, assieme allo stato di avanzamento delle relative verifiche di ottemperanza.

Tabella 2-2 Quadro delle prescrizioni alle Varianti al Masterplan 2021 contenute nel parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019

| # | Prescrizione del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 | Fase | Ente vigilante/ Enti coinvolti + | Stato di avanzamento |
|---|--|---------------|--|---|
| 1 | Aspetti gestionali Il Proponente provvederà a fornire il cronoprogramma aggiornato ed armonizzato di tutte le fasi, di tutti gli interventi e di tutte le varianti intercorse dall'approvazione del DEC VIA 9/2016 ad oggi, incluse le opere del presente parere, in coerenza alle prescrizioni già impartite nei precedenti pareri MATTM citati in premessa. | ante operam | MATTM | Ottemperata per l'intervento in Variante 6.21 Nuovo Polo Ecologico (vedasi cap. 4 della "Relazione programmatica per l'ottimizzazione della procedura di ottemperanza e Verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 1 e 4 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 e n. 1, 3 e 7 del D.M. n. 9 del 19/01/2016, art. 1, Sezione B", trasmessa nell'ambito della procedura, ID_VIP/ID_MATTM: 5485 |
| 2 | Altri aspetti In fase di progettazione esecutiva, dopo aver effettuato quanto previsto dalla prescrizione n. 1 del presente parere, il Proponente provvederà a ottemperare a tutte le condizioni ambientali già espresse nel DEC VIA 9/2016. | ante operam | MATTM | Si riferisce a tutte le prescrizioni della tabella precedente (Tabella 2-1), cui si rimanda |
| 3 | Terre e Rocce da Scavo Prima dell'inizio dell'attività, in fase di progettazione esecutiva, il Proponente provvederà ad aggiornare il Piano di Utilizzo delle Terre del Master Pian 2021, aggiornandolo in relazione al nuovo cronoprogramma e alla rimodulazione delle fasi, sempre in conformità alla prescrizione A) 2 del DEC/VIA 9/2016 ed includendo nel quadro delle attività tutte le opere e le movimentazioni di materiale indotte dalla presente variante, con conseguente rimodulazione delle fasi di intervento, il ricalcolo dei volumi fase per fase, le prove, gli esiti delle caratterizzazioni, i trasporti, i monitoraggi ecc. Detto Piano dovrà essere oggetto di specifica approvazione. | ante operam | MATTM | Ottemperata per l'intervento in Variante 6.21 Nuovo Polo Ecologico, costituente la Fase 3 e gli interventi del Masterplan 2021 vigente, vedasi prescrizione n. 2, art. 1 Sezione A della Tabella 2-1 (ID VIP 5485, Determinazione direttoriale DEC-518 del 21/12/2020): |
| 4 | Ambiente Idrico In fase di progettazione esecutiva il Proponente provvederà a dimostrare l'avvenuto completamento dell'intervento 5.01 del MP 2021 - bacino di laminazione prima di eseguire le opere in variante. Qualora tale intervento non possa essere completato con tempistiche idonee alla variante oggetto del presente parere, il Proponente provvederà a realizzare bacini di invaso alternativi ed equivalenti dal punto di vista ambientale, che dovranno essere preventivamente autorizzati dal competente Consorzio di bonifica delle Acque Risorgive. Il Proponente trasmetterà al MATTM tutte le evidenze del caso, prima di avviare i lavori delle opere in variante. | ante operam | MATTM, Consorzio di bonifica delle Acque Risorgive | Ottemperata per l'intervento in Variante 6.21 Nuovo Polo Ecologico (vedasi cap. 5 della "Relazione programmatica per l'ottimizzazione della procedura di ottemperanza e Verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 1 e 4 del parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 e n. 1, 3 e 7 del D.M. n. 9 del 19/01/2016, art. 1, Sezione B", trasmessa nell'ambito della procedura, ID_VIP/ID_MATTM: 5485 |
| 5 | Vegetazione, flora, ecosistemi Il Proponente provvederà a redigere il progetto esecutivo di piantumazione di specie arboree e arbustive, di tipo autoctono, nelle aree destinate alla realizzazione dei parcheggi P8 e P9 (in termini quali - quantitativi), nonché il layout esecutivo dei parcheggi stessi, con rendicontazione degli esemplari piantumati. Il Proponente trasmetterà il progetto al MATTM per approvazione, prima dell'inizio dei lavori. | ante operam | MATTM | Da ottemperarsi prima dell'avvio dei lavori dell'intervento 3.54 "Parcheggi temporanei P8 e P9" |
| 6 | Vegetazione, flora, ecosistemi Il Proponente provvederà a redigere un progetto di riqualificazione a verde delle aree destinate alla presenza dei parcheggi temporanei P8 e P9, da realizzarsi al termine del loro utilizzo (definito dal Proponente stesso nel 2025). Il Proponente trasmetterà il progetto al MATTM per approvazione, prima dell'inizio dei lavori. | ante operam | MATTM | Da ottemperarsi prima della dismissione dell'intervento 3.54 "Parcheggi temporanei P8 e P9" |
| 7 | PMA Ai fini dell'omogeneità della gestione delle attività di monitoraggio dell'intero Masterplan, il Proponente provvederà a rimodulare concordemente con ARPA Veneto il programma di monitoraggio attualmente in essere, in funzione dell'inserimento delle opere in variante e delle modificate fasi, cronoprogramma e tempistiche di costruzione. Il Piano di Monitoraggio aggiornato e il parere di approvazione di ARPA Veneto saranno inoltrati per conoscenza al MATTM prima dell'inizio dei lavori. | ante operam | MATTM, ARPAV | In corso ottemperanza la revisione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (ID VIP 7364, data presentazione dell'istanza: 13/09/2021), a seguito dell'introduzione delle Varianti. La revisione del Progetto di Monitoraggio Ambientale è stata condivisa con ARPAV (parere ARPAV del 31/08/2021, prot. n. 2021-0078733/U) ed è stata inoltrata al MATTM. |
| 8 | Aspetti gestionali / altri aspetti Per l'intera durata dei lavori di realizzazione del nuovo depuratore dovrà essere mantenuto in funzione il depuratore esistente, che dovrà garantire la depurazione delle acque reflue prodotte dall'attività aeroportuale fino all'entrata in funzione definitiva del nuovo impianto. Il Proponente concorderà con ARPA Veneto le fasi della dismissione dell'impianto esistente, e provvederà a fornire al MATTM tutte le evidenze del caso. | corso d'opera | MATTM, ARPAV | Da ottemperarsi in concomitanza con la dismissione del depuratore esistente e l'avvio del nuovo depuratore, in corso di realizzazione (Intervento 6.21 "Nuovo Polo Ecologico") |

+ MATTM ora MiTE (Ministero della Transizione Ecologica)

3 DESCRIZIONE SINTETICA DEL MASTERPLAN 2021

3.1 Inquadramento generale

Il Marco Polo è un aeroporto internazionale interamente collocato nel territorio comunale di Venezia (distante circa 13 km dal capoluogo) e confina con il centro abitato della frazione di Tessera. È posizionato a 45° 30' 19" di latitudine nord e 12° 21' 07" di longitudine est (WGS84), la sua altitudine di riferimento è di circa 2 metri sul livello del mare.

La sua realizzazione, che risale alla fine degli anni '50, è avvenuta lungo una propaggine di terra bonificata sottratta alla laguna veneta su cui si affaccia.

L'aeroporto è dotato di due piste parallele. La principale cioè la 04R-22L, è larga 45 metri e lunga 3300 metri, mentre la secondaria, cioè la 04L-22R che normalmente è utilizzata come taxiway, è larga 45 metri e lunga 2780 metri. La larghezza delle banchine della pista principale è pari a 15 metri, mentre la larghezza delle banchine della pista secondaria è pari a 7.5 metri.

L'aerostazione, attiva 24 ore su 24, è identificata dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) con la sigla LIPZ ed è classificata dalla stessa organizzazione come un aeroporto civile di categoria 4E (annesso 14 ICAO). La IATA lo identifica con la sigla VCE.

Lo scalo svolge un ruolo di riferimento per la macroarea del Nord Est (che comprende le regioni Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige e la provincia di Mantova), per la quale rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze (ENAC, 2011).

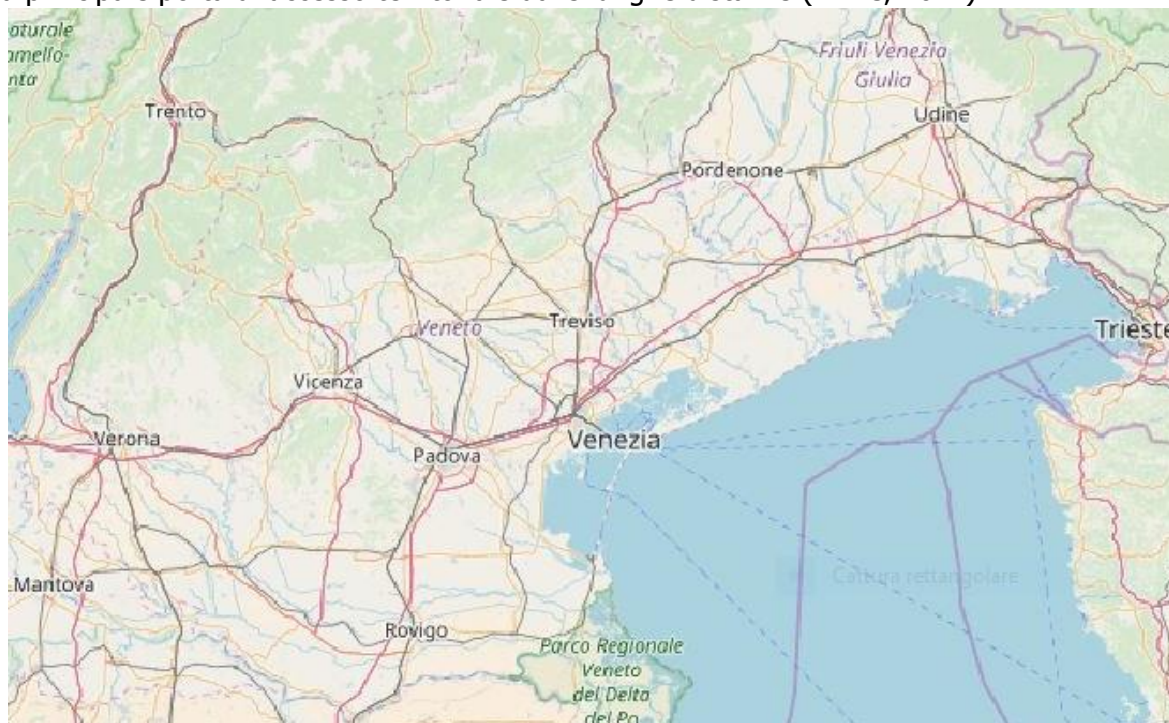


Figura 3-1 Macro Area del Nord Est

L'ambito dispone di un buon livello di accessibilità via gomma, grazie alla presenza della bretella che collega la SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con l'A4

Torino-Trieste e il Passante di Mestre. L'accesso è garantito anche via acqua (con Venezia centro storico e isole), attraverso il canale di Tessera fino alla darsena omonima cui si affaccia il sedime aeroportuale; oltre ai collegamenti forniti dal servizio di trasporto pubblico locale.

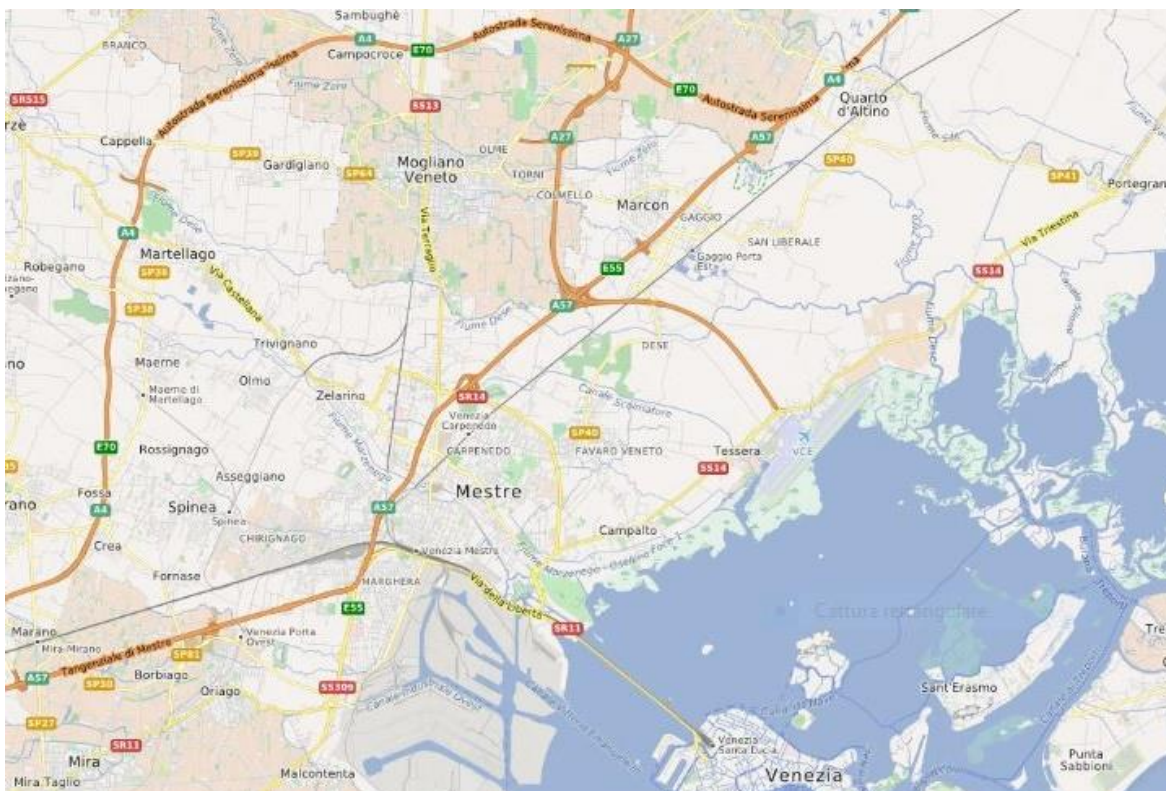


Figura 3-2 Inquadramento del contesto territoriale di riferimento

Il Sistema Aeroportuale di Venezia, che comprende gli scali di Venezia e di Treviso, anche nel 2017, ha confermato la posizione già consolidata di terzo polo aeroportuale italiano, dopo quello di Roma (Fiumicino e Ciampino) e quello di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio). Prima della crisi internazionale legata alla pandemia Covid-19 erano più di 1000 i collegamenti settimanali per le principali destinazioni nazionali, europee ed intercontinentali, ad oggi, dopo aver toccato dei picchi verso il basso del traffico aereo civile che coinvolge l'aeroporto, si ha un trend in risalita che si assesta sui 4.535 aeromobili al mese¹ in arrivo/partenza dall'aeroporto di riferimento con un incremento del 244% rispetto al mese di marzo 2021, ma che si configura comunque come un decremento del 32,4% rispetto a quanto registrato per il mese analogo nel 2019, appena prima dell'avvento della pandemia.

¹ Dati riferiti al mese di marzo 2022, ultimo dato utile disponibile reperibile dal sito [Statistiche Dati di Traffico Aeroportuale Italiano - Assaeroporti](https://www.assaeroporti.it/)

3.2 La descrizione sintetica degli interventi originari del MP2021

Come anticipato al precedente paragrafo 2.1, sulla base delle previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri, sono stati individuati e programmati, all'inizio del decennio passato, gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevedeva di attuare entro l'anno 2021, che hanno composto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Master Plan) dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia al 2021, che è stato approvato in linea tecnica da ENAC il 07.08.2014, prima di essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, la quale si è conclusa positivamente.

Tali interventi sono riassunti di seguito secondo la schematizzazione:

- **Interventi airside;**
- **Interventi landside;**
- **Servizi tecnologici, reti e impianti.**

Al di fuori di questa schematizzazione vengono sintetizzati anche i contenuti degli approfondimenti di settore (Masterplan idraulico, Masterplan energetico e Studio trasportistico), oltre alle misure di attenuazione degli impatti identificate nel Masterplan.

3.2.1 Interventi airside

Come anticipato, l'obiettivo alla base di tali interventi infrastrutturali è quello di far fronte all'incremento del traffico aereo e di permettere lo sviluppo della vocazione internazionale ed intercontinentale dello scalo.

L'efficacia degli interventi previsti dal progetto era stata valutata in termini di incremento del numero complessivo di movimenti (nell'unità di tempo) dallo Studio Aeronautico di ENAV (2014).

Gli interventi sulle piste non modificano le procedure di decollo ed atterraggio dell'aeroporto.

Tali interventi sono sintetizzati a seguire:

- **Ampliamento del piazzale – fase 2 (codice 4.06.02):**

Ampliamento dei piazzali per la sosta degli aeromobili esistenti in modo compatibile alle previsioni di espansione dell'aerostazione.

La localizzazione dell'intervento è compresa fra l'attuale APRON e la Statale Triestina e si tratta della seconda fase dell'ampliamento



Figura 3-3 Localizzazione dell'intervento di ampliamento del piazzale di sosta aeromobili (APRON) fase 2

- **Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02):**

L'intervento prevede l'efficientamento delle vie di circolazione e la realizzazione di bretelle ad alta velocità a servizio della pista principale per la sola RWY 04R, a suo tempo utilizzata nel 95% delle operazioni di volo annue.

L'intervento consta di una serie di sottointerventi la cui sintesi è riportata nella tabella a seguire:

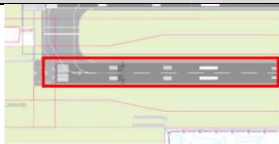
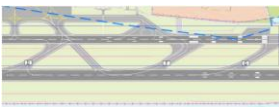
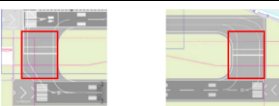

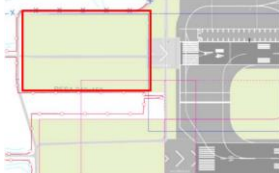
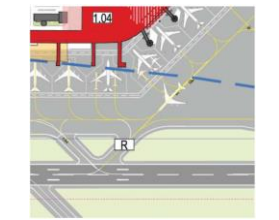

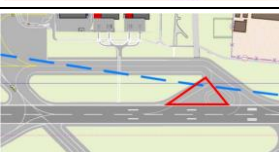

| Ampliamento infrastruttura di volo | |
|---|---|
| La riqualifica della pista principale (RWYs 04R/22L) con allargamento del corpo portante dagli attuali 45 m a 60 m; |  |
| La realizzazione di n. 3 bretelle ad alta velocità per atterraggi sulla pista principale (tra la pista principale e la pista secondaria); |  |
| La riconfigurazione dei raccordi di testa fra 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 adeguamenti normativo della relativa RESA (area di sicurezza di fine pista – Runway End Safety Area); |  |
| La realizzazione della bretella R5 tra la pista secondaria e il piazzale APRON SUD; |  |
| La realizzazione del nodo TN presso area ec 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. |  |

Tabella 3-1 Interventi per l'ampliamento dell'infrastruttura di volo

Uno degli interventi maggiormente significativi ai fini della presente analisi e dello Studio di Impatto Ambientale originario, riguarda l'adeguamento normativo della RESA (area di sicurezza di fine pista - Runway End Safety Area) in testata 04R che prevede l'imbonimento di una porzione di circa 3 ha

di area lagunare, quasi totalmente occupata di barene, pur in area appartenente al sedime aeroportuale che si estende anche in laguna.

L'imbonimento è previsto per finalità di sicurezza aeroportuale. Infatti, l'area di RESA è necessaria per minimizzare i danni in caso di uscita di pista degli aeromobili e facilitare il movimento dei veicoli di soccorso ed antincendio.

Gli interventi appena descritti, complessivamente, andranno a conferire la configurazione finale delle infrastrutture di volo riportata nella Figura 3-4.



Figura 3-4 Configurazione finale delle infrastrutture di volo (Stralcio della Tavola 6 del Masterplan 2021)

• Adegua menti

A seguito delle modifiche appena riportate, gli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) dovranno necessariamente essere riqualificati ed adattati alla nuova configurazione dello scalo.

Nell'adeguamento tutte le nuove installazioni saranno con la migliore tecnologia disponibile, sia sotto il profilo dell'efficienza che della durata dei sistemi.

Si ipotizzano luci a LED per le center line ed i bordi pista. Le bretelle di collegamento alla pista di volo saranno dotate di opportuni sistemi atti a prevenire possibili runway incursions da parte degli aeromobili. Anche i piazzali, per ben raccordarsi alla pista di volo, saranno dotati di opportune center line per guidare l'aeromobile allo stand.

Per quanto riguarda l'aviazione generale è stata confermata la localizzazione di un piazzale di dimensioni adeguate. Gli stand sono stati previsti per aeromobili anche di grandi dimensioni, in considerazione dello specifico mercato veneziano all'epoca del progetto. Anche nel caso di parcheggio di aeromobili di aviazione generale di più grande dimensione, gli stessi rimangono in un'area dedicata, non occupando aree destinate ai flussi di aeromobili di linea.

Il piazzale sarà dotato di tutti gli equipaggiamenti previsti per tale infrastruttura, per offrire tutti i servizi previsti per lo specifico tipo di utenza.

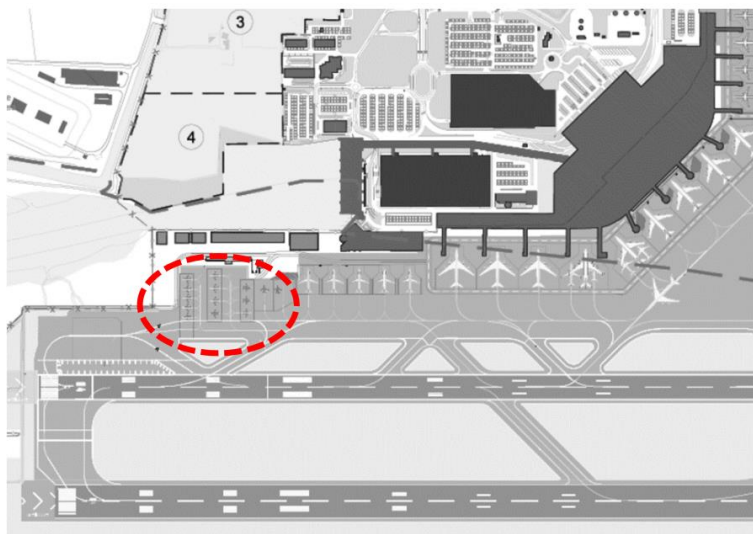


Figura 3-5 Area aviazione generale del Masterplan

3.2.2 Interventi landside

Il criterio alla base dello schema progettuale per l'organizzazione dell'area landside è quello della creazione di un sistema compatto, flessibile, integrato ed accogliente, in grado di agevolare la crescita incrementale delle attività.

- **Ampliamento terminal – Lotto 2 (codice 1.04)**

Il layout prevede due corpi di ampliamento: a nord e a sud del terminal attuale, che rimarrà così il fulcro dell'intero complesso del terminal passeggeri conservando l'immagine architettonica ormai consolidata. L'ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza e ai passeggeri Schengen; l'ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen.

L'intervento prevede un ampliamento complessivo, tenuto conto anche del Lotto 1, il cui intervento non è stato sottoposto a VIA, di circa 95.000 m² e, pertanto, una superficie complessiva di circa 160.000 m² totali.

L'ampliamento del terminal riguarda tutte le aree funzionali, landside e airside, con proporzionale incremento delle superfici destinate ad attività commerciali e di ristorazione.

I criteri su cui si fonda il layout delle zone di estensione sono coerenti con l'impianto del terminal esistente che richiede l'aumento delle superfici utili e di alcune dimensioni critiche.

L'unica variazione sostanziale introdotta rispetto al layout del terminal attuale riguarda la posizione dei varchi dei controlli di sicurezza, oggi localizzati al centro della sala check-in, sistemati invece all'estremità Nord Est del nuovo corpo di ampliamento per poterli dotare di adeguati spazi di accodamento e attrezzature aggiornate.

Nella figura a seguire è riportato il dettaglio della suddivisione delle superfici per le distinte aree del terminal nel nuovo layout.

| PARTENZE | | ARRIVI | |
|--------------------------|-----------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| Lunghezza curb | 672 m | Restituzione bagagli | 8500 m ² |
| Hall partenze | 7000 m ² | N. nastri bagagli | 7 |
| Area varchi di sicurezza | 2500 m ² | Hall arrivi | 6000 m ² |
| Area check-in | 3500 m ² | Controllo passaporti in | 1100 |
| Numero check-in | 110 | Canale Sanitario | 700 m ² |
| N° macchine radiogene | 24 | Aree commerciali | 14'000 m ² |
| Sala imbarchi | 24'600 m ² | Aree servizi, supporto, circolazione | 36'000 m ² |
| Sale vip | 2700 m ² | | |
| Controllo passaporti out | 400 m ² | | |
| Totale generale | | | 159'400* m ² |

* superficie complessiva lorda comprensiva dei muri

Figura 3-6 Superfici e dotazioni di progetto



Figura 3-7 Ampliamento terminal passeggeri - fotoinserimento

- **Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED) (codice 5.11)**

Intervento di ristrutturazione con ampliamento volumetrico della Palazzina SAVE, con l'obiettivo principale di riorganizzare le attività CED.

L'ampliamento avverrà attraverso la realizzazione, ad Est del fabbricato esistente, di un corpo aggiuntivo che si sviluppa su 4 piani complanari ai piani dell'edificio esistente e presenta una superficie utile di 735 m² ed un volume di 2.204 m³.

Alla base ci sarà il piano terra che presenta una superficie di 310 m² calpestabili e circa 24 m² di vano scala ed ospiterà uffici e magazzini, mentre al primo piano, che presenta dimensioni simili a quello del piano terra troviamo uffici ed i server.

Gli altri due piani (secondo e terzo) saranno costituiti da soli vani scala e da spazi tecnici e fungeranno da ulteriore collegamento verticale per l'edificio esistente.

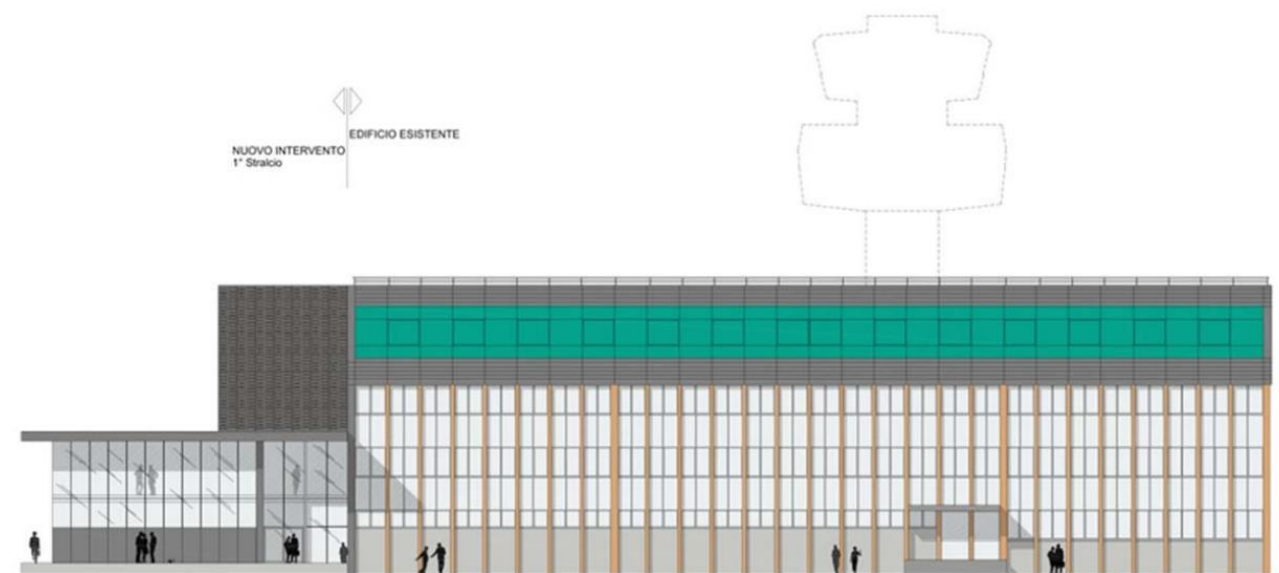


Figura 3-8 Volume di ampliamento palazzina SAVE (codice 5.11) – Prospetto Nord, a sinistra il corpo aggiuntivo previsto dall'intervento

- **Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19), DHL nuovo cargo building (codice 2.33) e varco doganale, ricollocazione (codice 2.34)**

Questi interventi si inseriscono nella riorganizzazione di alcuni aspetti delle aree cargo e dei servizi per la logistica dovuta all'ampliamento del terminal passeggeri.

Il terminal merci nel breve periodo rimane unico e nella posizione attuale, ma, nelle immediate vicinanze verranno costruiti due edifici destinati ad accogliere gli spedizionieri.

Anche il varco doganale dovrà essere ricollocato, la nuova posizione sarà in prossimità del terminal passeggeri ampliato, con accesso diretto al piazzale aeromobili.

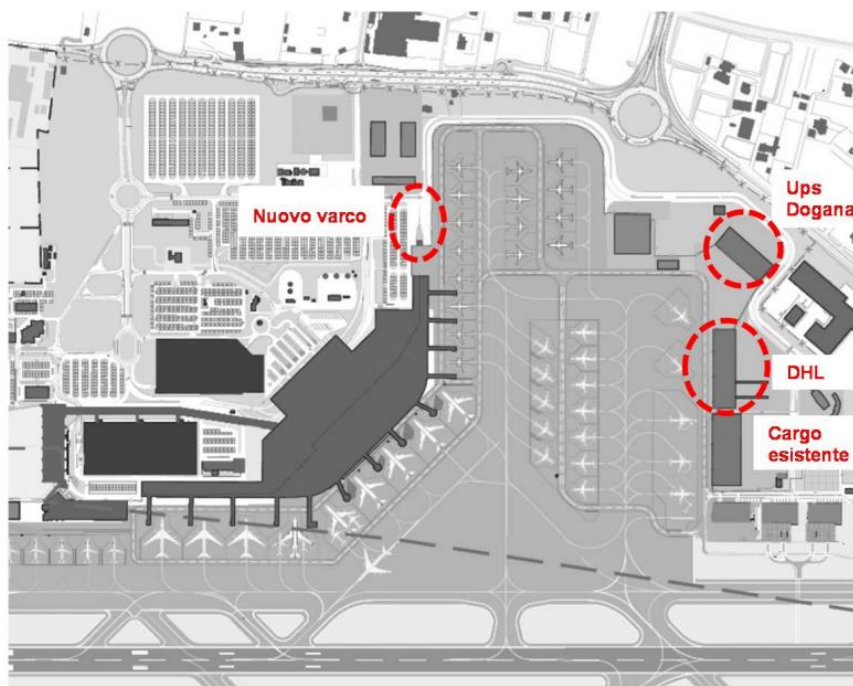


Figura 3-9 Le aree cargo e spedizionieri ed il nuovo varco doganale

Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19)

La struttura sarà realizzata in calcestruzzo armato e non si prevede la realizzazione di piani interrati. La superficie coperta sarà pari a circa 4.620 m² e la scoperta di pertinenza di circa 6.650 m², sarà composto da due corpi di fabbrica che si compenetrano e che saranno chiaramente identificati architettonicamente per un'altezza rispettiva di 6 m e 8 m.

L'edificio sarà utilizzato sia come magazzino che ad uso uffici da parte di UPS e della Dogana. Nell'intorno dell'edificio, sui lati landside, sono previsti spazi per la manovra e la sosta dei mezzi pesanti, come si può notare dalla figura che segue.



Figura 3-10 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - Studio di progetto, planimetria



Figura 3-11 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - Studio di progetto, prospetto lato airside



Figura 3-12 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - Studio di progetto, rendering, lato airside

DHL nuovo cargo building (codice 2.33)

La struttura sarà realizzata in acciaio, rivestita da pannelli prefabbricati, non si prevede la presenza di piani interrati. La superficie coperta sarà pari a circa 5.750 m², per un'altezza di circa 8 m, e superficie scoperta di circa 13290 m². La parte a magazzino e movimentazione merci occuperà l'area maggiore dell'edificio; la parte ad uffici occuperà circa il 15% della superficie coperta e sarà distribuita su due piani sovrapposti.

Sul retro sono previste due baie di carico della lunghezza di circa 50 m.

Nell'intorno dell'edificio, sui lati landside, sono previsti ampi spazi per la manovra e la sosta dei mezzi pesanti, e un parcheggio per i dipendenti. Sul lato airside, l'edificio affaccerà direttamente sul piazzale aeromobili.

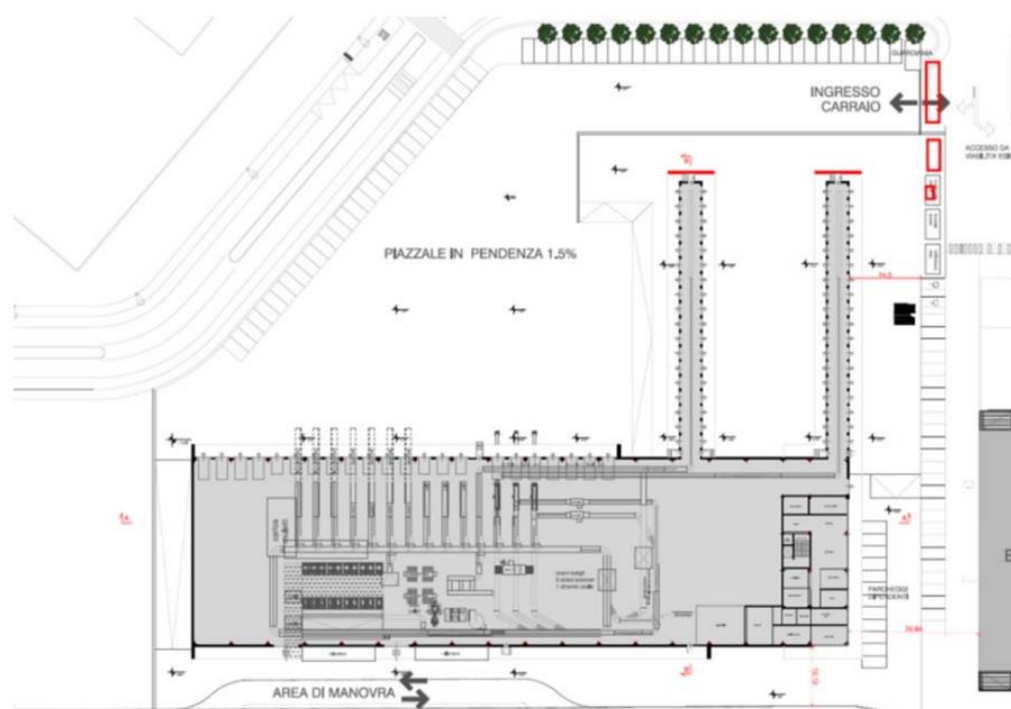


Figura 3-13 DHL nuovo cargo building (codice 2.33) - Studio di progetto, planimetria generale

Varco doganale, ricollocazione (codice 2.34)

Il nuovo varco doganale, collocato in prossimità dell'ala Nord del terminal passeggeri ampliato, sarà costituito da un edificio di dimensioni ridotte, circa 50 x 50 m, di un solo piano, del tutto simile a quello oggi esistente; sarà inoltre servito da due aree di sosta per gli automezzi leggeri e pesanti, una in landside e una in airside, prima dell'immissione nella viabilità perimetrale, esattamente come nella situazione attuale.

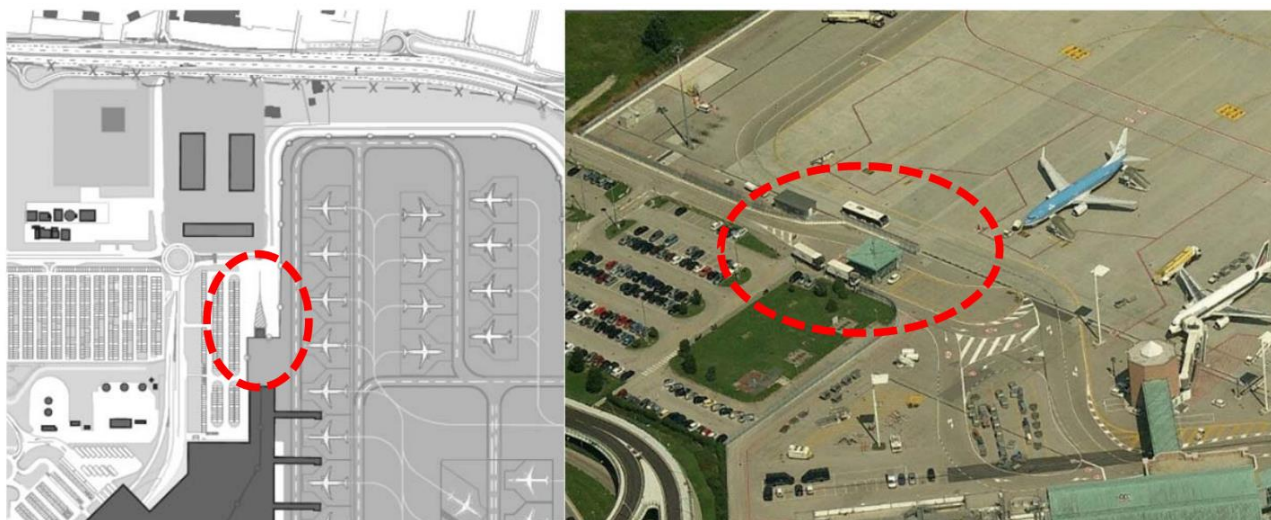


Figura 3-14 A destra il nuovo varco doganale nella configurazione definitiva del Masterplan. A sinistra il varco doganale esistente; il nuovo varco avrà dimensioni e tipologia del tutto simili

- **Il sistema dei parcheggi. Park multipiano (codice 3.05), parcheggi a raso (codice 3.41-3.42-3.43)**

Per far fronte all'incremento di necessità di parcheggi il Masterplan prevede la costruzione di un parcheggio multipiano collocato nelle immediate vicinanze del terminal, in modo da avere una soluzione più compatta e che minimizzi l'uso di suolo.

Tuttavia, tale scelta richiede maggiori investimenti ed un maggior tempo di realizzazione e, per tale motivo, accanto a tale intervento è stata programmata la realizzazione di parcheggi a raso in diverse aree, che consentiranno un'offerta ampia e differenziata, a seconda della vicinanza o meno al terminal passeggeri.

Quanto appena esposto è rappresentato nello schema di Figura 3-15 e sintetizzato a seguire.

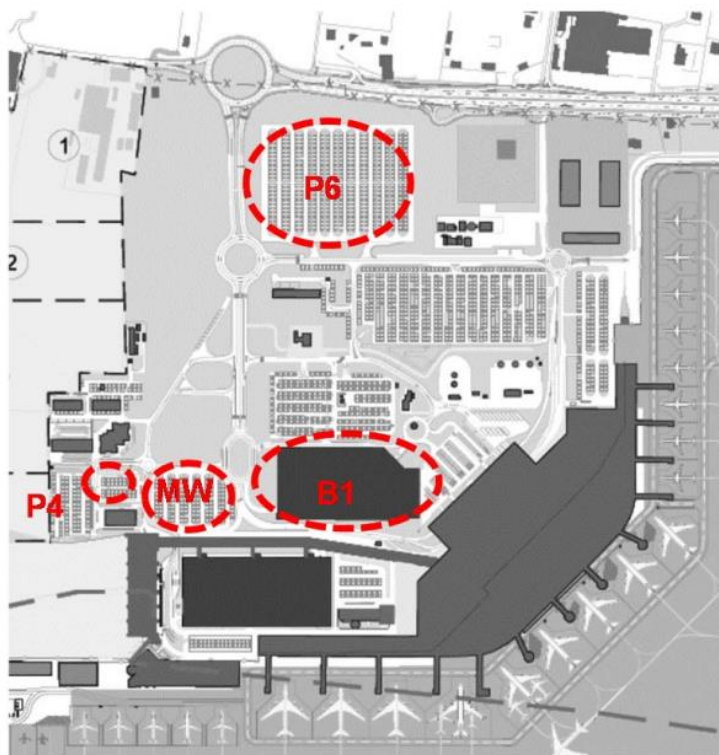


Figura 3-15 I nuovi parcheggi previsti, a raso P4, P6 e MW, e multipiano B1

Partendo dal nuovo Park multipiano B1 (codice 3.05), vediamo che il fabbricato si presenterà come un parallelepipedo di dimensioni in pianta pari a 187 m di lunghezza per 91,60 m di larghezza, rastremata a 64,30 m sul fronte del terminal e per un'altezza massima fuori tutto di 14,70 m che si riduce sul fronte NE a 7,30 m dal piano terra ribassato, il parcheggio avrà complessivamente 1.924 posti auto.

La viabilità di accesso si sviluppa lungo tutto il lato del parcheggio, consentendo diversi accessi, che permettono di articolare l'offerta di sosta. Il nuovo ramo di viabilità prosegue poi per raccordarsi all'anello esistente.

Considerata la vicinanza al terminal e l'estensione del fabbricato (circa 190 m), al fine di non sottrarre importanza al terminal e mitigare l'impatto sul paesaggio circostante, il volume del parcheggio presenterà una sezione "a degradare" che utilizzerà le terrazze scoperte su due fronti. In questo modo si lascerà maggiore visibilità e "respiro" all'ampliamento del terminal.



Figura 3-16 Sezione trasversale del parcheggio multipiano



Figura 3-17 Vista prospettica dimensionale da Nord del Park B1, sullo sfondo i volumi del parcheggio Marco Polo esistente

Passando, invece, alla descrizione dei parcheggi a raso (codice 3.41-3.42-3.43) di cui si prevede la nuova realizzazione/ampliamento, troviamo:

Nuovo parcheggio "P6", lungo viale Da Mosto, che si sviluppa su un'area di 39.900 m² per una capacità totale di 1.119 posti auto

Il parcheggio sarà organizzato in due settori: il settore nord avente capacità di 783 posti auto e il settore sud avente una capacità di 336 posti auto.

Il percorso pedonale che guiderà i fruitori attraverserà l'area facilitando l'orientamento sia in ingresso che in uscita e si collegherà con la struttura pedonale dell'intorno.

Gli stalli di sosta sono previsti con pavimentazione semipermeabile in masselli auobloccanti in cls poggianti su strato di pietrischetto frantumato dello spessore pari a 5 cm.



Figura 3-18 Nuovo parcheggio "P6" - Planimetria e render (i tratti in rosso indicano i percorsi pedonali principali)

Nuovo parcheggio "Moving walkway"

Il piano di posizionamento delle auto verrà rialzato e portato alla quota della strada mantenendo il fossato. L'esito propone un'immagine di parcheggio "in isola" in cui ricadono le alberature protette da ampie fioriere e spazi drenanti.

Il percorso pedonale di raccolta di chi parcheggia sarà collocato in aderenza al filare di pini esistente. Una linea rossa condurrà dal parcheggio all'aerostazione.

Il pacchetto previsto è stato concepito al fine di ridurre al minimo l'impermeabilizzazione del suolo, prevedendo la realizzazione di fondazione composta da strati di pietrischetto e ghiaione e pavimentazione in asfalto drenante.



Figura 3-19 Nuovo parcheggio "Moving walkway" - Planimetria e render (i tratti in rosso indicano i percorsi pedonali principali)

Ampliamento del parcheggio "P4"

Per l'ampliamento si prevede di utilizzare il sedime attualmente occupato dai "Magazzini ex aerogarage", fabbricato di cui si prevede la demolizione.

Nelle aree oggetto degli interventi sui parcheggi a raso sopracitati sono previsti interventi di adeguamento delle relative reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle reti di illuminazione pubblica; anche per tali aspetti si procederà all'integrazione/realizzazione delle reti in continuità con quanto già esistente nell'aeroporto.

Verrà inoltre garantita l'invarianza idraulica degli interventi tramite volumi di invaso che verranno realizzati nell'ambito degli interventi previsti nel Masterplan idraulico aeroportuale.

- **Adeguamento viabilità esistente (codice 3.44)**

I nuovi edifici ed ampliamenti in area landside (park multipiano B1) e airside (ampliamento piazzali) comporteranno un adattamento della viabilità interna, come schematizzato in

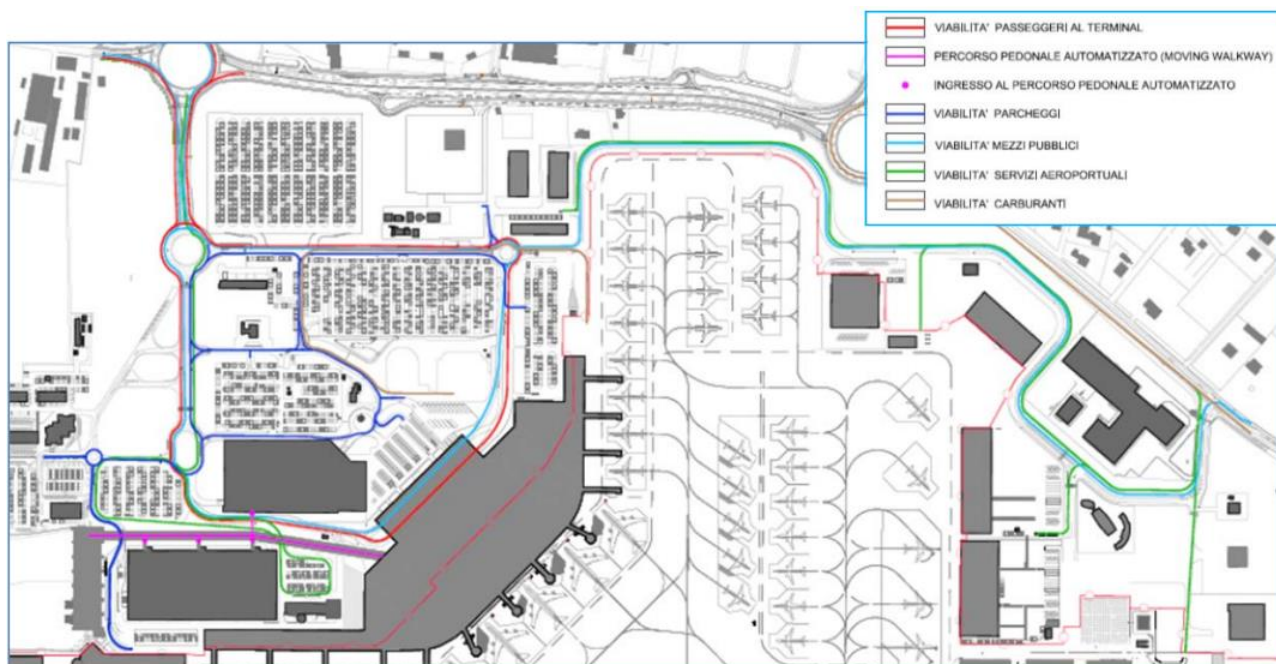


Figura 3-20 La viabilità nella configurazione al 2021 - estratto dal Masterplan

- **Mitigazioni e compensazioni ambientali (codice 6.17)**

Gli interventi di mitigazione comprendono:

- **M1: Insonorizzazione acustica degli edifici** esposti ad un livello di rumore che supera quello previsto dalle classificazioni acustiche comunali (isolamenti di facciata e sistemi di aerazione silenziati);
- **M2: Terrapieno vegetato sul fronte Sud Est della darsena dell'aeroporto** con l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera;
- **M3: Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera** con l'obiettivo di mitigare la percezione dell'infrastruttura aeroportuale;
- **M3b: Terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera** come da mitigazione M3 con l'aggiunta di un terrapieno come da mitigazione M2 finalizzato al contenimento degli effetti acustici sugli abitati;
- **M4: Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto** consistente nell'applicazione sulla viabilità stradale all'interno del sedime di un trattamento fotocatalitico antismog a base di biossido di titanio;
- **M5: Dissuasori di velocità in canale di Tessera** che verranno installati nel tratto finale di accesso alla darsena dell'aeroporto;
- **M6: Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto.** Verranno realizzate strutture (in avanzamento rispetto alle rive esistenti) in grado di ridurre la riflessione delle onde prodotta dalle sponde e conseguentemente l'agitazione ondosa nella darsena.

Per quanto riguarda, invece, le misure di compensazione:

- **C1a: Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera** che collegherà, appunto, le due località, inducendo come effetti attesi la riqualificazione del territorio, una spinta verso un utilizzo sostenibile ed una fruizione turistico- ricreativa, nonché rispondendo ad un'istanza delle popolazioni residenti rispetto alla dotazione ciclopedonale dell'area;
- **C1b: Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Campalto** che collegherà, appunto, le due località, inducendo come effetti attesi la riqualificazione del territorio, una spinta verso un utilizzo sostenibile ed una fruizione turistico- ricreativa, nonché rispondendo ad un'istanza delle popolazioni residenti rispetto alla dotazione ciclopedonale dell'area;
- **C2: Rotatoria stradale a Tessera** di nuova realizzazione in corrispondenza dell'incrocio tra le Vie Triestina/Orlanda e la trasversale Via Bazzera, in risposta ad un'istanza delle popolazioni residenti e mira ad una riqualifica delle infrastrutture stradali urbane dell'abitato di Tessera prossimo all'aeroporto;
- **C3: Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna** attraverso la realizzazione di uno scavo archeologico stratigrafato relativo ad un tratto della *Via Annia*, strada consolare d'epoca romana, posta nelle aree di pertinenza dell'aeroporto Marco Polo di Venezia (area di laminazione). L'intervento ha per obiettivo il recupero e tutela di un tratto archeologico di elevato interesse nazionale di Via Annia risalente al 159-131 a.C..
- **C4: Riqualifica dell'area di barena Campalto** a scopo fruitivo/didattico con lo scopo di riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turistico-ricreativa;
- **C5: Riqualifica barene canale di Tessera** attraverso il recupero di parte delle barene esistenti lungo il canale, attualmente soggette ad un marcato processo di erosione e protezione delle stesse dall'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica. L'intervento ha l'obiettivo di compensare la perdita di una porzione di barena (circa 3 ha) dovuta all'adeguamento dell'area di RESA della pista aeroportuale.

3.2.3 Servizi tecnologici, reti e impianti

• Opere idrauliche (codice 5.01)

Il Masterplan idraulico individua le opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale medesimo, con riferimento alla situazione attuale e agli scenari futuri di espansione previsti con il fine di:

- garantire all'intero sedime aeroportuale una maggiore sicurezza idraulica rispetto alle condizioni attuali e fino ad eventi meteorici caratterizzati da tempi di ritorno pari a 100 anni, con riferimento anche alle necessità di compatibilità idraulica degli interventi previsti dal Masterplan rispetto alle condizioni idrauliche del bacino di bonifica di valle gestito dal Consorzio Acque Risorgive;
- raggiungere benefici di carattere economico ed ambientale attraverso l'ottimizzazione dei consumi di acqua potabile, da realizzarsi mediante proposte volte al riuso di acque grezze, meteoriche o depurate;
- adeguare la totalità delle acque di scarico di natura meteorica (acque di dilavamento dei piazzali, della viabilità e delle piste) ai limiti di normativa vigente e centralizzare quanto più possibile i sistemi di trattamento e controllo delle stesse.

Tra le opere in particolare si evidenzia, ai fini della presente analisi, la realizzazione di un bacino di laminazione in area esterna all'attuale sedime aeroportuale con la finalità di calmierare i picchi di piena sia in ambito aeroportuale che nei bacini posti a monte rispetto all'aeroporto, in modo da ridurre le portate in arrivo alle idrovore consortili.

L'intervento prevede uno scavo e un'arginatura dell'area, che verrà poi restituita all'uso agricolo.

Gli interventi previsti dal Masterplan idraulico sono integrati dagli interventi di adeguamento del depuratore e realizzazione del sistema di riciclo delle acque, descritti sinteticamente a seguire.

• Adeguamento del depuratore (codice 6.02)

E' previsto, in relazione anche all'incremento dei flussi di passeggeri, un adeguamento del depuratore attuale e la realizzazione del ciclo idrico integrato (raccolta delle acque, depurazione e riuso delle acque depurate).

Le linee principali dell'adeguamento del depuratore, finalizzato al riuso delle acque, sono orientate a:

- **ridurre le emissioni sull'ambiente;**
- **ridurre i consumi specifici di energia;**
- **minimizzare la produzione di CO²;**
- **portare a possibili riutilizzi dell'acqua.**

I fabbricati di nuova realizzazione prevedono la realizzazione di una rete di alimentazione duale, cioè:

- **alimentazione dalla rete di acquedotto comunale per gli usi potabili;**
- **alimentazione dalla rete delle acque depurate per gli usi non potabili.**

Le modifiche impiantistiche proposte sono state selezionate a seguito di diverse valutazioni sulle tecnologie oggi disponibili e con obiettivo di dare soluzioni ecocompatibili e sostenibili e dimensionate sulla base delle attuali condizioni impiantistiche e delle previsioni evolutive in termini di carichi e future necessità.

- **Sottoservizi (codice 5.06-5.32)**

Adeguamento complessivo dei servizi elettrici ed idraulici del sedime aeroportuale in conseguenza degli ampliamenti; gli adeguamenti idraulici vengono realizzati in conformità ai criteri e al disegno generale delineato nel Masterplan idraulico (codice 5.06).

Per i servizi elettrici l'intervento 5.32 prevede la realizzazione della nuova linea elettrica di media tensione, connessa alla realizzazione della cabina di trasformazione alta tensione descritta a seguire.

- **Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33)**

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova sottostazione AT/MT. L'area dedicata, comprensiva degli spazi tecnici e delle aree di manovra e viabilità, è di circa 100 x 100 m (tale area comprende anche lo spazio necessario per la sottostazione di smistamento AT di Terna).

Negli elaborati del Masterplan sono indicate due posizioni alternative, la prima in prossimità dell'attuale area tecnica, la seconda in prossimità dell'area servizi a nord-est; entrambe le posizioni sono vicine alla SS Triestina. La posizione ottimale sarà scelta una volta chiarite appieno le condizioni tecniche ed economiche di realizzazione di ognuna delle 2 soluzioni, anche e soprattutto con il contributo dell'Ente Distributore pubblico.

Con riferimento alla configurazione a lungo termine, la rete di distribuzione generale di MT sarà articolata su n. 3 anelli che interconnettono le varie cabine MT.

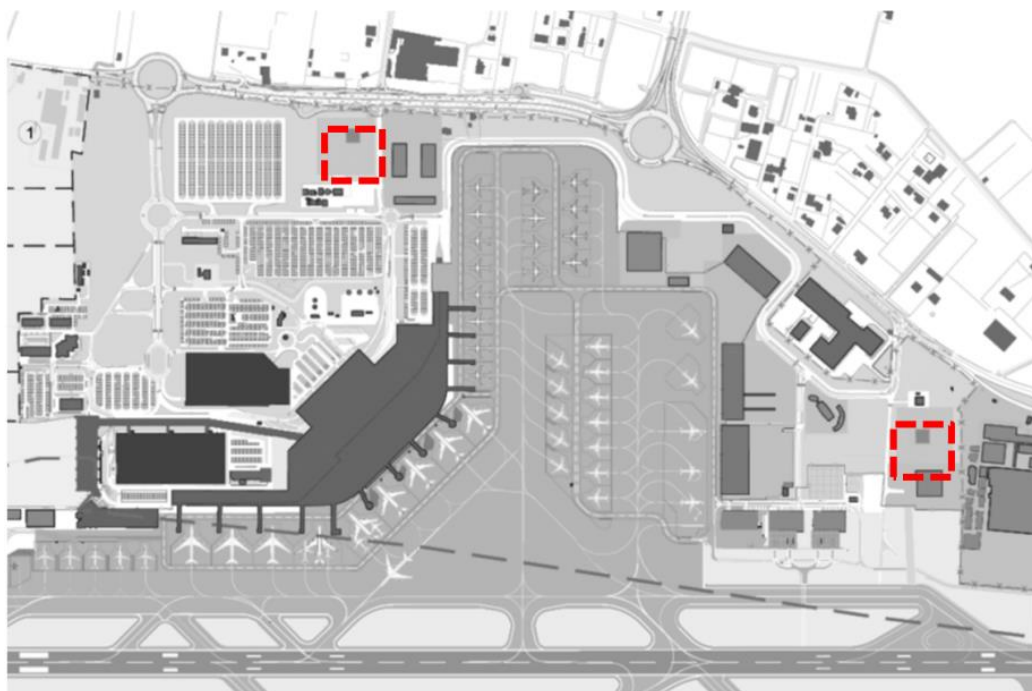


Figura 3-21 Le due posizioni alternative per la sottostazione Alta tensione/Media tensione

In conclusione, si segnala che anche la rete acquedotto e la rete telefonia/dati saranno adattate alla nuova configurazione ed espansione al fine di coprire le nuove necessità collegate al nuovo layout.

Per quanto riguarda il sistema di illuminazione, anche in questo caso, i sistemi esistenti saranno integrati al fine di servire le opere previste dal Masterplan.

Inoltre, la revisione dell'area tecnica dell'aeroporto, con realizzazione della centrale di trigenerazione, ha creato l'opportunità di dotare il sedime aeroportuale di una rete idrica antincendio centralizzata e ad alta affidabilità.

3.3 L'adeguamento del masterplan alla luce delle modifiche intervenute successivamente

Nel corso degli anni, successivamente all'esito positivo della procedura di VIA, sono state apportate delle modifiche al Masterplan 2021 originario, per una migliore rispondenza dello stesso alle esigenze di funzionalità e sviluppo dello scalo. Come detto al cap. 2.3 dette modifiche sono state tempestivamente comunicate all'Autorità competente e la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha ritenuto che le stesse non determinassero effetti significativi negativi sulle componenti ambientali potenzialmente interessate (Riscontro della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM prot n. 1010 del 4 maggio 2017).

A seguire per completezza di analisi e per giungere ad un quadro completo del progetto, vengono sinteticamente descritti gli interventi in variante al Masterplan, suddividendoli in due categorie relative alle cause che hanno portato alla loro introduzione.

3.3.1 Gli interventi in variante al Masterplan per approfondimenti progettuali

Le varianti al Masterplan in questione sono guidate da un approfondimento dell'analisi soprattutto in termini di tempi di realizzazione delle opere (considerando anche la riduzione dei tempi utili per la realizzazione a causa della durata delle procedure autorizzative).

La riduzione dei tempi per la progettazione degli interventi ha, da una parte, orientato la progettazione verso soluzioni più funzionali alle esigenze di sviluppo dello scalo aeroportuale e, dall'altra, spostato lo scenario di completamento del complesso delle opere da realizzare ad un orizzonte temporale più ampio.

Pertanto, ferme restando, a suo tempo, le previsioni di crescita al 2021, in termini di numero di passeggeri e di movimenti, contenute nel Masterplan originario, l'ENAC ha proposto le seguenti varianti agli interventi originariamente programmati per garantire l'armonico e progressivo adeguamento infrastrutturale nel nuovo orizzonte temporale previsto; tali varianti riguardano, nello specifico, i seguenti interventi:

- **Ampliamento del terminal passeggeri – Lotto 2A (codice 1.04)**

Ampliamento con nuove volumetrie fuori terra, nel lato nord (circa 1.700 m² rispetto alle previsioni del Masterplan 2021), al fine di migliorare l'operatività del terminal.

Introduzione di un nuovo pontile di imbarco, un nuovo volume fuori terra nell'area nord di ampliamento, destinato ad ospitare il sistema di controllo e smistamento delle merci in ingresso;

- **Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19)**

Ridimensionamento con riduzione di circa il 40% delle volumetrie e superfici originarie, a compensazione dei nuovi volumi previsti nella nuova area handler (area coperta di circa 600 m² con un volume di circa 6.200 m³ e area scoperta di 13.100 m²);

- **Fabbricato DHL (codice 2.33)**

modifiche alle consistenze dell'edificio (aumento delle superfici coperte e delle volumetrie) e delle sue pertinenze (aumento delle superfici scoperte destinate a parcheggi) emerse a seguito degli approfondimenti progettuali e delle mutate esigenze dell'operatore (DHL).

In base ai dati forniti dall'ENAC, per ciò che concerne la consistenza delle varianti al Masterplan 2021, si riscontra complessivamente una riduzione di superfici, volumetrie e altezze, secondo quanto riportato nella seguente tabella di sintesi:

| | MP2021 | VARIANTI | Differenza (VARIANTI - MP2021) | Differenza % (VARIANTI - MP2021) |
|---------------------------------------|---------|----------|--------------------------------|----------------------------------|
| Volume [m ³] | 503.521 | 457.596 | -45.925 | -9,1 |
| Superficie coperta [m ²] | 96.170 | 69.500 | -26.670 | -27,7 |
| Superficie scoperta [m ²] | 19.940 | 15.050 | -4.890 | -24,5 |

Figura 3-22 Tabella di sintesi variazione volumetrie complessive

Singolarmente, gli interventi proposti comportano aumenti di volumetrie, altezze e superfici, secondo quanto riportato nella seguente tabella di sintesi:

| | Volume [m ³] | Altezza [m] | Superficie coperta [m ²] | Superficie scoperta [m ²] |
|---------------------|--------------------------|-------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Terminal passeggeri | | +1,43 | | |
| Nuova area handler | + 3420 | + 6 | + 13.100 | + 600 |
| DHL | + 23835 | + 5 | | + 1950 |
| Park 2 DHL | | | | + 4520 |

Figura 3-23 Tabella di sintesi aumenti volumetrie per singolo intervento

Successivamente, è stata introdotto un'ulteriore modifica all'intervento relativo all'ampliamento del terminal passeggeri (codice 1.04) per la realizzazione di un piano interrato nella sua porzione Nord.

3.3.2 Gli interventi in variante al Masterplan per interferenze con il progetto del collegamento ferroviario e stazione RFI

Per quanto concerne gli interventi in variante al masterplan introdotti a causa delle interferenze con il progetto del collegamento ferroviario e stazione RFI le varianti proposte per far fronte alla riorganizzazione del sedime aeroportuale possono essere suddivise nelle seguenti tre tipologie:

1. Interventi in variante al Masterplan 2021:

- Piano interrato e riconfigurazione parcheggio Multipiano B1;

2. Nuovi interventi rispetto al Masterplan 2021:

- Realizzazione nuovo albergo;
- Realizzazione nuovo collegamento pedonale assistito tra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria;

3. Riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal collegamento ferroviario:

- Deposito area tecnica SAVE;
- Depuratore e isola ecologica, ovvero "Polo ecologico";
- Edifici Enti di Stato e altri servizi aeroportuali;
- Parcheggi (P5 e P7/Pbus).

Per quanto riguarda l'unico *intervento in variante al Masterplan 2021*, ossia quello sul:

- **Parcheggio multipiano B1**

Il parcheggio multipiano B1, già previsto nel Masterplan 2021, subisce interferenza indiretta dalla realizzazione degli interventi per il collegamento ferroviario RFI, in quanto, al fine di garantire i livelli di servizio richiesti da ENAC, si prevede una sua riprofilatura nella sagoma ed il suo ampliamento con l'inserimento di 2 piani interrati.

Il nuovo progetto del parcheggio prevede al suo interno anche la presenza di uffici ENAC (a loro volta interferiti indirettamente, come specificato nella trattazione a seguire) per un'area pari a circa 5.000 m² lordi su due livelli, in continuità con il piano terra ed il piano secondo.

Il progetto modificato consiste, quindi, nella realizzazione di 2.650 posti auto distribuiti su due livelli interrati e tre livelli fuori terra, oltre al piano terra di cui fanno parte gli uffici di cui sopra.

Da un punto di vista volumetrico l'edificio ricalca quanto previsto dal Progetto Preliminare del 2014, tanto in planimetria quanto in alzato, con alcune ottimizzazioni dovute alle sopraggiunte esigenze.

Infatti, in particolare, l'altezza dell'edificio è stata ricalibrata per esigenze funzionali/costruttive, comportando sull'altezza massima fuori terra del nuovo edificio un innalzamento di circa 1 m, del tutto compatibile con le volumetrie e le dimensioni degli edifici limitrofi.

Passando ora alla descrizione sintetica dei nuovi interventi rispetto al Masterplan 2021, si approfondiscono gli interventi di:

- **Realizzazione nuovo albergo**

La nuova struttura ricettiva consentirà di far fronte alle richieste dei viaggiatori in transito e di quelli diretti verso mete intercontinentali, nonché degli equipaggi di volo. La struttura verrà localizzata accanto alla nuova zona imbarchi nautici, al termine della nuova passerella di collegamento al Terminal moving walkway, affacciato sulla darsena.

Il progetto prevede la realizzazione di un complesso alberghiero che insisterà su una superficie di circa 10.000 m² (122,00 x 82,00 m), per 8 livelli fuori terra e un corpo più basso di 2 livelli, fra loro direttamente connessi.

- **Realizzazione nuovo collegamento pedonale assistito tra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria**

Intervento necessario per garantire un veloce e confortevole trasferimento degli utenti in arrivo e in partenza, collegando il Terminal passeggeri alla nuova stazione ferroviaria e alle adiacenti aree di sosta auto (P6). La realizzazione del percorso prevede anche l'adeguamento della viabilità stradale e delle aree di sosta esistenti antistanti l'aerostazione, per una superficie coperta complessiva interessata pari a 4.950 m².

Andando ad approfondire, in fine, gli interventi di riprotezione di funzioni aeroportuali interferite dal progetto RFI troviamo:

- **Deposito area tecnica SAVE**

Il deposito, che ospita i materiali necessari alle opere di manutenzione e i sali disgelanti per emergenza neve, interferisce con il progetto RFI in uno dei due punti di ingresso nel sedime aeroportuale; una volta terminata la realizzazione della galleria si prevede di restituire l'area come sistemazione esterna al corpo emergente della stazione ferroviaria.

E' prevista la rilocalizzazione dell'area tecnica del deposito SAVE in corrispondenza dell'area non utilizzata adiacente l'ingresso secondario al sedime aeroportuale, per un'area di estensione complessiva di 3.700 m², in adiacenza alla SS. 14, alla recente centrale di trigenerazione ed al Presidio Manutentivo di SAVE. Come misura di mitigazione è prevista la realizzazione di una quinta arborea che salvaguardi la vista dell'area dalla viabilità esterna della SS. 14, realizzando, in tal senso, un intervento migliorativo rispetto allo stato di fatto.

- **Depuratore e isola ecologia, ovvero "Polo ecologico"**

La realizzazione del tratto di galleria artificiale, prevista dal progetto ferroviario, determina, fra le altre cose, la necessità di demolire alcuni manufatti esistenti nell'area dell'attuale depuratore e isola ecologica, ne consegue la necessità, prima dell'inizio delle lavorazioni, di rilocalizzare all'interno del sedime aeroportuale il depuratore che sarà potenziato e l'annessa isola ecologica.

Tali elementi saranno rilocati nell'area destinata al parcheggio P6 previsto nel Masterplan 2021, andando così a generare un'ulteriore interferenza definitiva per cui sono state introdotte misure compensative per garantire i fabbisogni di posti auto dichiarati in sede di Masterplan, dettagliati nell'apposito punto dell'elenco.

Il nuovo polo ecologico integrato, pertanto, ospiterà:

- **Depuratore potenziato come da Masterplan;**
- **Isola ecologica;**
- **In futuro, area per la Centrale del sistema di smaltimento pneumatico dei rifiuti, le cui predisposizioni sono state già integrate nelle varianti al Masterplan di ampliamento del terminal (Pier Sud e Lotto 2A)**

- **Edifici Enti di Stato e altri servizi aeroportuali**

Gli edifici degli Enti di Stato, Polizia-Carabinieri ed ENAC, saranno rispettivamente interferiti direttamente e indirettamente dalla realizzazione del nuovo tracciato ferroviario.

Gli uffici e alloggi Polizia di Stato e Carabinieri saranno riprotetti all'interno della Palazzina ENAC esistente e non interferita dal tracciato ferroviario, che andrà così a subire l'interferenza indiretta di cui sopra.

A loro volta, gli uffici ENAC verranno ricollocati nel corpo uffici che sarà ricavato all'interno del parcheggio multipiano B1, di cui si è già trattato.

Tale soluzione è stata preferita rispetto alla costruzione di un nuovo fabbricato nell'ottica di limitare il consumo di suolo e, al contempo, di mantenere un accentramento delle autorità degli Enti di Stato, avvicinando, inoltre, la sede ENAC al terminal.

• **Parcheggi (P5 e P7/Pbus)**

Come anticipato nella trattazione del Masterplan 2021, l'esigenza dei parcheggi scoperti è legata al crescente fabbisogno di posti auto disponibili, anche in tempistiche più imminenti rispetto a quelle di completamento del park multipiano B1.

La nuova configurazione dei parcheggi va a comprendere sia la rilocalizzazione delle aree sottratte permanentemente (parcheggio P6, interferito prima dalla realizzazione del nuovo polo ecologico, poi dai lavori ferroviari e parcheggio P4 totalmente interferito dalla costruzione del nuovo Albergo), sia quelle sottratte in maniera temporanea dalla cantierizzazione del progetto di RFI (parcheggi P2, P7/bus e P5) secondo i seguenti interventi:

- **Realizzazione di due piani interrati aggiuntivi da destinare ad aree di sosta all'interno del nuovo parcheggio multipiano B1 per sopperire alla sottrazione definitiva di aree di sosta;**
- **Realizzazione di due parcheggi temporanei (denominati P8 e P9) da ubicare in zona interna al sedime (in adiacenza a Via Galileo Galilei) per poi essere restituita nella disponibilità del sedime aeroportuale, per sopperire alla sottrazione temporanea di aree di sosta a causa dei cantieri ferroviari.**

Il complesso delle varianti, introdotte a causa delle interferenze con il progetto di collegamento alla rete ferroviaria, è riassunto nella tabella a seguire:

| Varianti agli interventi previsti nel Masterplan 2021 (aggiornato) dovute alla realizzazione del collegamento RFI | | |
|--|--|--|
| Codice intervento | Masterplan 2021 | Masterplan 2021 con collegamento RFI |
| 3.05 | Parcheggio multipiano B1 previsto 3 livelli fuori terra in aggiunta al piano terra | Aggiunta di due piani interrati per compensare ai posti auto scoperti interferiti (P6 e P4) e per la riprotezione degli uffici ENAC |
| 2.45 | Non era prevista la realizzazione di nuovi alberghi nel sedime | Costruzione di una nuova struttura ricettiva (nell'area del parcheggio P4) per far fronte alle esigenze dei viaggiatori in transito e degli equipaggi di volo. |
| 3.58 | Non era previsto il collegamento pedonale dalla stazione al terminal, in quanto non era prevista la presenza della stazione stessa | Realizzazione del nuovo collegamento pedonale assistito fra terminal passeggeri e nuova stazione ferroviaria |
| 2.44 | L'attuale area tecnica del deposito di SAVE interferisce con il progetto RFI, per cui verrà riprotetta | Rilocalizzazione dell'area tecnica del deposito SAVE in corrispondenza dell'area non |

| | | |
|--|--|--|
| | | utilizzata adiacente l'ingresso secondario al sedime aeroportuale |
| 6.21* | Necessità di demolire alcuni manufatti esistenti nell'area dell'attuale depuratore ed isola ecologica per la realizzazione del tratto di galleria artificiale prevista dal progetto ferroviario | Il Depuratore potenziato come da Masterplan 2021 e l'annessa isola ecologica saranno rilocati nell'area prevista per il parcheggio P6 |
| - | Gli edifici degli Enti di Stato, Polizia – Carabinieri saranno interferiti dalla realizzazione del nuovo tracciato | Gli uffici e alloggi Polizia di Stato e Carabinieri saranno riprotetti all'interno della Palazzina ENAC esistente (generando così su quest'ultima l'interferenza indiretta trattata in merito alle variazioni del parcheggio multipiano B1) |
| 3.54 | Oltre alle aree dei parcheggi P4 e P6 interferite in modo permanente dalle riprotezioni dovute all'introduzione del collegamento RFI, ci sono altre aree dei parcheggi a raso P2, P7/bus e P5 sottratte temporaneamente per la cantierizzazione del progetto RFI | Realizzazione di due parcheggi temporanei (P8 e P9) per compensare le aree sottratte temporaneamente ai parcheggi P5 e P2-P7/bus, da ubicare in zona interna al sedime che poi verrà restituita nella disponibilità del sedime aeroportuale stesso |
| (*)NOTE | | |
| Codice precedentemente indicato con 6.02 | | |

Tabella 3-2 Varianti agli interventi del Masterplan 2021 dovute alla realizzazione del collegamento ferroviario

3.4 Il quadro complessivo degli interventi afferenti al Masterplan aeroportuale

Il Masterplan 2021 vigente è costituito dall'insieme degli interventi autorizzati ambientalmente con decreto VIA n. 9 del 19/01/2016 e degli interventi di Variante, sottoposti a procedura di Verifica di assoggettabilità alla VIA, conclusasi con l'esclusione dalla VIA con prescrizioni/raccomandazioni delle Varianti al Masterplan 2021 (parere CTVA n. 3008 del 24/05/2019 e DVA_DEC_2019-0000217 del 21/06/2019).

Le varianti apportate non hanno comportato una modifica degli scenari di sviluppo in termini di movimenti passeggeri e aeromobili, ma hanno riguardato in sintesi, modifiche volumetriche degli edifici, ricollocamento funzioni, per effetto delle interferenze che si andranno a determinare con i previsti cantieri RFI del collegamento ferroviario con l'aeroporto ed inserimento di adeguamenti funzionali a supporto del servizio aeroportuale.



Nella successiva tabella viene riportato l'elenco aggiornato degli interventi del Masterplan 2021 vigente, classificandoli nelle due categorie funzionali alla presente analisi:

- **Realizzati;**
- **Oggetto della richiesta di proroga.**

A seguire si riportano in mappa relativamente al Masterplan 2021 vigente:

- **l'inquadramento aggiornato di tutti gli interventi;**
- **gli interventi realizzati;**
- **gli interventi oggetto della richiesta di proroga**

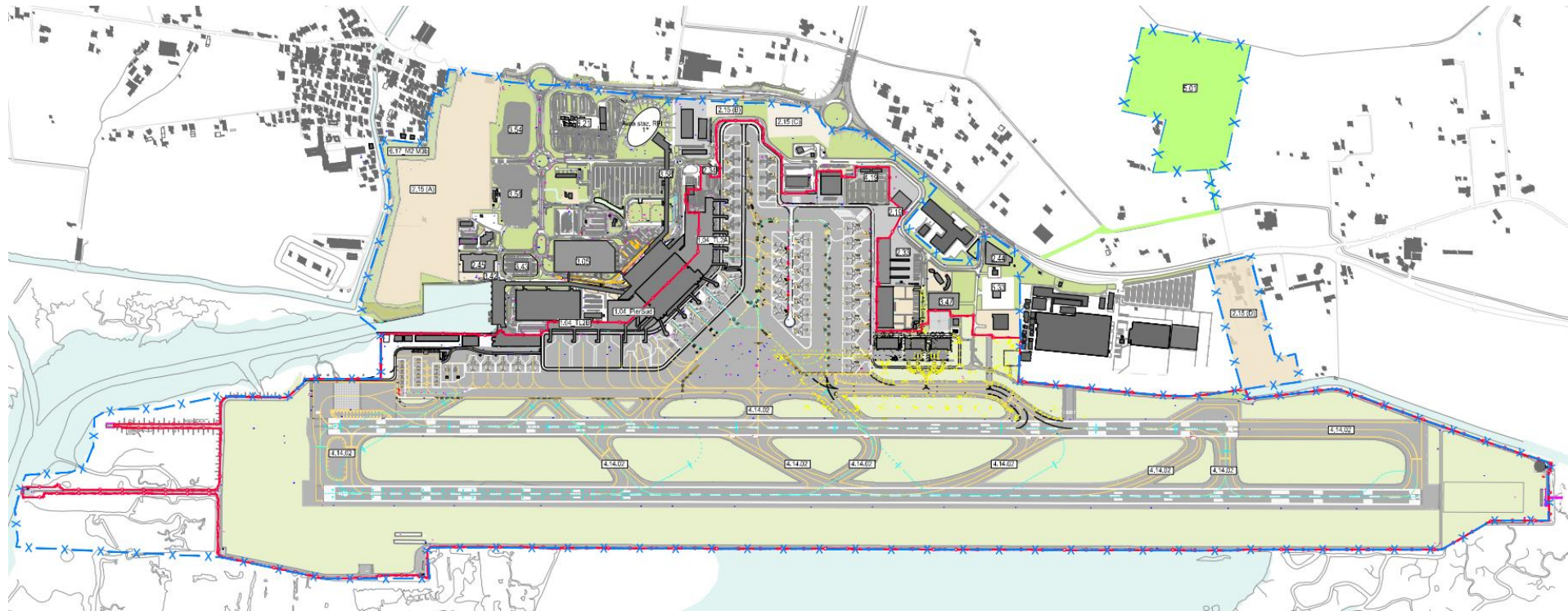
| Codice | Intervento | Realizzato | Oggetto di richiesta di proroga | Note sullo stato di attuazione e programmazione |
|---------------|---|------------|---------------------------------|--|
| 1.04_Pier Sud | Ampliamento terminal - Pier Sud - Anticipazione Lotto 2B | X | | - |
| 1.04_TL2A | Ampliamento terminal - Lotto 2-2A | | X | - |
| 1.04_TL2B | Ampliamento terminal - Lotto 2-2B | | X | - |
| 2.15 | Espansione del sedime aeroportuale (Aree A-B-C-D e Area dell'intervento 5.01) | X | | - |
| 2.19 | Riprotezione UPS e Dogana | | X | - |
| 2.33 | DHL nuovo cargo building | | X | - |
| 2.34 | Varco doganale, ricollocazione | X | | - |
| 2.44 | Riprotezione deposito Area Tecnica | | X | - |
| 2.45 | Nuovo Hotel | | X | - |
| 3.05 | Park multipiano B1 | | X | - |
| 3.41 | Parcheggio P6 – Primo stralcio | X | | - |
| | Parcheggio P6 – Secondo stralcio | X | | - |
| 3.42 | Parcheggio P4 | X | | - |
| 3.43 | Parcheggio "Moving walkway" | X | | - |
| 3.44 | Adeguamento viabilità esistente | - | - | Interventi accorpati alle opere che prevedono una modifica della viabilità |
| 3.47 | Park DHL | | X | - |
| 3.54 | Nuovi parcheggi temporanei - P8 e P9 | | X | - |
| 3.58 | Nuovo collegamento Stazione-Terminal (Moving Walkway) | | X | - |
| 4.14.02 | Ampliamento infrastruttura di volo - Precariche | X | | - |
| | Ampliamento infrastruttura di volo | X | | - |
| 4.19 | Area handler | X | | - |
| 5.01 | Opere idrauliche | X | | - |



| Codice | Intervento | Realizzato | Oggetto di richiesta di proroga | Note sullo stato di attuazione e programmazione |
|-------------|---|------------|---------------------------------|---|
| 5.06-5.32 | Sottoservizi | - | - | Interventi accorpati alle opere che prevedono la realizzazione di sottoservizi |
| 5.33 | Cabina di trasformazione alta tensione | | X | - |
| 6.21* | Nuovo Polo Ecologico | | X | - |
| 6.17 | Mitigazioni e compensazioni (essenzialmente fuori sedime) | | | |
| 6.17_M1 | Insonorizzazione acustica degli edifici | | X | Interventi pilota (eseguiti in ottobre 2018) Gli interventi successivi si realizzeranno nel corso degli anni su tutti i ricettori per cui i monitoraggi rileveranno criticità (come previsto dal PMA) |
| 6.17_M1a | Riqualifica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele" | | X | E' in fase di stipula una Convenzione Curia/parrocchia (proprietaria/gestore dell'immobile), ENAC e SAVE S.p.A. per l'attuazione degli interventi |
| 6.17_M2-M3b | Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera | | X | - |
| 6.17_M4 | Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto | | X | Intervento da eseguirsi alla fine dei lavori del Masterplan 2021, sulla viabilità definitiva |
| 6.17_M5 | Dissuasori di velocità in canale di Tessera | | X | Si stanno prendendo accordi specifici con il Comune di Venezia per integrare i dispositivi nel nuovo sistema ARGOS con potere sanzionatorio che sta attuando lo stesso Comune, in collaborazione con PIOPP e Autorità Portuale per tutto il territorio comunale |
| 6.17_M6 | Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto | | X | Intervento in fase di valutazione: da eseguirsi a seguito dei risultati dell'intervento di mitigazione 6.17_M5 e degli effetti di riordino e riorganizzazione degli attracchi in darsena conseguente alla realizzazione dell'edificio-darsena |

| Codice | Intervento | Realizzato | Oggetto di richiesta di proroga | Note sullo stato di attuazione e programmazione |
|---|---|------------|---------------------------------|--|
| 6.17_C1a | Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera | | X | E' stata firmata a maggio 2018 una Convenzione con il Comune di Venezia per la realizzazione degli interventi, in quanto trattasi di opere in territorio comunale (fuori sedime) e di interesse pubblico. La realizzazione è in capo al Comune di Venezia con fondi del gestore |
| 6.17_C1b | Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Campalto | | X | |
| 6.17_C2 | Rotatoria stradale a Tessera | | X | |
| 6.17_C3bis | Parco a tema archeologico della Via Anna | - | - | A seguito di approfondimenti di indagine in campo, data la non sussistenza dei rinvenimenti archeologici nell'area del bacino di laminazione (intervento 5.01), la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna competente non ha ritenuto di procedere all'intervento di compensazione, come prescritto dal D.M. n. 9 del 19/01/2016 (rif. lettera MiBAC-DG-ABAP-Servizio V del 14/11/2019 prot. n. 0033188-P), ma a procedere con altri interventi con valenza archeologica in fase di definizione da parte della stessa Soprintendenza. |
| 6.17_C4 | Riqualifica dell'area di barena Campalto | | X | Attività di pulizia non ancora attuata. Non ancora realizzata la torretta birdwatching. |
| 6.17_C5 | Riqualifica barene canale di Tessera | X | | |
| 6.17_C(A.2) | Compensazioni territoriali | | X | |
| (*) NOTE | | | | |
| Codice precedentemente indicato come 6.02 | | | | |

Tabella 3-3 Interventi del Masterplan 2021 vigente



NOTE: Nella mappa non sono visibili gli interventi 3.44 e 5.06-5.32 (in quanto accorpati agli interventi principali) e gli interventi di mitigazione e compensazione fuori sedime

Figura 3-24 Mappa di inquadramento degli interventi del Masterplan 2021 vigente (Stralcio della tavola T.03 allegata)

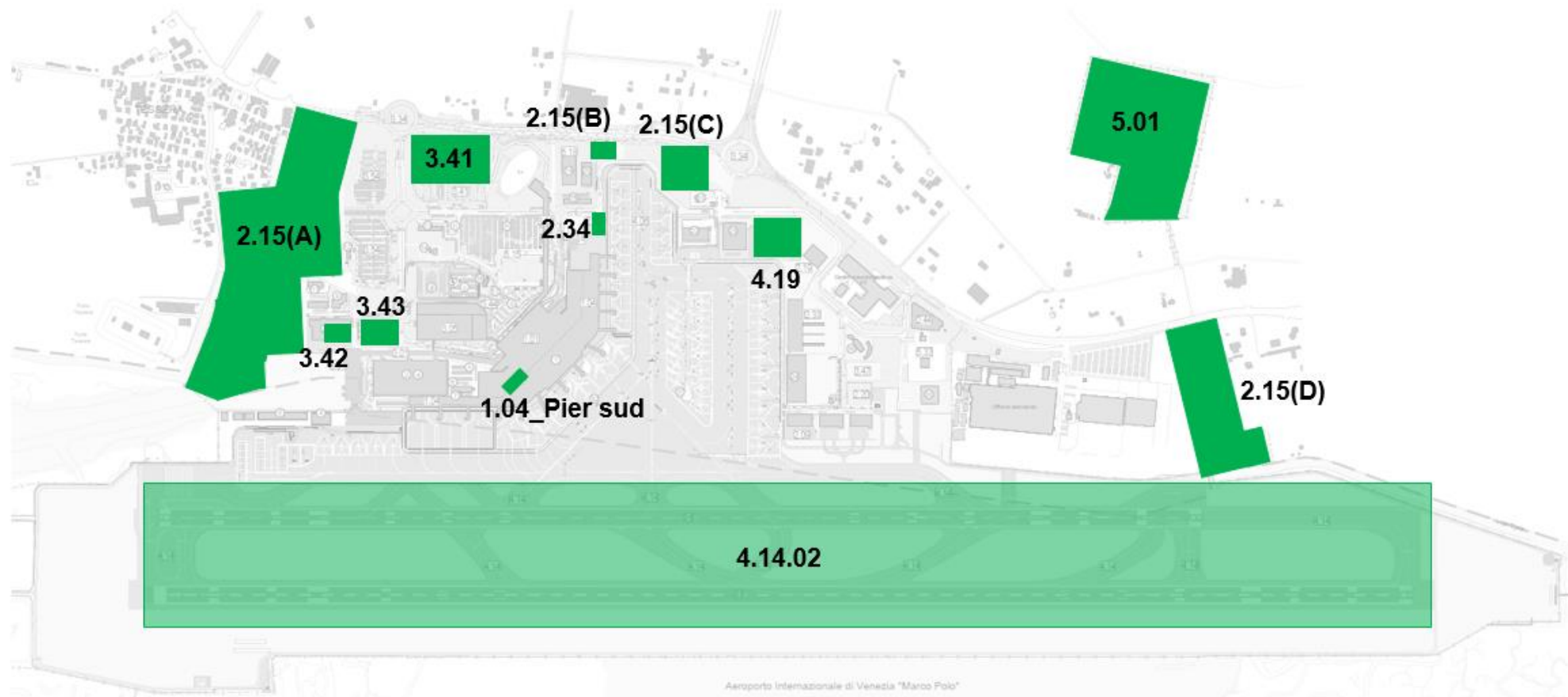
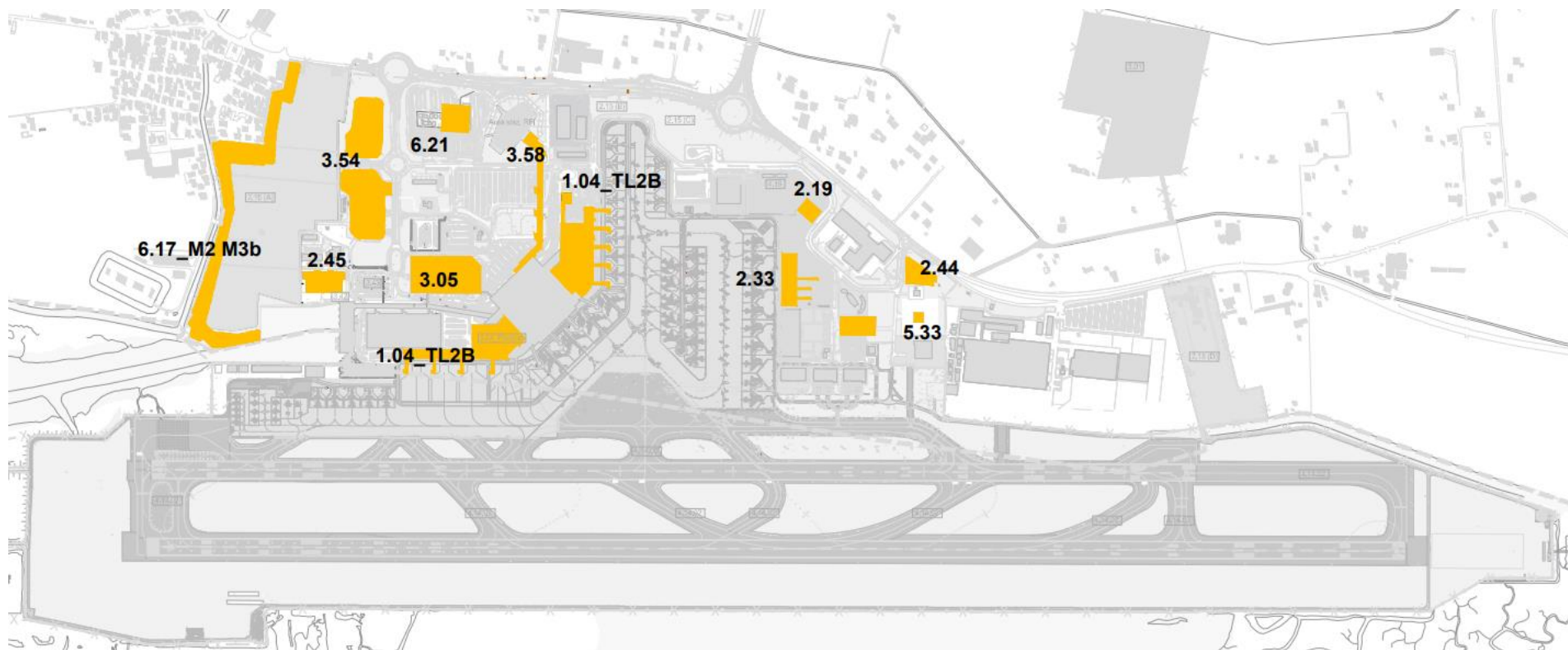


Figura 3-25 Mappa di inquadramento degli interventi del Masterplan 2021 vigente realizzati



NOTE: Nella mappa non sono visibili interventi di mitigazione e compensazione fuori sedime

Figura 3-26 Mappa di inquadramento degli interventi del Masterplan 2021 vigente oggetto di richiesta di proroga (Stralcio della tavola T.04 allegata)

4 L'OGGETTO DELLA PROROGA IN TERMINI DI OPERE ANCORA DA REALIZZARE

Dal quadro degli interventi generali del Masterplan 2021 aggiornato con le successive varianti e dall'analisi dello stato di attuazione e programmazione degli interventi riportata nel paragrafo 3.4, si deduce che gli interventi oggetto della proroga sono quelli riportati a seguire:

- **Ampliamento del terminal Lotto 2 (2A e 2B) (codice 1.04_TL2A e codice 1.04_TL2B);**
- **Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19);**
- **DHL nuovo cargo building (codice 2.33);**
- **Riprotezione deposito Area Tecnica SAVE (codice 2.44);**
- **Nuovo hotel (codice 2.45);**
- **Park multipiano B1 (codice 3.05);**
- **Park DHL (codice 3.47);**
- **Nuovi parcheggi temporanei P8 e P9 (codice 3.54);**
- **Nuovo collegamento Stazione – Terminal (Moving Walkway) (codice 3.58);**
- **Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33);**
- **Nuovo Polo Ecologico (codice 6.21);**
- **Insonorizzazione acustica degli edifici (6.17_M1);**
- **Riquilificazione Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele" (codice 6.17_M1a);**
- **Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tesserà (codice 6.17_M2-M3b);**
- **Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto (codice 6.17_M4);**
- **Dissuasori di velocità in canale di Tesserà (codice 6.17_M5);**
- **Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto (codice 6.17_M6);**
- **Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà – Cà Noghera (codice 6.17_C1a);**
- **Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà – Campalto (codice 6.17_C1b);**
- **Rotatoria stradale a Tesserà (codice 6.17_C2);**
- **Riquilifica dell'area di barena Campalto (codice 6.17_C4);**
- **Compensazioni territoriali (codice 6.17_C(A.2)).**

Fra gli interventi oggetto di proroga ce ne sono due, che si presentano al momento definite nei temi generali, ma ancora in via di definizione per alcuni aspetti progettuali, oppure che andranno eseguite una volta terminate le altre lavorazioni. Tali interventi ricadono completamente nell'ambito delle mitigazioni e compensazioni e, insieme ai dettagli relativi allo stato di avanzamento di ciascuna opera, sono riportati a seguire:

- **Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto (codice 6.17_M6)** - da eseguirsi a seguito dei risultati dell'intervento di mitigazione 6.17_M5 (Dissuasori di velocità

in canale di Tessera) e degli effetti di riordino e riorganizzazione degli attracchi in darsena conseguente alla realizzazione dell'edificio-darsena;

- **Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto (codice 6.17_M4)** – da eseguirsi sulla viabilità definitiva alla fine dei lavori del Masterplan 2021.

Invece, non è oggetto della presente proroga l'intervento relativo al **Parco a tema archeologico della Via Anna (codice 6.17_C3bis)**, in quanto, a seguito di approfondimenti di indagine in campo, data la non sussistenza dei rinvenimenti archeologici nell'area del bacino di laminazione (intervento 5.01 ormai terminato), la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna competente non ha ritenuto di procedere all'intervento di compensazione, come prescritto dal D.M. n. 9 del 19/01/2016 (rif. lettera MiBAC-DG-ABAP-Servizio V del 14/11/2019 prot. n. 0033188-P), ma di procedere con altri interventi con valenza archeologica in fase di definizione da parte della stessa Soprintendenza.

Nel seguito si riporta il cronoprogramma degli interventi oggetto della presente richiesta di proroga. Gli interventi sul terminal sono stati articolati in fasi successive di realizzazione, come individuate dai progetti sviluppati finora.

Le celle blu indicano la realizzazione delle opere, a cui corrispondono agli anni di cantiere previsti.

In merito alla pianificazione degli interventi, come proposta di seguito, va considerato che il Masterplan 2021 programmava alcuni importanti interventi di ampliamento, che al tempo erano stati dimensionati sia sulle esigenze dettate dal traffico previsto nell'orizzonte del Masterplan e oltre, sia per ottenere un'ampia dotazione di spazi funzionali e commerciali.

La programmazione attuale, più diluita nel tempo, risponde in modo più lineare e proporzionale alle esigenze dello scalo.

| CODICE rif MP 2021 | INTERVENTO rif MP 2021 | pub-INTERVENTO | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--|---|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 - TERMINAL | | | | | | | | | | | | |
| 1.04_TL2A | Ampliamento terminal - Lotta 2-2A | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento area arrivi remoti ES (SUD) | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento per adeguamento sistema controlli bagagli | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Nord - satellite FASE 1 | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Nord - landside FASE 2 | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Nord - landside FASE 3 | | | | | | | | | | | |
| 1.04_TL2B | Ampliamento terminal - Lotta 2-2B | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Sud - satellite FASE 2 | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Sud - landside FASE 3 | | | | | | | | | | | |
| | Ampliamento Sud - airside FASE 1 | | | | | | | | | | | |
| 2 - EDIFICI VARI | | | | | | | | | | | | |
| 2.19 | Riprotezione UPS e Dogana | | | | | | | | | | | |
| 2.33 | DHL nuovo cargo building | | | | | | | | | | | |
| 2.44 | Riprotezione deposito Area Tecnica | | | | | | | | | | | |
| 2.45 | Nuovo Hotel | | | | | | | | | | | |
| 3.47 | Park DHL | | | | | | | | | | | |
| 3 - SISTEMA DI ACCESSO - VIABILITA' - PARCHEGGI | | | | | | | | | | | | |
| 3.05 | Park multipiano B1 | | | | | | | | | | | |
| 3.54 | Nuovi parcheggi temporanei - P8 e P9 | | | | | | | | | | | |
| 3.58 | Nuovo collegamento Stazione-Terminal (Moving Walkway) | | | | | | | | | | | |
| 5 - RETI E IMPIANTI | | | | | | | | | | | | |
| 5.33 | Cabina di trasformazione alta tensione | | | | | | | | | | | |
| 6 - ECOLOGIA | | | | | | | | | | | | |
| 6.21* | Nuovo Polo Ecologico | | | | | | | | | | | |
| 6.17 | MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI | | | | | | | | | | | |
| 6.17_C4 | Riqualifica dell'area di barena Campalto | | | | | | | | | | | |
| 6.17_C2 | Rotatori stradali a Tesserà | | | | | | | | | | | |
| 6.17_C1a | Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà - Cà Naghera | | | | | | | | | | | |
| 6.17_C1b | Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà - Campalto | | | | | | | | | | | |
| 6.17_M1 | Insonorizzazione acustica degli edifici | | | | | | | | | | | |
| 6.17_M1a | Riqualifica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L. Emanuele" | | | | | | | | | | | |
| 6.17_M5 | Disuasori di velocità in canale di Tesserà | | | | | | | | | | | |
| 6.17_M2-M3b | Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tesserà | | | | | | | | | | | |

Figura 4-1 Cronoprogramma degli interventi oggetto di richiesta di proroga

5 INDIVIDUAZIONE DEI TEMI CENTRALI E MOTIVAZIONE DELLE SELEZIONE

5.1 I pareri delle Autorità competenti come punto di riferimento essenziale

Secondo quanto indicato nella metodologia alla base del presente elaborato (par. 1.3), il presente capitolo documenta la prima fase del processo di lavoro, volta ad identificare quei temi che, tra tutti quelli documentati all'interno dello SIA, nel corso dell'iter istruttorio hanno rivestito un ruolo centrale ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale (cfr. Figura 5-1).

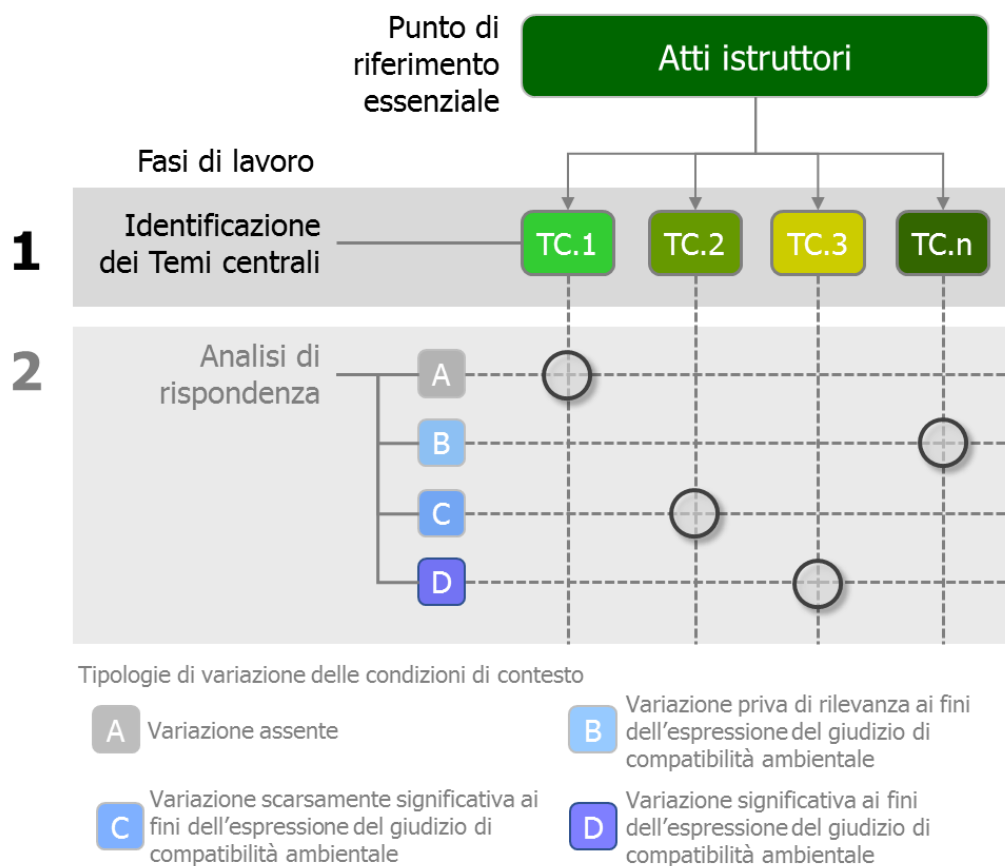


Figura 5-1 Fase 1 all'interno del processo di lavoro

Operativamente, tali temi, denominati per l'appunto "centrali", sono stati desunti dagli atti istruttori che hanno condotto all'emanazione del Decreto VIA 9/2016 e, segnatamente:

- **il Parere n. 1876 del 25 settembre 2015, espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale;**
- **il Parere n. 28171 del 16 novembre 2015, espresso dalla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.**

Sempre sotto il profilo operativo, si precisa che tale operazione è stata condotta assumendo i citati atti istruttori nella loro globalità, ossia con riferimento alle considerazioni, alle valutazioni, nonché all'apparato prescrittivo in essi contenuto.

Un'ultima annotazione preliminare attiene alla ricorrenza di alcuni temi, riscontrato dall'analisi dei pareri resi, circostanza dettata dalla diversa logica ad essi sottesa. Come ovvio, detta duplicazione risulta solo apparente in quanto, come nel caso degli aspetti paesaggistici e percettivi, i profili rispetto ai quali detti aspetti sono stati tralasciati sono l'esito delle diverse logiche di cui sopra.

Ciò premesso, nelle analisi condotte nei successivi capitoli 6 e 7, i temi centrali emersi dall'analisi dei Pareri sono stati trattati unitariamente al fine di conseguire una maggiore chiarezza espositiva.

Nei seguenti paragrafi, ognuno dei temi centrali identificati è stato oggetto di una sintetica trattazione, ottenuta riportando spesso in forma testuale quanto contenuto nei citati pareri, volta a sostanziare le motivazioni per le quali detti temi siano stati riconosciuti come "temi centrali".

L'esito delle analisi dei citati documenti ha permesso di selezionare i temi centrali rispetto ai quali, nei successivi capitoli 6 e 7, è stata condotta l'analisi di rispondenza, intendendo con ciò l'attività volta a verificare se ed in quali termini le condizioni documentate nello SIA e poste a fondamento dei due citati atti istruttori, presentino allo stato attuale, delle modifiche che possano o meno rilevare sulle conclusioni alle quali sono giunti detti pareri e, con ciò, sull'attualità del Decreto VIA 6/2019.

Infine, gli esiti di tale verifica e di quella della significatività di eventuali cambiamenti riscontrati, sono stati sintetizzati nel capitolo 8.

5.2 Elementi derivanti dal Parere n. 1876 del 25 settembre 2015 della CT VIA

L'analisi delle considerazioni e delle valutazioni, nonché delle prescrizioni espresse dalla CT VIA nel parere n. 1876 del 25 settembre 2015 ha consentito di identificare, tra tutti i temi presi in esame nel corso dell'iter istruttorio, quelli che hanno rivestito un ruolo centrale nella formazione del giudizio di compatibilità ambientale.

Ricordato che **nel parere è valutato che i previsti interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo siano necessari ai fini di un ottimale utilizzo della pista principale e che gli scenari identificati ed analizzati nella documentazione del proponente rappresentano quelli più cautelativi per le componenti ambientali considerate**, tali temi, la cui centralità discende dal rappresentare un fattore di peculiarità, in positivo o in negativo, del contesto territoriale ed ambientale interessato dall'opera in progetto, attengono ai seguenti aspetti:

- **Stato della pianificazione**

Secondo quanto riportato nel parere in questione, gli strumenti di pianificazione/programmazione analizzati sono:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica,
- Piano per la Logistica,
- Piano nazionale degli aeroporti,

- Legge Obiettivo,
- Legislazione 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 (PRTRA),
- 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 (200-2008),
- Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia,
- Piano particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal 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 Treperti, 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,
- Piano morfologico della Laguna di Venezia.

Sulla base delle informazioni riportate nello SIA, il Parere ha valutato che il Masterplan è coerente con gli obiettivi degli strumenti sopraindicati, 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)"* con riferimento al PTCP della Provincia di Venezia e il PAT del Comune di Venezia.

Stanti tali considerazioni, si ritiene necessario operare la verifica dell'attualità degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti.

• **Stato dei vincoli e delle aree sottoposte a tutela**

Sulla base delle informazioni riportate nello SIA, il Parere ha valutato che il Masterplan è coerente con i vincoli e le tutele presenti. In particolare, è evidenziato come rispetto ai Siti Natura 2000 presenti (SIC IT3250031 e ZPS IT3250046) per il sedime già parzialmente con essi interferente, le nuove previsioni di Masterplan non introducano alcuna differenza e come i nuovi interventi previsti siano tutti localizzati esternamente ad essi.

A fronte di tali considerazioni, si ritiene necessario operare la verifica dell'attualità dello stato dei vincoli e delle tutele considerato e valutato nel Parere in esame.

- **Stato della qualità dell'aria**

Il Parere documenta che le condizioni di qualità dell'aria allo stato ante operam sono esplicitamente richiamate nel Parere in esame per gli inquinanti di interesse (SO₂, NO₂, CO, CH₂O, C₆H₆, PM₁₀, PM_{2.5}). In particolare, è specificato che l'analisi è stata effettuata prendendo a riferimento i dati resi disponibili dalla rete gestita ARPA e dalla centralina EZIPM gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera, che però risulta essere prossima a diverse altre rilevanti sorgenti emmissive (darsena, SS Triestina, abitato di Tesserà) e, considerato che tali dati non risultavano completi, è stato prescritto uno specifico monitoraggio (cfr. par. 2.2).

Inoltre, è indicato che in corrispondenza alla centralina EZIPM ubicata a ridosso del sedime aeroportuale è stata rilevata una criticità relativa alla media annua dell'NO_x, peraltro già nota per il territorio veneziano.

È apparso, quindi, opportuno verificare se nel corso degli anni trascorsi dall'emanazione del DEC VIA le condizioni di qualità dell'aria considerate nel Parere in esame siano variate.

- **Stato di qualità delle acque superficiali**

Il Parere documenta lo stato di qualità delle acque superficiali per la laguna e la rete idrica di terraferma. Con riferimento alla laguna è indicato che, indipendentemente dall'aeroporto, il quadro complessivo di contaminazione supera, in diversi casi, gli standard di qualità ambientale stabiliti dal DM 260/2010. Diversamente, per quanto riguarda la rete idrica di terraferma, la qualità delle acque superficiali è generalmente buona, ad eccezione del fiume Dese e del Fiume Zero, appartenenti all'area vasta di indagine.

È apparso importante verificare se, nel corso degli anni trascorsi dall'emanazione del DEC VIA, le condizioni di qualità delle acque superficiali dei corsi d'acqua di interesse prossimi agli interventi di progetto in esame siano variate.

- **Stato di qualità delle acque sotterranee**

Lo stato chimico delle acque sotterranee in base alla presenza di inquinanti derivanti da pressioni antropiche è risultato buono per tutte le stazioni di rilevamento di ARPAV.

Ciononostante, è stato ritenuto utile verificare che tali condizioni permangano valide allo stato attuale.

- **Aree di interesse naturalistico**

Come documentato nel Parere, l'area di interesse comprende superfici interne a Siti di interesse comunitario (SIC IT3250031 e ZPS IT3250046) e superfici esterne. In particolare, sono state effettuati l'analisi dell'uso del suolo e degli habitat, oltre che le analisi dei Siti appartenenti alla Rete Natura 2000 proprie dell'analisi di incidenza ambientale.

Sebbene tutte le valutazioni abbiano condotto alla determinazione della non significatività di potenziali impatti indotti dall'attuazione delle previsioni del Masterplan 2021, si è ritenuto comunque necessario verificare la permanenza delle condizioni rispetto a quanto indicato nel SIA a base della Valutazione del decreto in esame.

- **Clima acustico**

Il rumore è certamente un tema centrale per l'esercizio di un aeroporto pur se si può rilevare che dette infrastrutture sono oggetto di un costante e puntuale monitoraggio delle condizioni di stato mediante i compiti dell'apposita commissione di cui all'art 5 del DM 31.10.1997.

Anche nel caso specifico l'aeroporto di Venezia è oggetto di controllo e monitoraggio al quale si rimanda per le verifiche di competenza. Le condizioni al contorno, che sono oggetto dell'analisi del presente documento, non risentono di questi fenomeni ovvero non incidono sugli esiti del clima acustico così come derivato dall'esercizio aeroportuale.

L'attenzione, quindi, è stata posta nella presente verifica per lo più alla ricerca di eventuali modifiche del contesto insediativo in quanto questa variazione, se riscontrata, potrebbe essere oggetto di un diverso rapporto tra l'opera e l'ambiente. È per questo che si è sviluppato il tema di analisi di cui di seguito.

Per quanto concerne gli altri aspetti trattati nello SIA (come la norma prevede), le analisi effettuate dal Proponente e le valutazioni rese dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale consentono di escluderne la significatività.

5.3 Elementi derivanti dal Parere n. 28171 del 16 novembre 2015 della DGPBAAC

Il parere espresso dalla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea del Ministero per i Beni e le Attività Culturali evidenzia le seguenti tematiche:

- **Aspetti archeologici**

Le indicazioni fornite sono tutte in termini prescrittivi e relative maggiormente a verifiche ed indagini da effettuare in campo prima dell'inizio dei lavori, oltre che a indicazioni su soluzioni volte alla tutela di eventuali reperti rinvenuti.

- **Aspetti paesaggistici e architettonici**

La Soprintendenza Belle Arti e paesaggio per Venezia e Laguna ha valutato gli interventi compatibili con la tutela dei beni architettonici intercettati dal Masterplan e con le finalità di tutela paesaggistica, evidenziando la necessità che siano preliminarmente esaminati, nelle sedi opportune, i progetti dei principali interventi.

Per quanto concerne la parte di territorio di competenza della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, tutti gli interventi derivanti dall'attuazione del Masterplan dovranno essere oggetto di successivo approfondimento.

In termini generali tutte le valutazioni definitive sugli interventi dovranno essere oggetto di autonomi procedimenti finalizzati al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

Stante quanto indicato nel parere n. 28171 del 16 novembre 2015 della DGPBAAC, avente contenuti prettamente prescrittivi, come sopra sintetizzato, non si ritiene in questa sede significativo procedere con ulteriori analisi ad esse relative, rimandando a quanto già illustrato nel precedente par. 2.2.

Si ricorda, in ogni caso, che si procederà con l'analisi dei vincoli, come indicato nel par. 5.2.

6 ANALISI DEI TEMI CENTRALI: LA PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLO STATO ATTUALE DELLA PIANIFICAZIONE E DEL SISTEMA DEI VINCOLI

6.1 L'ambito di analisi

Secondo il processo di lavoro illustrato nel precedente paragrafo 1.3, il presente capitolo declina l'analisi degli aspetti di rispondenza intercorrenti tra le condizioni di contesto poste a fondamento degli atti istruttori e la loro attuale configurazione con riferimento al tema specifico della pianificazione e del sistema dei vincoli.

In tale prospettiva, per quanto specificatamente riguarda il quadro pianificatorio, le attività condotte sono state le seguenti:

- **Verifica dello stato approvativo degli strumenti di pianificazione indicati nello SIA e/o dell'avvenuta approvazione di eventuali altri diversi strumenti pianificatori (cfr. par. 6.2.1)**
- **Analisi degli strumenti pianificatori variati rispetto il quadro assunto nello SIA, al fine di identificare la presenza di contenuti che possano rilevare rispetto alle condizioni di contesto poste alla base degli atti istruttori (cfr. par. 6.2.2)**
- **Analisi di dettaglio degli strumenti pianificatori che, sulla scorta dell'analisi di cui al punto precedente, presentano contenuti potenzialmente rilevanti rispetto alle condizioni di contesto poste alla base degli atti istruttori (cfr. par. 6.2.3)**

Nel successivo paragrafo 6.3 si è invece posta attenzione al sistema dei vincoli e delle tutele ambientali per le porzioni di territorio limitrofe a quelle dell'aeroporto.

6.2 Il quadro pianificatorio

6.2.1 Lo stato approvativo

Come si legge nel parere CTVA n.1876 del 25/09/2015 nell'ambito dello SIA il quadro di riferimento programmatico contiene le analisi delle caratteristiche degli atti di programmazione e pianificazione nazionali, regionali e comunali; delle relazioni tra questi ultimi ed il progetto, nonché i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti individuati.

L'analisi è stata condotta secondo uno schema metodologico impostato sull'individuazione degli strumenti di programmazione di indirizzo con l'obiettivo di verificare la coerenza dello sviluppo dell'aeroporto Marco Polo rispetto alle indicazioni generali contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione alla scala vasta e l'individuazione degli strumenti urbanistici locali al fine di verificare la conformità con le prescrizioni direttamente cogenti sulle aree interessate dagli interventi. In riferimento a quest'ultima tipologia di strumento, in particolare alla pianificazione attuativa, si evidenzia che il Master Plan 2021 ha ottenuto la conformità urbanistica con provvedimento n. 11800 dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che approva in via definitiva il Piano di Sviluppo Aeroportuale per l'aeroporto veneziano con determina del Direttore Centrale di Vigilanza Tecnica prot. ENAC

0058186 del 31/05/2018 che legittima il gestore aeroportuale SAVE Spa ad operare per tutte le attività attuative delle opere previste nel PSA orizzonte temporale 2021, compresa l'acquisizione delle aree di espansione del sedime aeroportuale. Alla luce di tale provvedimento è esclusa dalla presente trattazione la pianificazione attuativa nella fattispecie il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera adottato con DCC n. 724 del 20/12/2013 e la Variante parziale alla VPRG per la Terraferma "Quadrante di Tessera" approvata con DCC n.133/04.²

Il quadro pianificatorio di riferimento è, dunque, articolato in base alla scala territoriale di competenza:

- **strumenti di pianificazione e programmazione nazionale**
- **strumenti di pianificazione regionale**
- **strumenti di pianificazione provinciale**
- **strumenti di pianificazione comunale e intercomunale**

Muovendo da tale articolazione, nelle successive tabelle, per ciascuno dei Piani/Programmi appartenenti ai predetti livelli di pianificazione sono stati posti a confronto gli estremi approvativi documentati nello SIA e quelli attuali, evidenziando nell'ultima delle tre colonne in cui è articolata ciascuna tabella, la presenza di variazioni.

| Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|---|---|---|
| Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) approvato con DPR del 14/03/2001 | Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) approvato con DPR del 14/03/2001 | NO |
| Piano per la Logistica Delibera CIPE n.44/06 | Piano per la Logistica Delibera CIPE n.44/06 | NO |
| Piano Nazionale degli Aeroporti redatto febbraio 2012 | Piano Nazionale degli Aeroporti redatto febbraio 2012 | NO |
| Legge Obiettivo Legge n. 443/01 e smi. | Legge Obiettivo Legge n. 443/01 e smi. | NO |

Tabella 6-1 Analisi dello stato attuale dei piani e della programmazione territoriale e settoriale a livello nazionale

² Gli strumenti della pianificazione attuativa individuati nell'ambito dell'analisi del quadro programmatico dello SIA rientrano tra gli strumenti urbanistici esclusi come specificato dal Comune di Venezia, servizio di Geourbanistica in cui si legge che i dati urbanistici per la terraferma si riferiscono alla variante al PRG approvata nel 2008, le specifiche sono da rintracciarsi consultando il livello degli strumenti urbanistici esclusi.

| Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|--|--|---|
| Programma Regionale di Sviluppo (PRS) LR n.35 del 29/11/2001 | Programma Regionale di Sviluppo (PRS) LR n.35 del 29/11/2001 | NO |
| Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato con DGR n.372 del 17/02/2009 | Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con DGR n.62 del 30/06/2020 | SI |
| Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) approvato con DCR n,70 del 09/11/1995 Variante 1 approvata con DCR n.70 del 21/10/1999 | Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) approvato con DCR n,70 del 09/11/1995 Variante 1 approvata con DCR n.70 del 21/10/1999 | NO |
| Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT) adottato con DGR n.1671 del 05/07/2005 | Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT) 2020-2030 approvato con DCR n.75 del 14/07/2020 | SI |
| Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) adottato con DCR n. 57 dell'11/11/2004 | Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) aggiornamento approvato con DGR n.90 del 19/04/2016 avvio della procedura di aggiornamento con DGR n. 1537 dell'11/11/2021 | SI |
| Piano Direttore 2000 approvato con DCR n.24 del 01/03/2000 | Piano Direttore 2000 approvato con DCR n.24 del 01/03/2000 | NO |
| Piano di Gestione delle Acque Piano di Tutela delle Acque (PTA) | Piano di Gestione delle Acque Piano di Tutela delle Acque (PTA) | NO |
| approvato con DCR n.170 del 05/11/2009 e successive modifiche e integrazioni | modifiche approvate con DCR n.170 del 05/11/2009 DGR n.1170 del 24/08/2021 | SI |
| Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica (*) | * | SI |
| Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007-2012 (PFVR) approvato con LR n.1 del 05/01/2007 modificata ed integrata con DGR n. 2463 del 04/08/2009 | Piano Faunistico Venatorio Regionale 2022 - 2027 (PFVR) approvato con LR n.2 del 28/01/2022 | SI |

| Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|---|--|---|
| (*) NOTE | | |
| Nell'ambito dello SIA Sezione A – Quadro di riferimento programmatico redatto nel 2014 per strumenti pianificatori di sicurezza idraulica si intende la trattazione degli strumenti sulla prevenzione del rischio idraulico per i diversi livelli istituzionali – regionale, consorzi di bonifica, comunale – | | |

Tabella 6-2 Analisi dello stato attuale dei piani e della programmazione territoriale e settoriale a livello regionale

| Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|---|---|---|
| Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con DGR n. 3359 del 30/09/2010 | Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con DGR n. 3359 del 30/09/2010 | NO |
| Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2007-2012) | - | SI |

Tabella 6-3 Analisi dello stato attuale dei piani e della programmazione territoriale e settoriale a livello provinciale

| Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|---|---|---|
| Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia approvata con DGRV n.3905 del 03/12/2004 e DGRV n. 2141 del 29/07/2008 | Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia approvata con DGRV n.3905 del 03/12/2004 e DGRV n. 2141 del 29/07/2008 | NO |
| Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia adottato con DCC n. 5 del 30-31 gennaio 2012 | Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia approvato con DGP n.128 del 10/10/2014 Variante al PAT per il contenimento del consumo di suolo approvata con DCC n.6 del 6/02/2020 | SI |
| Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia approvato con DGC n. 479 del 30/09/2005 | Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia approvato con DGC n. 479 del 30/09/2005 | NO |
| Classificazione Acustica Comune di Venezia, approvata con DCC n.39 del 10/02/2005 | Classificazione Acustica Comune di Venezia, approvata con DCC n.39 del 10/02/2005 | NO |

| Strumento pianificatorio Strumento pianificatorio e stato approvativo riportato nello SIA | Strumento pianificatorio e stato approvativo attuale | Variazioni rispetto al quadro di contesto riportato nello SIA |
|---|---|---|
| modifica approvata con DCC n.119 del 24/07/2006 Comune di Quarto D'Altino redatta febbraio 2002 Comune di Marcon adottata con DCC n. 13 del 19/02/2013 Comune di Roncade approvata con DCC n.44 del 29/06/2001 Comune di Cavallino Treperti, approvata con DCC n.46 del 21/08/2012 Comune di Mira, approvata con DCC n.44 del 11/05/2005 | modifica approvata con DCC n.119 del 24/07/2006 Comune di Quarto D'Altino redatta febbraio 2002 Comune di Marcon adottata con DCC n. 13 del 19/02/2013 Comune di Roncade approvata con DCC n.44 del 29/06/2001 Comune di Cavallino Treperti, approvata con DCC n.46 del 21/08/2012 Comune di Mira, approvata con DCC n.44 del 11/05/2005 | |
| Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Venezia approvato con DCC n.92 del 28/05/2002 | Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Venezia iter per l'approvazione dell'aggiornamento adottato con DCC n.265 del 23/05/2014 attualmente in corso | NO |
| Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia approvato con DCC n. 40 del 04/02/2010 | Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia approvato con DCC n. 40 del 04/02/2010 | NO |

Tabella 6-4 Analisi dello stato attuale dei piani e della programmazione territoriale e settoriale a livello comunale e intercomunale

Rispetto ai sopra ricordati strumenti di gestione in termini di piani e programmi che sono stati assunti nello SIA che ha consentito di pervenire al decreto di compatibilità ambientale, il precedente quadro di sintesi mette in risalto che, negli anni intercorsi tra i provvedimenti di compatibilità ambiente ed oggi, quelli che hanno subito modifiche e/o aggiornamenti sono riassunti al successivo elenco organizzato per competenza territoriale e ambito di applicazione:

Pianificazione di livello regionale

- Ordinaria generale*
- 01 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
- Settore trasporti*
- 02 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)
- Settore ambiente*

- 03 | Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)
- 04 | Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- 05 | Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica
- 06 | Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007-2012 (PFVR)

Pianificazione di livello provinciale

- 07 | Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2007-2012)

Pianificazione di livello comunale e intercomunale

Ordinaria generale

- 08 | Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia

Di questi a seguire si riportano delle schede descrittive al fine di comprendere la reale portata della modifica, sempre nella logica della finalità del presente documento; a seguito di questa disamina si perviene all'individuazione di quelli realmente interessanti per le verifiche in atto e per essi si sviluppa un'attenta analisi per fornire all'Autorità competente gli elementi utili per la sua decisione (cfr. par. 6.2.3).

Si precisa sin da subito che in base alla logica del presente documento che ha come obiettivo, tra gli altri, quello di analizzare, verificare e fornire tutte le informazioni di dettaglio tra le condizioni di contesto ambientale e territoriale per la pianificazione di settore ambiente e, nella fattispecie, per i contenuti degli strumenti sopra elencati rispondenti ai numeri 03 – 04 – 05 – 06 si rimanda ai successivi paragrafi di cui al successivo capitolo 7. Analoghe considerazioni valgono per quanto specificatamente attiene la pianificazione del settore ambiente di livello provinciale (piano indentificato con 07) in quanto in attuazione alla Legge n.56 del 07/04/2014, nota come riforma Delrio, l'Amministrazione regionale ha previsto di mantenere come unico livello di pianificazione per il PFVR quello regionale.

6.2.2 Il quadro complessivo delle modifiche intercorse

Come precedentemente indicato di seguito si analizzano in modo sintetico gli strumenti riferiti a piani o programmi territoriali e/o di settore che nel corso di validità del decreto di VIA sono stati modificati e/ nuovamente adottati o approvati. In questo esame oltre a dare riscontro del tipo e del dettaglio dello strumento con i suoi estremi approvativi, si riporta una breve sintesi degli aspetti di rilevanza specifica in quanto sono questi che occorre verificare se rilevano per la trattazione in oggetto. Si propone quindi un'ulteriore selezione di piani/programmi rispetto ai quali porre l'attenzione tra tutti quelli analizzati dal SIA.

A seguire le schede come descritte.

| | |
|-----------------------------|---|
| Scheda | 01 |
| Tipologia di pianificazione | Pianificazione ordinaria generale |
| Strumento | Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) |
| Estremi approvativi | approvato con DGR n.62 del 30/06/2020 |

| | |
|--------------------------------|---|
| Aspetti di rilevanza specifica | <p>Ai sensi dell'articolo 82 delle norme tecniche il PTRC approvato nel 2020 sostituisce lo strumento del 1992. Lo stesso Piano è stato oggetto di successivi aggiornamenti nel 2009 ai sensi della LR 11/2004 e di variante parziale adottata nel 2013 per l'attribuzione della valenza paesaggistica al fine di rispondere alla necessità di dotare la Regione di un Piano con specifica considerazione dei valori paesaggistici.</p> <p>A fronte degli ultimi provvedimenti allegato al Piano approvato vi è il Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto. Il documento costituisce quadro di riferimento per una pianificazione orientata all'uso consapevole e alla salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale articolato in:</p> <ul style="list-style-type: none">• La valorizzazione del paesaggio nel PTRC in cui è esposto sinteticamente il quadro concettuale e operativo all'interno del quale sviluppare la pianificazione paesaggistica• Ambiti di paesaggio• Sistemi di valori• Atlante ricognitivo dei caratteri del paesaggio veneto <p>Con specifico riferimento agli Ambiti di Paesaggio la Giunta Regionale provvede congiuntamente con il Ministero della Cultura alla redazione di Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito ai sensi e per effetto dell'articolo 42ter della LR 11/2004 e dell'art. 135 del DLgs 42/2004.</p> <p>Nel caso specifico l'Aeroporto Marco Polo di Venezia ricade nell'ambito denominato Arco costiero Adriatico, laguna di Venezia e delta del Po, il cui piano è allo stato attuale in fase di redazione in linea e in continuità con la precedente esperienza pianificatoria rappresentata dai Piani di Area della Laguna di Venezia (PALAV).</p> <p>In buona sostanza, stante quanto sopra sinteticamente richiamato, il quadro delle previsioni e degli indirizzi d'area vasta del Piano definitivamente approvato analizzati nello SIA risulta ampiamente confermato.</p> |
|--------------------------------|---|

| | |
|--------------------------------|--|
| Scheda | 02 |
| Tipologia di pianificazione | Pianificazione di settore trasporti |
| Strumento | Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT) |
| Estremi approvativi | approvato con DCR n.75 del 14/07/2020 |
| Aspetti di rilevanza specifica | <p>Con DGR n. 997 del 6/07/2018 sono state avviate le attività di redazione di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti. Il nuovo PRT si colloca nel contesto normativo regionale vigente, seguendo le modalità previste dalla LR n. 25/98.</p> <p>Nel pieno rispetto dei dettami previsti dalla norma, il nuovo Piano stabilisce strategie ed azioni con obiettivi misurabili, oltre a meccanismi di adeguamento delle politiche sui trasporti in grado di pianificare e governare i processi.</p> <p>Il nuovo Piano si propone pertanto come strumento strategico e dinamico, in grado di adeguare le proprie azioni agli esiti del monitoraggio effettuato dalla Struttura Tecnica di Piano, dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti: un piano - processo, in grado di aggiornarsi continuamente e superare la rigidità della pianificazione ordinaria.</p> <p>Lo strumento è dotato di una componente strategica costituita da obiettivi e strategie e di una componente attuativa costituita dalle azioni, attraverso tale matrice sarà possibile procedere alla valutazione della rispondenza alla parte strategica di tutte le potenziali modifiche o integrazioni di carattere meramente attuativo, che potranno essere proposte per il Piano.</p> <p>Le revisioni e gli aggiornamenti al Piano, ovvero quelli riconducibili al quadro degli Obiettivi e delle Strategie, costituiscono a tutti gli effetti modifica del Piano Regionale dei Trasporti che dovrà essere sottoposta all'approvazione del Consiglio Regionale con l'adeguato supporto cognitivo costituito dall'aggiornamento del quadro conoscitivo, allo scopo di sostenerne e motivarne le esigenze.</p> <p>Questo percorso viene garantito attraverso una scheda valutativa (definita all'interno del Rapporto Ambientale) che verifica la coerenza delle decisioni con l'impianto "invariante" degli obiettivi e delle strategie; pertanto, solo le azioni coerenti con questi indirizzi potranno essere oggetto di modifica/aggiornamento da parte della Giunta Regionale senza ulteriori procedure di valutazione ambientale; viceversa, le ulteriori azioni che non dimostrino tale coerenza dovranno essere sottoposte a nuova</p> |

procedura valutativa ed all'approvazione del Consiglio Regionale. Tale processo si propone di superare la possibilità dei conflitti tra la parte strategica e quella operativa in occasione delle periodiche revisioni del PRT o dell'introduzione di varianti rispetto ai contenuti del presente documento.

Per quanto concerne il sistema degli aeroporti e in particolare l'aeroporto Marco Polo il nuovo Piano Regionale dei Trasporti del Veneto prende atto delle previsioni di sviluppo orizzonte temporale 2021. In tal senso definisce gli obiettivi, le strategie e le azioni di Piano per il Sistema della mobilità modale. Tra le strategie e le proposte di azione per il Marco Polo vi è:

- **Lo sviluppo delle infrastrutture e servizi per un trasporto metropolitano pubblico regionale integrato, intermodale ed efficiente confermando come proposta di azione la realizzazione del collegamento della rete ferroviaria con l'aeroporto³ al fine di completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana**
- **Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche tramite interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici e stabilendo come invariante:**
- **Lo sviluppo del masterplan dell'aeroporto Marco Polo di Venezia**
- **La realizzazione del collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la rete regionale**

Quanto emerge è la sostanziale continuità dell'attività pianificatoria di settore nel corso di validità del decreto di VIA. Come dimostrato nei contenuti del documento di Piano la risposta al quadro delle esigenze trasportistiche regionali emerso nel corso degli ultimi anni, quali nello specifico la necessità di migliorare l'accessibilità alle aree votate al turismo e con queste la necessità di potenziare le dotazioni dell'infrastruttura aeroportuale trova piena accoglienza nell'impianto delle azioni definite invariante.

³ Si confronti quanto in analisi al Capitolo A5, paragrafo A5.2.4 dello SIA – Sezione A Quadro di riferimento programmatico riguardo il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto adottato con DGR n.1671 del 05/07/2005

| | |
|------------------------------------|--|
| Scheda | 08 |
| Tipologia di pianificazione | Pianificazione ordinaria generale |
| Strumento | Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia |
| Estremi approvativi | approvato con DCR n.75 del 14/07/2020 |
| Aspetti di rilevanza specifica | Questo risulta un Piano di significativo interesse per l'esame in atto e pertanto se ne approfondisce l'esito in modo puntuale (cfr. par. 6.2.3) |

6.2.3 L'analisi di dettaglio e le invarianze

Il quadro pianificatorio sviluppato nel precedente paragrafo pone in evidenza la presenza di un solo piano negli anni che separano il decreto di compatibilità ambientale dal momento attuale che ha subito una modifica in termini di formali (approvazione) e che la stessa comporta delle modifiche strutturali e contenutistiche per le quali sembra necessario approfondire lo studio per dare all'Autorità competente tutti gli elementi necessari per accertare la possibilità di concedere la proroga di validità del decreto di compatibilità.

Il piano a cui ci si riferisce è il **Piano Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia**.

La legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il PAT è un "piano struttura" ovvero un documento di programmazione che:

- **delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;**
- **definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;**
- **individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico-architettonica;**
- **fa proprie le direttive generali degli strumenti sovraordinati (PTRC, PTCP, PALAV) e degli strumenti comunali riferiti all'area vasta (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).**

A seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio con DGP n.128 del 10/10/2014, il piano regolatore generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa, dunque, il Piano degli Interventi.

La successiva Legge Regionale 14/2017 recanti norme per il contenimento del consumo di suolo ha reso necessaria l'approvazione la variante al PAT approvata con DCC n.6 del 6/02/2020 che ha introdotto tra gli elaborati di piano la Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della LR 14/2017 con la modifica degli artt. 1,4,26 e 26 bis della Norme Tecniche.



Figura 6-1 Comune di Venezia, estratto dal Geoportale comunale della Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della LR 14/2017, variante al PAT

Come si evince dalla precedente Figura 6-1 il sedime aeroportuale Master Plan 2021 rientra interamente all'interno del perimetro degli ambiti di urbanizzazione consolidata.

Le Norme Tecniche definiscono tali aree come quelle in cui gli strumenti attuativi approvati assumono valore di Piano degli Interventi.

A tal proposito occorre rammentare che il Master Plan 2021 ha ottenuto conformità urbanistica con provvedimento n. 11800 dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che legittima il gestore aeroportuale SAVE Spa ad operare per tutte le attività attuative delle opere previste nel PSA orizzonte temporale 2021.

A riconferma di quanto sopra affermato vi sono le disposizioni della LR 11/2004 inerenti alla compatibilità tra il Piano Regolatore Geniale previgente e il PAT. In attuazione alla norma sono state individuate:

- **le parti del territorio comunale sulle quali la previgente strumentazione urbanistica risulta essere compatibile con il PAT e quindi tuttora in vigore;**
- **le parti parzialmente compatibili (compatibilità condizionata) sulle quali oltre alla strumentazione previgente, si dovranno rispettare anche alcune prescrizioni previste dal PAT;**

- **le parti in contrasto con il PAT sulle quali la nuova edificazione (anche se prevista dalla previgente strumentazione urbanistica) non è ammessa.**

In relazione a ciò e al fine delle verifiche necessarie è stata consultata la Tavola 1.2 Compatibilità PRG/PAT di cui si riporta uno stralcio nella successiva Figura 6-2 da cui si evince che per l'area oggetto di interesse la compatibilità è condizionata dagli articoli delle Norme Tecniche del PAT di cui alla Tavola a Condizioni di compatibilità.

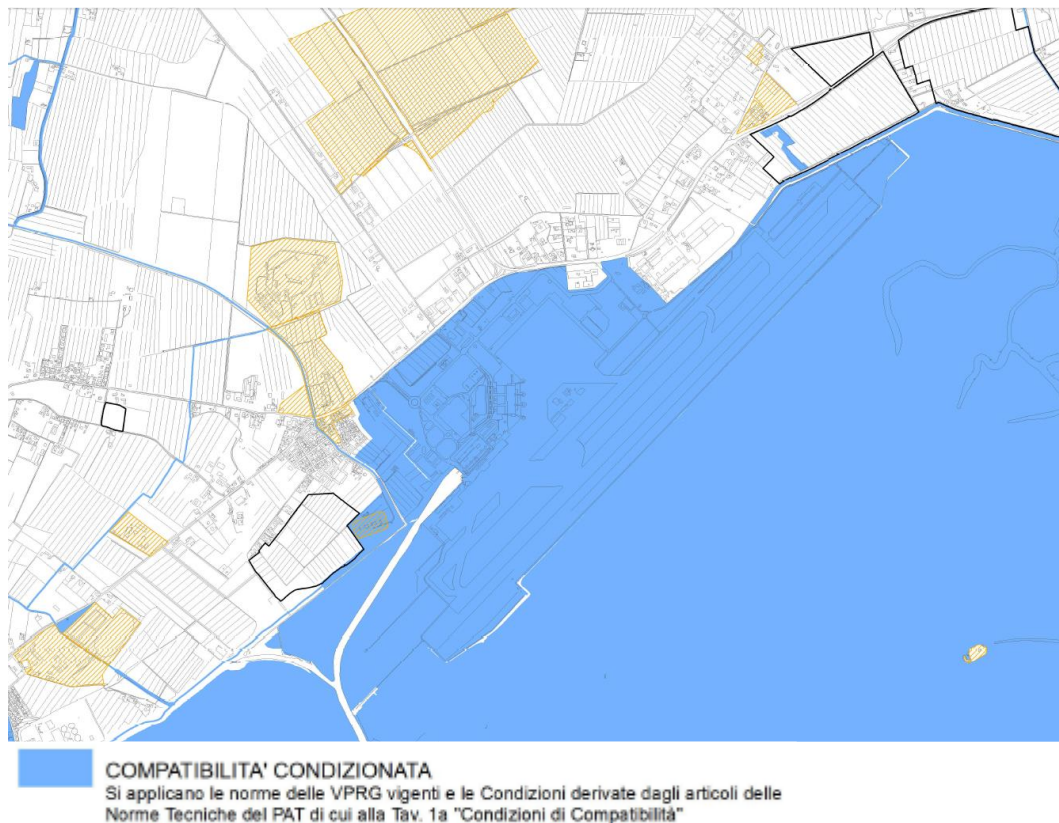


Figura 6-2 Comune di Venezia, stralcio della Tavola 1.2 Compatibilità PRG/PAT

Le condizioni di compatibilità sopra richiamate e per quanto nello specifico attiene agli interventi oggetto della presente Relazione attengono al sistema insediativo e infrastrutturale, nello specifico alle infrastrutture e mobilità per cui il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre - Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera.

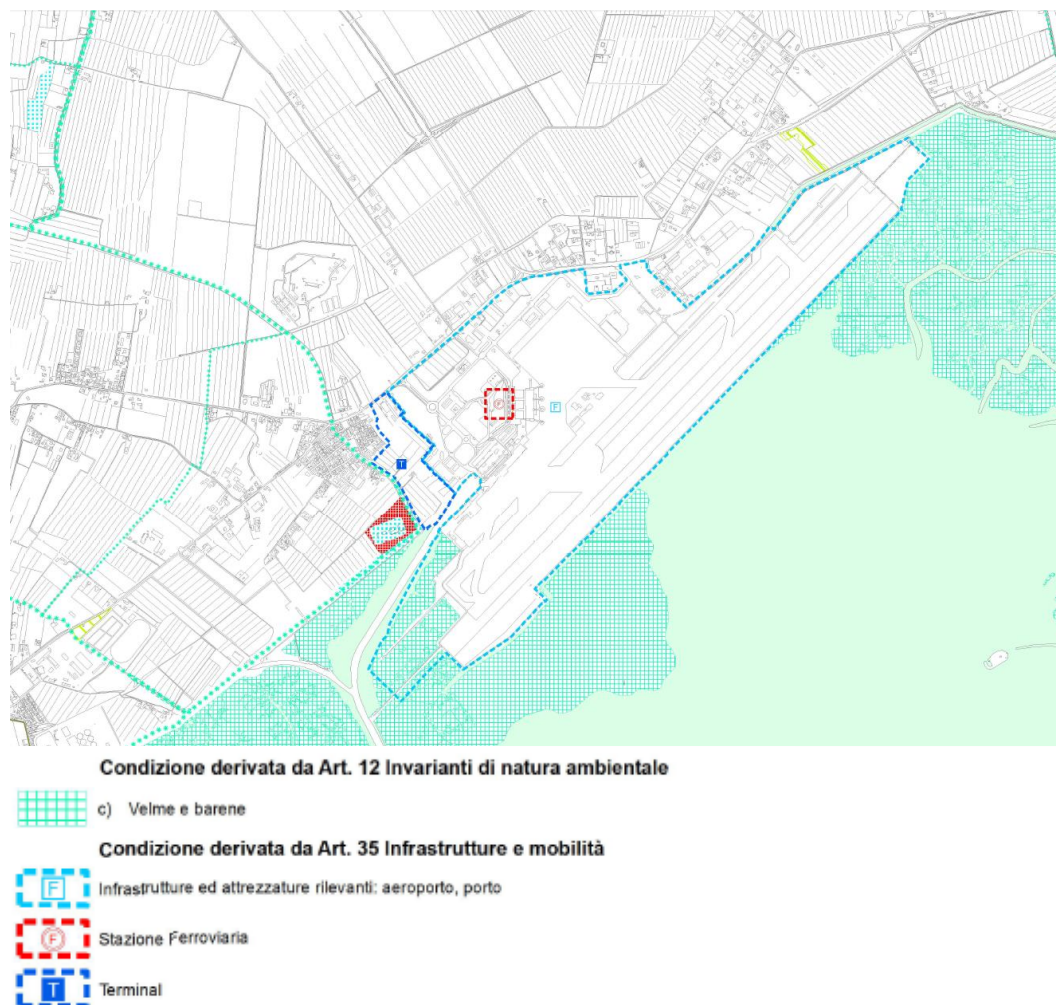


Figura 6-3 Comune di Venezia, stralcio della Tavola 1a.2 Condizioni di compatibilità

A fronte dell'esito dell'analisi di dettaglio, pur se con alcuni affinamenti progettuali che sono intervenuti nel dettaglio dell'iter che non modificano la sostanza delle analisi eseguite in questa sede e che sono alla base delle motivazioni della presente relazione, è possibile affermare come, rispetto a quanto valutato in sede di procedura di VIA, non si modifichi il rapporto tra l'opera progettuale e le previsioni di Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia.

6.3 I vincoli e le tutele ambientali

6.3.1 La verifica delle modifiche intercorse

Così come fatto per la disamina dello stato della pianificazione (cfr. par. 6), nel presente paragrafo si è proceduto alla verifica del sistema dei vincoli e delle tutele analizzato nell'ambito dello SIA, al fine di evidenziare quelli che ad oggi sono stati oggetto di modifiche e/o integrazioni.

Lo Studio di Impatto Ambientale nell'ambito delle analisi sui vincoli riscontra l'interessamento dei beni culturali e paesaggistici brevemente riassunti nella successiva Tabella 6-5 in cui si dà riscontro degli eventuali aggiornamenti verificati sulla base delle seguenti fonti:

- **Siti UNESCO**
 - **Ministero per i beni e le attività culturali, Dataopen.it - Siti italiani UNESCO**
- **Beni paesaggistici**
 - **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con DGR n.62 del 30/06/2020**
 - **Piano Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia approvato con DGR n. 3359 del 30/09/2010**
 - **Geoportale della Città di Venezia, strato informativo vincoli paesaggistici**
- **Aree Naturali Protette e Siti della Rete Natura 2000**
 - **Geoportale Nazionale, Rete Natura 2000**

| SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE | |
|---|---|
| Vincoli e tutele analizzati nello SIA | Stato attuale dei vincoli e delle tutele |
| Siti UNESCO "Venezia e sua Laguna" | Nessuna variazione |
| Beni paesaggistici: aree di Notevole Interesse pubblico di cui all'art. 136 DLgs 42/2004 "Ambito dell'ecosistema della Laguna di Venezia DM 01/08/1985 | Nessuna variazione |
| Beni paesaggistici: Vincolo della fascia di 300 m. (dal limite della linea di conterminazione lagunare adottata con DM 9/2/1990) ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) DLgs 42/2004 | Nessuna variazione |
| Beni paesaggistici: Vincolo della fascia di 300 m. (dal limite della linea di conterminazione lagunare adottata con DM 9/2/1990) ai sensi dell'art. 142, co. 1, lettera a) DLgs 42/2004 | Nessuna variazione |
| Beni paesaggistici: zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. m) DLgs 42/2004 | Nessuna variazione |
| Siti della Rete Natura 2000: Sito di Interesse Comunitario (SIC IT3250031) Zona Speciale di Protezione (ZPS IT3250046) | Aggiornamento con dati del Geoportale Nazionale 2021 |

Tabella 6-5 Analisi dello stato attuale del sistema dei vincoli e delle tutele

Come si evince dalla sintesi nella precedente tabella e meglio rappresentato negli elaborati grafici Carta dei vincoli: Beni culturali e Carta dei vincoli: Beni paesaggistici lo stato della tutela su beni culturali e paesaggistici resta essenzialmente invariato.



L'unica variazione riscontrata attiene a quanto concerne i siti Natura 2000 presenti in prossimità del sedime aeroportuale. Tale variazione, come riportato in forma grafica nell'elaborato Carta delle aree naturali tutelate è la denominazione dell'area SIC IT3250031 definita come Zona Speciale di Conservazione – Laguna superiore di Venezia (IT3250031).

7 ANALISI DEI TEMI CENTRALI: LA PERMANENZA DELLE CONDIZIONI DI RIFERIMENTO DEGLI ATTI ISTRUTTORI RISPETTO ALLE ATTUALI CONDIZIONI DEL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

7.1.1 La qualità dell'aria

7.1.1.1 Il quadro di riferimento

In sede di Studio di Impatto Ambientale, in merito agli aspetti inerenti allo stato della qualità dell'aria, è stata presa come centralina di riferimento per i valori di fondo delle simulazioni effettuate la centralina ARPA Veneto "Parco Bissuola".

In considerazione di ciò, nel presente paragrafo viene in primo luogo effettuata un'analisi delle concentrazioni registrate dalla centralina ARPA Veneto di riferimento del SIA, relative al 2013.

In seguito, si effettua un'analoga analisi prendendo in considerazione le centraline ARPA più vicine all'Aeroporto di Venezia, nell'arco temporale dal 2017 al 2020 per valutare se le condizioni della componente risultino variate.

Normativa nazionale

Il D.Lgs. 155/2010, "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", recepisce la Direttiva 2008/50/CE 107/CE. Quest'unica norma sostituisce sia la legge quadro (D.Lgs. 351/99) sia i decreti attuativi (che fornivano modalità di misura, indicazioni sul numero e sulla collocazione delle postazioni di monitoraggio, limiti e valori di riferimento per i diversi inquinanti) ribadendo i fondamenti del controllo dell'inquinamento atmosferico e i criteri di monitoraggio e introducendo, in base alle nuove evidenze epidemiologiche, tra gli inquinanti da monitorare anche il PM_{2,5}, ormai ben noto per la sua pericolosità.

Nella tabella seguente vengono riportati il riepilogo degli adeguamenti normativi stabiliti dal D.Lgs. 155/2010.

| <i>Inquinante</i> | <i>Indicatore Normativo</i> | <i>Periodo di mediazione</i> | <i>Valore stabilito</i> | <i>Margine tolleranza</i> | <i>N° sup. consentiti</i> | <i>Data risp. limite</i> |
|-----------------------------------|---------------------------------------|---|-------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Biossido di Zolfo SO ₂ | Valore limite protezione salute umana | 1 ora | 350 µg/m ³ | - | 24 | in vigore dal 1° gennaio 2005 |
| | Valore limite protezione salute umana | 24 ore | 125 µg/m ³ | - | 3 | in vigore dal 1° gennaio 2005 |
| | Soglia di allarme | 3 ore consecutive in una stazione con rappresentatività > 100 kmq | 500 µg/m ³ | - | - | - |
| | Livelli critici per la vegetazione | anno civile e inverno | 20 µg/m ³ | - | - | in vigore dal 19 luglio 2001 |

| Inquinante | Indicatore Normativo | Periodo di mediazione | Valore stabilito | Margine tolleranza | N° sup. consentiti | Data risp. limite |
|-----------------------------------|--|---|-------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Biossido di azoto NO ₂ | Valore limite protezione salute umana | 1 ora | 200 µg/m ³ | - | 18 | in vigore dal 1° gennaio 2010 |
| | Valore limite protezione salute umana | anno civile | 40 µg/m ³ | - | - | in vigore dal 1° gennaio 2010 |
| | Soglia di allarme | 3 ore consecutive in una stazione con rappresentatività > 100 kmq | 400 µg/m ³ | - | - | - |
| Ossidi di azoto NO _x | Livelli critici per la vegetazione | anno civile | 30 µg/m ³ | - | - | in vigore dal 19 luglio 2001 |
| Particolato PM10 | Valore limite protezione salute umana | 24 ore | 50 µg/m ³ | - | 35 | in vigore dal 1° gennaio 2005 |
| | Valore limite protezione salute umana | anno civile | 40 µg/m ³ | - | - | in vigore dal 1° gennaio 2005 |
| Particolato fine PM2,5 | Valore limite protezione salute umana | anno civile | 25 µg/m ³ | - | - | in vigore dal 1° gennaio 2015 |
| Piombo | Valore limite protezione salute umana | anno civile | 0,5 µg/m ³ | - | - | - |
| Benzene | Valore limite protezione salute umana | anno civile | 5 µg/m ³ | - | - | 1° gennaio 2010 |
| Monossido di carbonio | Valore limite protezione salute umana | massima media su 8h consecutive | 10 mg/m ³ | - | - | in vigore dal 1° gennaio 2015 |
| Ozono | Soglia di informazione | 1 ora | 180 µg/m ³ | - | - | - |
| | Soglia di allarme | 1 ora | 240 µg/m ³ | - | - | - |
| | Obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana | massima media su 8h consecutive | 120 µg/m ³ | - | - | - |
| Arsenico | Valore obiettivo | anno civile | 6 ng/m ³ | - | - | - |
| Cadmio | Valore obiettivo | anno civile | 5 ng/m ³ | - | - | - |
| Nichel | Valore obiettivo | anno civile | 20 ng/m ³ | - | - | - |
| Benzo(a)pirene | Valore obiettivo | anno civile | 1 ng/m ³ | - | - | - |

Tabella 7-1 Valori limite, livelli critici, valori obiettivo, soglie di allarme per la protezione della salute umana per inquinanti diversi dall'ozono. Fonte: Allegati XI e XIII D.Lgs. 155/2010

Normativa regionale

Il 19 aprile 2016 è stato approvato, dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (DCR n. 90 del 19 aprile 2016); tale Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D.Lgs 155/2010.

Il Decreto Legislativo n. 155/2010 stabilisce che le Regioni redigano un progetto di zonizzazione del territorio regionale sulla base dei criteri individuati in Appendice I al decreto stesso.

L'attuale zonizzazione, in vigore dal 1° gennaio 2021, è stata approvata con Delibera di Giunta Regionale 1855/2020 e aggiorna l'assetto zonale previgente, che era stato ratificato con DGRV 2130/2012.

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha previsto la definizione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone.

Sono stati individuati i seguenti 5 agglomerati:

- Agglomerato Venezia: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Treviso: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Padova: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni dell'area metropolitana;
- Agglomerato Vicenza: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della Valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana.

In Figura 7-1 si riporta la suddivisione del territorio regionale nelle diverse zone individuate dal provvedimento regionale. L'area di interesse del progetto in esame ricade all'interno dall'Agglomerato di Venezia (IT0517).

Zonizzazione Veneto

approvata con DGRV 1855/2020
in vigore dal 1 gennaio 2021

Zone

- IT0517 - Agglomerato di Venezia
- IT0518 - Agglomerato di Treviso
- IT0519 - Agglomerato di Padova
- IT0520 - Agglomerato di Vicenza
- IT0521 - Agglomerato di Verona
- IT0522 - Pianura
- IT0523 - Zona Costiera e Colli
- IT0524 - Zona Pedemontana
- IT0525 - Prealpi e Alpi
- IT0526 - Fondovalle



0 10 20 30 40 50 km

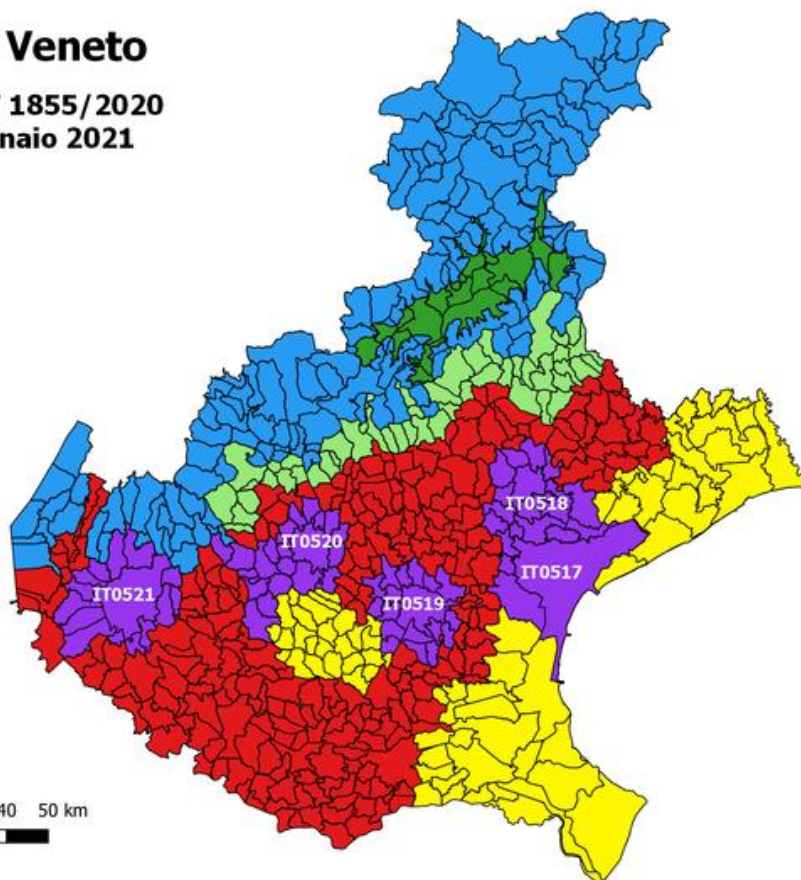


Figura 7-1 Zonizzazione della Regione Veneto (Fonte: ARPA Veneto)

La rete di rilevamento della qualità dell'aria del Veneto, rappresentata in Figura 7-2 Stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria in Veneto (Fonte: ARPA Veneto), è il risultato del processo di adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010. L'art. 5, comma 6 stabilisce che le Regioni redigano un progetto volto a revisionare la propria rete di misura tenendo conto della nuova zonizzazione del territorio effettuata ai sensi dell'art. 3, comma 2 dello stesso decreto. Il progetto contiene il Programma di Valutazione della qualità dell'aria, che individua le stazioni e la tipologia di monitoraggio da attuare nelle zone e agglomerati individuati.

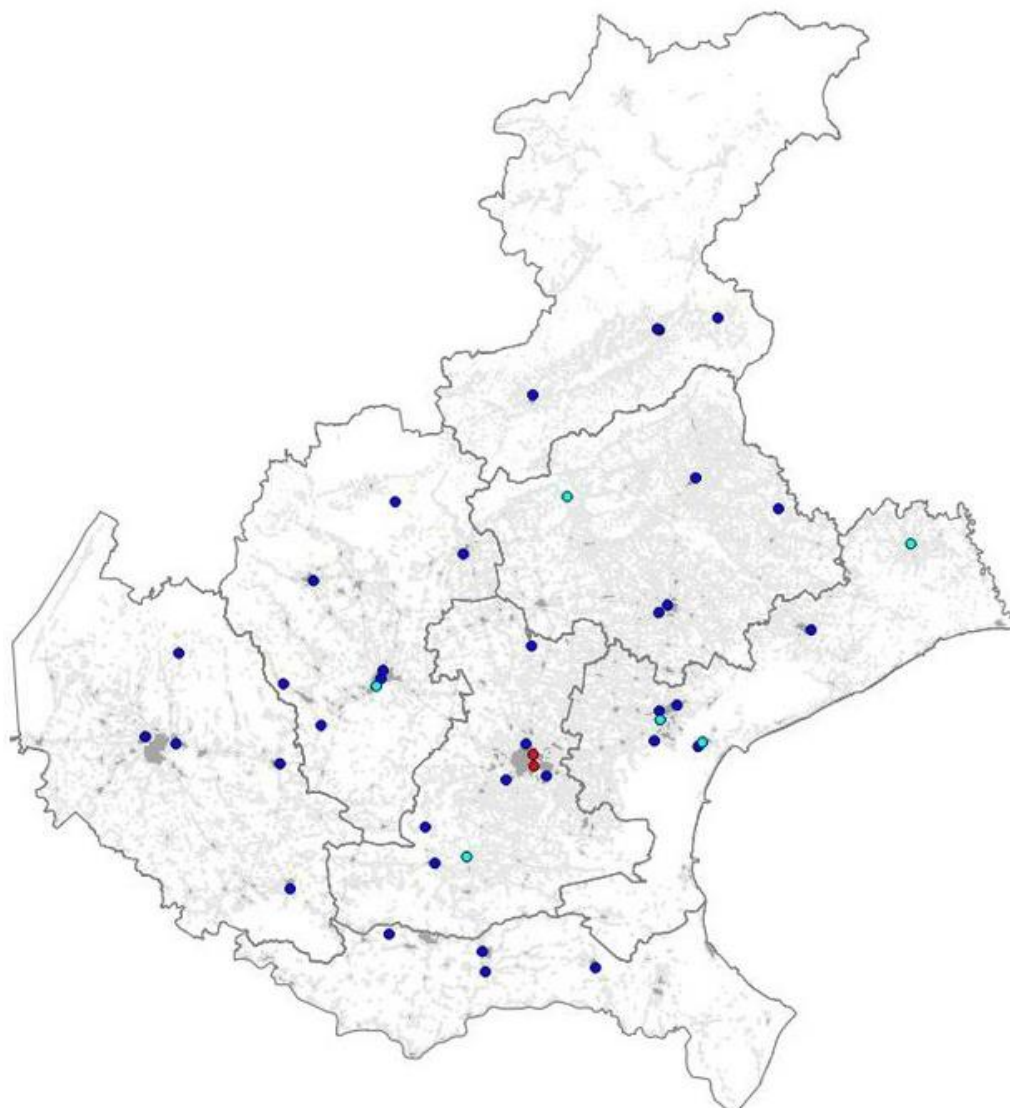


Figura 7-2 Stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria in Veneto (Fonte: ARPA Veneto).

Nella tabella e nella figura seguenti si mostrano le stazioni di monitoraggio, appartenenti all'Agglomerato di Venezia, più vicine all'intervento che sono state considerate.

| Stazione di monitoraggio | Coordinate X (m) | Coordinate Y (m) | Tipologia | Inquinanti analizzati |
|--------------------------|------------------|------------------|--------------|---|
| <i>P. Bissuola</i> | 1754821 | 5043650 | Fondo urbana | SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM10, PM2,5, benzene, benzo(a)pirene, Pb, As, Ni, Cd |
| <i>Sacca Fisola</i> | 1759183 | 5035901 | Fondo urbana | SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM10, Pb, As, Ni, Cd |

| | | | | |
|-----------------------|---------|---------|-----------------------|--|
| <i>Malcontenta</i> | 1750742 | 5036660 | Suburbana industriale | SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , benzo(a)pirene, Pb, As, Ni, Cd |
| <i>V. Tagliamento</i> | 1751452 | 5042398 | Traffico urbana | NO _x , CO, PM ₁₀ |
| <i>Beccaria</i> | 1751691 | 5040740 | Traffico urbana | NO _x , CO, PM ₁₀ |
| <i>Rio Novo</i> | 1759954 | 5036726 | Traffico urbana | NO _x , CO, O ₃ , PM ₁₀ |

Tabella 7-2 Stazioni di monitoraggio considerate

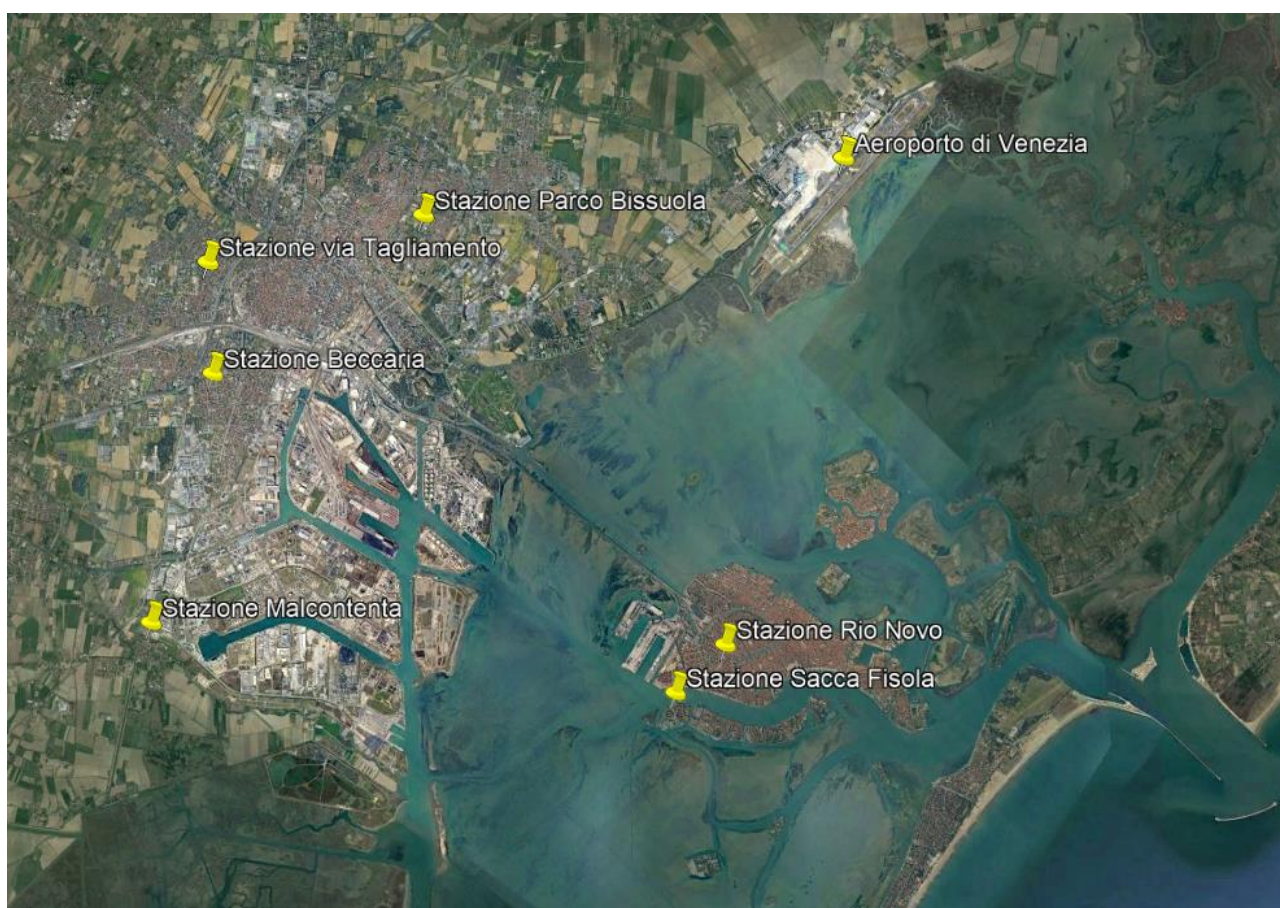


Figura 7-3 Localizzazione stazioni di monitoraggio considerate

7.1.1.2 Analisi delle centraline ARPA Veneto

In sede di SIA la centralina ARPAV "Parco Bissuola", classificata come di "fondo urbana", è stata presa come riferimento per la qualità dell'aria. Le concentrazioni medie annue, relative al 2013, degli

inquinanti di interesse per tale studio, sono stati considerati come fondo per le simulazioni che sono state effettuate.

Di seguito vengono quindi riportati i valori degli inquinanti di interesse rilevati dalla centralina "Parco Bissuola" nel 2013.

| Inquinante | Centralina Parco Bissuola |
|---|---------------------------|
| NO ₂ - Concentrazione media annua (µg/m ³) | 29 |
| PM10 - Concentrazione media annua (µg/m ³) | 31 |
| PM10 – N° superamenti della concentrazione giornaliera | 55 |
| O ₃ - N. superamenti soglia informazione oraria | 23 |
| O ₃ - N. giorni superamento obiettivo a lungo termine | 45 |

Tabella 7-3 Valori rilevati dalla centralina ARPA Veneto P. Bissuola nel 2013 (Fonte: "Relazione Regionale della Qualità dell'Aria" – 2013 ARPA Veneto)

Inoltre, secondo quanto riportato nella "Relazione annuale della qualità dell'aria", per il biossido di zolfo (SO₂) e il monossido di carbonio (CO) nell'anno 2013 non vi sono stati superamenti dei rispettivi limiti normativi.

Allo scopo di analizzare la qualità dell'aria della zona di interesse per verificare l'invarianza dei valori caratterizzanti tale area rispetto agli anni precedenti e, in conseguenza di ciò, poter considerare ancora valida la caratterizzazione del parametro in esame effettuata in sede di VIA, si è ritenuto opportuno riferirsi ai dati ottenibili dal sito ufficiale dell'ARPA Veneto.

Di seguito è stata quindi condotta un'analisi delle concentrazioni registrate dalle stazioni di monitoraggio ARPA Veneto precedentemente descritte. Tale analisi viene effettuata tenendo in considerazione quanto è stato fatto nella VAV, nella quale erano stati analizzati i dati di tali centraline rilevati nel 2017 (fatta eccezione per la stazione di Rio Novo, attiva dal 2018).

Perciò, tramite i dati riportati sulle Relazioni Regionali della Qualità dell'Aria, redatte da ARPA Veneto negli anni dal 2017 al 2020, è stato possibile analizzare l'evoluzione negli anni degli inquinanti di interesse (SO₂, NO₂, CO, PM10 e O₃), prendendo in considerazione un intervallo temporale di 4 anni, dal 2017 al 2020 (ultimo anno disponibile).

Biossido di zolfo (SO₂)

Secondo quanto riportato nella "Relazione annuale della qualità dell'aria" degli anni compresi dal 2017 al 2020, per il biossido di zolfo (SO₂) negli anni analizzati non vi sono stati superamenti della soglia di allarme di 500 µg/m³, né superamenti del valore limite orario (350 µg/m³) e del valore limite giornaliero (125 µg/m³).

Quanto appena affermato si mostra in linea con il valore della centralina di riferimento considerata nello SIA per il 2013.

Biossido di azoto (NO₂)

Nella tabella seguente sono riportati i valori delle concentrazioni medie annue di NO₂ registrate dalle stazioni di riferimento negli anni dal 2017 al 2020.

| Anno | NO ₂ - Concentrazione media annua (µg/m ³) | | | | | |
|------|---|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| | Centralina | | | | | |
| | <i>P. Bissuola</i> | <i>Sacca Fisola</i> | <i>Malcontenta</i> | <i>V. Tagliamento</i> | <i>Beccaria</i> | <i>Rio Novo</i> |
| 2017 | 32 | 35 | 29 | 42 | 46 | - |
| 2018 | 27 | 28 | 28 | 35 | 36 | 51 |
| 2019 | 28 | 29 | 29 | 37 | 36 | 51 |
| 2020 | 24 | 23 | 26 | 28 | 29 | 32 |

Tabella 7-4 Concentrazioni medie annue di NO₂ registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020)
(Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

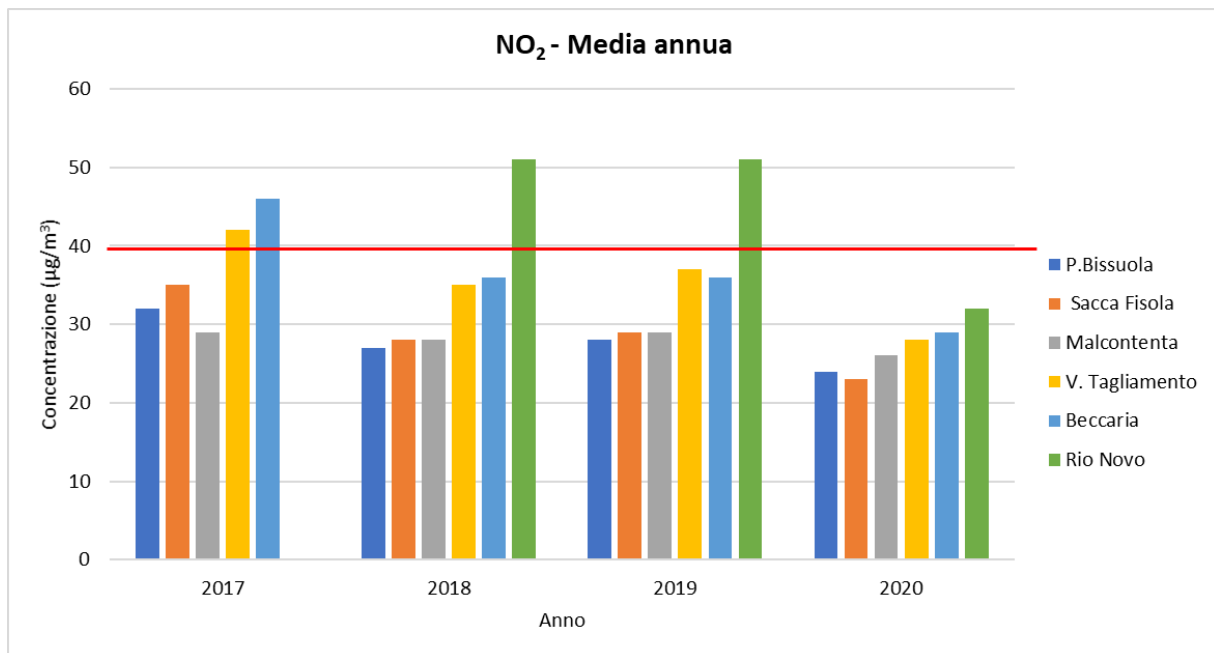


Figura 7-4 Concentrazioni medie annue di NO₂ registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020)
(Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

Come si può osservare (cfr. Figura 7-4), i valori registrati nel 2017 (presi a riferimento anche per l'analisi svolta per la VAV) risultano essere maggiori rispetto a quelli degli anni successivi. Si nota come le centraline in cui sono stati rilevati i valori maggiori (Tagliamento e Beccaria) sono caratterizzate come di "traffico urbana".

Dal confronto fra i valori appena riportati e quello considerato come fondo nello SIA (cfr. Tabella 7-3), si nota che quest'ultimo risulta essere in linea con quelli degli ultimi anni. Si può perciò affermare che, nella centralina Parco Bissuola, per tale inquinante l'andamento è circa costante.

In particolare, per la centralina "Parco Bissuola" il valore registrato nel 2020 risulta essere inferiore rispetto a quello del 2013.

Monossido di carbonio (CO)

Come affermato nei documenti sopracitati, le concentrazioni di monossido di carbonio (CO) rilevate in tutte le stazioni e in tutti gli anni considerati non ci sono stati superamenti del limite di 10 mg/m³, calcolato come valore massimo giornaliero su medie mobili di 8 ore.

Questo è in accordo con quanto riportato nel documento del 2013, anno di riferimento dello SIA, in cui il monossido di carbonio non ha evidenziato superamenti del limite normativo.

Polveri grossolane (PM10)

Al fine di analizzare i valori di concentrazione del PM10, nell'arco temporale di riferimento che va dal 2017 al 2020, nella tabella seguente sono riportati i valori delle concentrazioni medie annue di PM10 registrate dalle stazioni di riferimento in tali anni.

| PM10 - Concentrazione media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | | | | | | |
|--|-------------|--------------|-------------|----------------|----------|----------|
| Anno | Centralina | | | | | |
| | P. Bissuola | Sacca Fisola | Malcontenta | V. Tagliamento | Beccaria | Rio Novo |
| 2017 | 35 | 36 | 40 | 40 | 37 | - |
| 2018 | 30 | 33 | 37 | 34 | 33 | 30 |
| 2019 | 30 | 34 | 34 | 34 | 34 | 29 |
| 2020 | 32 | 33 | 36 | 37 | 36 | 28 |

Tabella 7-5 Concentrazioni medie annue di PM10 registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020)
(Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

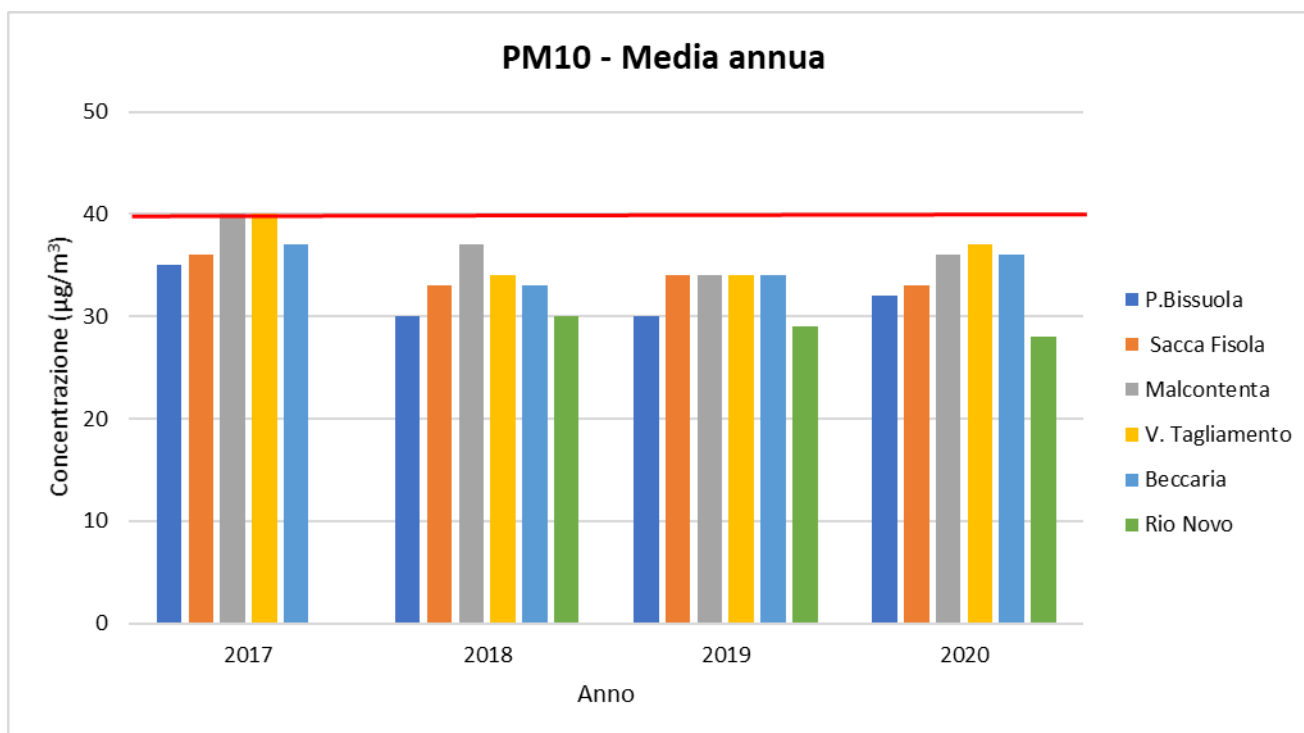


Figura 7-5 Concentrazioni medie annue di PM10 registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020)
(Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

Per quanto riguarda il limite annuo, di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, non è mai stato superato (cfr. Figura 7-5). Inoltre, si può osservare, in ogni stazione, che i valori maggiori sono stati registrati nel 2017 (anno di riferimento VAV), e che negli anni successivi si sono mantenuti circa costanti.

Ciò è in accordo con il valore di fondo registrato dalla centralina di riferimento dello SIA, pari a 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (cfr. Tabella 7-3), anch'esso quindi al di sotto del limite normativo.

Nella seguente tabella è invece riportato il numero di superamenti delle concentrazioni giornaliere di PM10 registrate dalle stazioni di riferimento negli stessi anni.

Tabella 7-6 N° di superamenti delle concentrazioni giornaliere di PM10 registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020) (Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

| Anno | N. superamenti | | | | | |
|------|--------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| | <i>P. Bissuola</i> | <i>Sacca Fisola</i> | <i>Malcontenta</i> | <i>V. Tagliamento</i> | <i>Beccaria</i> | <i>Rio Novo</i> |
| 2017 | 77 | 71 | 95 | 94 | 88 | - |
| 2018 | 41 | 39 | 59 | 63 | 61 | 31 |
| 2019 | 57 | 57 | 68 | 68 | 68 | 46 |
| 2020 | 73 | 73 | 87 | 88 | 86 | 63 |

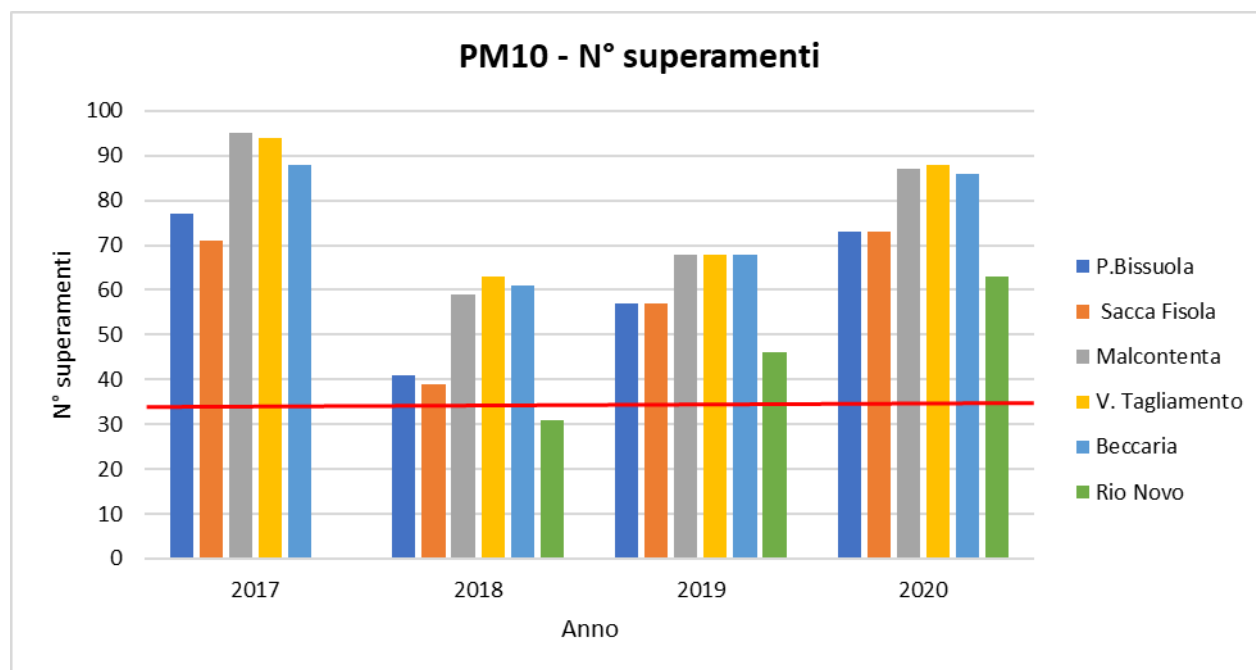


Figura 7-6 N° di superamenti delle concentrazioni giornaliere di PM10 registrate dalle centraline ARPA Veneto di riferimento (2017 – 2020) (Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

Dalla precedente figura si può osservare che il numero maggiore di superamenti del limite normativo relativo alla concentrazione giornaliera (pari a 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), è stato superato in tutte le centraline e

risulta essere al di sopra dei 35 superamenti massimi consentiti, con l'unica eccezione della stazione di Rio Novo nel 2018.

Quanto appena esposto, mostra per il 2020 un numero di superamenti maggiore rispetto a quello registrato dalla centralina ARPA considerata nello SIA (dati relativi al 2013) che comunque mostra un numero di superamenti eccedente il limite normativo. Tale evidenza si verifica per tutte le centraline analizzate che sono posizionate ad una distanza maggiore di 6 km dall'Aeroporto di Venezia, il che indica un generale peggioramento per il parametro in esame, che tuttavia non si può ritenere correlato alle attività aeroportuali data la distanza dall'infrastruttura.

Ozono (O₃)

Nelle tabelle seguenti sono riportati i numeri dei superamenti dei limiti relativi all'ozono registrati dalle stazioni di riferimento negli anni dal 2017 al 2020.

| Anno | N. superamenti soglia informazione oraria | | | |
|------|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| | Centralina | | | |
| | <i>P. Bissuola</i> | <i>Sacca Fisola</i> | <i>Beccaria</i> | <i>Rio Novo</i> |
| 2017 | 9 | 7 | 2 | - |
| 2018 | 9 | 7 | 0 | 3 |
| 2019 | 8 | 7 | 5 | 7 |
| 2020 | 14 | 0 | 0 | 0 |

Tabella 7-7 N° di superamenti della soglia di informazione oraria (Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

Dall'osservazione della Tabella 7-7 si può affermare che il numero di superamenti della soglia di informazione oraria dell'ozono, pari a 180 µg/m³, risulta essere variabile nelle centraline considerate.

Dal confronto con i valori rilevati nell'anno di riferimento dello SIA (2013), mostrati in Tabella 7-3, si può osservare che il numero di superamenti della soglia di informazione negli ultimi anni risulta essere inferiore a quelli registrati nel 2013.

| Anno | N. giorni superamento obiettivo a lungo termine | | | |
|------|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| | Centralina | | | |
| | <i>P. Bissuola</i> | <i>Sacca Fisola</i> | <i>Beccaria</i> | <i>Rio Novo</i> |
| 2017 | 40 | 71 | 14 | - |

| Anno | N. giorni superamento obiettivo a lungo termine | | | |
|------|---|---------------------|-----------------|-----------------|
| | Centralina | | | |
| | <i>P. Bissuola</i> | <i>Sacca Fisola</i> | <i>Beccaria</i> | <i>Rio Novo</i> |
| 2018 | 48 | 76 | 9 | 29 |
| 2019 | 27 | 48 | 9 | 22 |
| 2020 | 41 | 24 | 11 | 24 |

Tabella 7-8 N° giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana (Fonte: elaborazione dati "Relazione Regionale Qualità dell'Aria" 2017 – 2020)

Per quanto riguarda, invece, il numero di giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine dell'ozono, pari a 120 µg/m³, analogamente a quanto affermato per la soglia di informazione oraria, il numero di giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine risulta essere variabile.

Inoltre, prendendo in considerazione la singola centralina, si osserva che per ognuna di esse non si registrano peggioramenti dal 2017.

Tali valori risultano essere in linea con quello rilevato nel 2013 (cfr. Tabella 7-3).

In particolare, per la centralina "Parco Bissuola" i valori del 2020 risultano essere inferiori rispetto a quelli del 2013 per entrambi i parametri.

7.1.1.3 Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità dell'aria

In merito quindi alla tematica della qualità dell'aria, si può affermare che:

- per **tutti i parametri** di interesse, **a meno del PM10**, si può osservare una generale invarianza dei valori rispetto al 2013, con un leggero miglioramento per quanto riguarda il biossido di azoto e l'ozono;
- per il PM10 la media annua è sostanzialmente al di sotto dei limiti normativi e tende anch'essa ad un lievissimo miglioramento complessivo ma ciò non si è registrato in termini di numero dei superamenti del limite giornaliero e nel periodo 2017-2020 questi risultano essere di maggiore entità rispetto a quello registrato dalla centralina ARPA considerata nello SIA (dati relativi al 2013) che comunque anche in quel periodo registrava un numero di superamenti eccedente il limite normativo. Ciò si verifica per tutte le centraline analizzate che però si osserva essere posizionate ad una distanza maggiore di 6 km dall'Aeroporto di Venezia ed in ambiti a forte antropizzazione, il che caratterizza una situazione complessiva che non si può ritenere correlato alle attività aeroportuali data la distanza dall'infrastruttura;

Per quanto appena esposto, in termini generali, l'analisi degli inquinanti fornisce un quadro relativo alla qualità dell'aria che si può considerare mediamente stabile.

7.1.2 Il clima acustico

7.1.2.1 Il quadro di riferimento

Per quanto concerne tale tematica risulta necessario premettere come il clima acustico di origine aeroportuale sia disciplinato nel quadro normativo di riferimento da specifici Decreti, sia rispetto alle modalità di misura che alle attività di monitoraggio e controllo sul territorio.

In merito a quest'ultimo aspetto si cita sia il DM 31.10.1997 che il DM 20.05.1999 che individuano specifiche criteri e prescrizioni in merito alle attività di monitoraggio dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti e dei relativi sistemi di misura e correlazione dei dati acustici ed aeronautici. Inoltre, ai sensi del DPR 496/97 art. 2 comma 5 la verifica dell'efficienza di tali sistemi è tra i compiti istituzionali delle Agenzie ARPA.

Entrando nel merito dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà si dà evidenza dello stato vigente dell'intorno aeroportuale così come definito dal DM 31.10.1997 e, quindi, delle aree di rispetto (Zona A, B e C) approvate dalla Commissione aeroportuale con Delibera del 28.10.2008.

L'intorno aeroportuale approvato dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997 è stato recepito dai Comuni territorialmente competenti nell'ambito del proprio Piano di Classificazione Acustica Comunale ai sensi della L. 447/95 approvato con propria Delibera di Consiglio Comunale (cfr. Tabella 7 9).

| Comune | Atto di approvazione |
|--------------------|-----------------------------------|
| Venezia | D.C.C. n.39 del 10.02.2005 |
| Quarto D'Altino | D.C.C. n. 26 del 16.05.2002 |
| Marcon | D.C.C. n. 13 del 19 febbraio 2013 |
| Roncade | D.C.C. n. 44 del 29 giugno 2001 |
| Cavallino-Treporti | D.C.C. n. n. 236 del 25.10.2011 |

Tabella 7-9 Stato di approvazione dei Piani Acustici di Classificazione

Di seguito un'immagine relativa alla classificazione acustica del territorio.



Figura 7-7 Classificazione acustica del territorio secondo quanto previsto dal comune di Venezia e dalla commissione acustica aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997

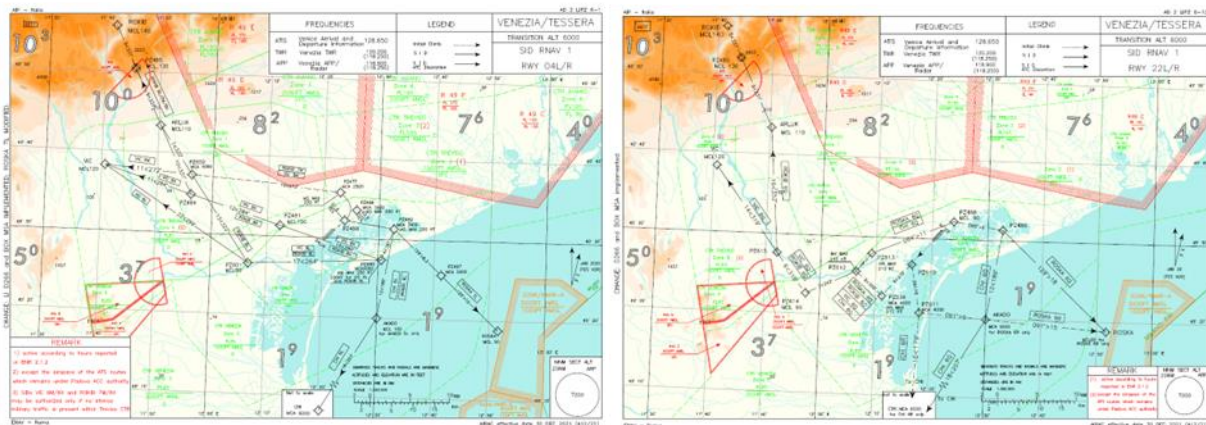
Per quanto riguarda quindi l'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera la tematica del rumore indotto di origine aeronautica è disciplinata secondo gli strumenti di normazione specifici per le infrastrutture aeroportuali, essendo stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale e le relative aree di rispetto Zona A, B e C.

7.1.2.2 Le modalità di volo

È evidente come il fenomeno del rumore aeronautico sia correlato alla posizione della sorgente emissiva (aeromobile) rispetto al ricevitore (territorio). In tal senso quindi in questo paragrafo si intende dare evidenza delle modalità di volo attualmente vigenti per l'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà e di come queste siano ormai consolidate nel tempo costituendo di fatto una invariante sugli effetti acustici sul territorio. In altre parole, non essendo state modificate le rotte e le procedure di volo tra le indicazioni precedenti e vigenti al momento della VIA e quelle ad oggi attive, non vi sono elementi per i quali possono emergere interferenze con nuove aree territoriali mantenendo quindi inalterato il carico antropico sul territorio.

ENAV, quale Ente nazionale preposto alla navigazione aerea, ha individuato per ciascuna pista e tipologia di operazione specifiche rotte e procedure di volo. Di seguito si riporta uno stralcio di quelle vigenti per l'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà pubblicate sul sito dell'AIP Italia.

Procedure di decollo



Procedure di atterraggio

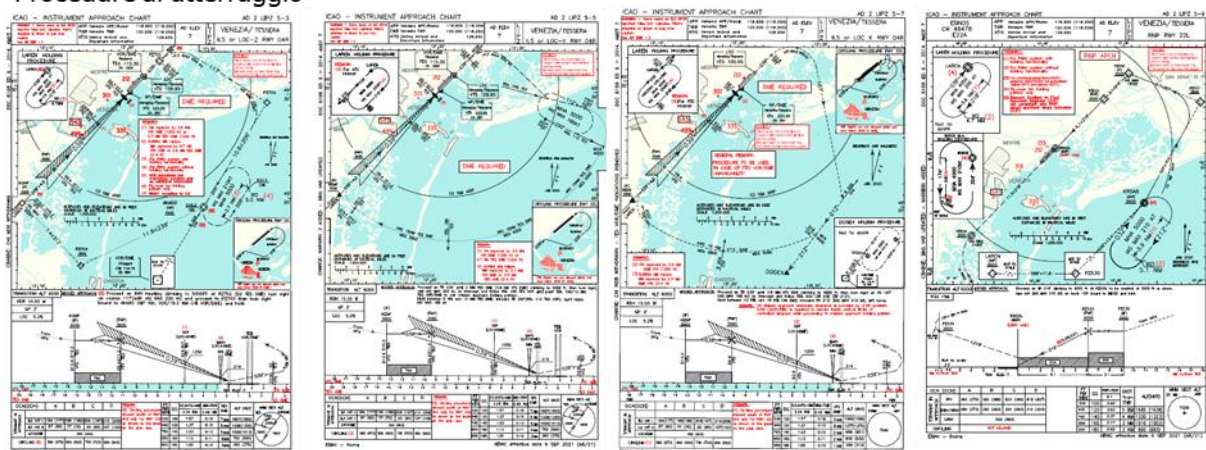


Figura 7-8 Rotte e procedure di atterraggio e decollo per le diverse testate pista definite da AIP Italia

Queste come detto non risultano essere state oggetto di modifica nel tempo mantenendo quindi invariate le aree territoriali contermini l'aeroporto interessate dal sorvolo dei velivoli in decollo e in atterraggio e quindi le condizioni di esposizione al rumore aeroportuale.

7.1.2.3 I dati di verifica sul territorio: i dati ARPA

Ai fini di un esame oggettivo di caratterizzazione del rumore sul territorio atto a verificare l'invarianza di elementi di criticità presenti all'intorno dell'aeroporto e quindi alla possibilità di considerare ancora valide le condizioni al contorno rispetto alle quali eseguire la valutazione dell'impatto così come evidenziato nello stato post operam già oggetto di compatibilità ambientale con il DEC/VIA n.9/16 si è ritenuto opportuno riferirsi alle informazioni deducibili dal sito ufficiale dell'ARPA Veneto.

Ciò in quanto, specificatamente alla tematica del clima acustico di origine aeroportuale, tra i compiti attribuiti ad ARPA Veneto si ha:

- **il monitoraggio del rumore aeroportuale mediante stazioni di misura sotto i profili di decollo e atterraggio degli aeroporti;**
- **la verifica istituzionale dell'efficienza dei sistemi di monitoraggio e la predisposizione di relazioni tecniche per il Ministero della Transizione Ecologica;**
- **la partecipazione ai lavori della Commissione aeroportuale di cui al DM 31.10.1997 art. 5.**

In merito agli aspetti connessi al sistema di monitoraggio acustico, si dà evidenza in questo paragrafo dei dati fonometrici rilevati dalla rete di ARPA Veneto nelle diverse postazioni localizzate nel territorio interessato dall'aeroporto a controllo dell'esposizione del rumore aeronautico e verifica di funzionamento della rete di monitoraggio del gruppo SAVE. I dati vengono periodicamente pubblicati sul sito dell'Agenzia attraverso specifici bollettini di informazione.

La rete di monitoraggio di ARPA Veneto è costituita da 5 fonometri posizionati lungo le principali direttrici di decollo e atterraggio nel territorio del Comune di Venezia.

Nello specifico:

- Posizione RUM01.1
Area tra la testata di pista 04R e via Leonino da Zara in Tesserà – area esposta alla movimentazione degli aeromobili, rullaggi, decolli, atterraggi;
- Posizione RUM02.1
Area tra la testata di pista 04R e via Vecchio Hangar in Tesserà – area esposta alla movimentazione degli aeromobili, rullaggi (sorgente potenziale), decolli, atterraggi;
- Posizione RUM03.1
Area tra la testata di pista 04R e via Alessandria in Tesserà – area esposta alla movimentazione degli aeromobili, rullaggi (sorgente potenziale), decolli, atterraggi;
- Posizione RUM 04.1
Area tra la testata di pista 22L e via Della Laguna in Tesserà – area esposta ai decolli (aereo in volo), reverse in atterraggio, parcheggio piazzale nord;
- Posizione RUM 05.1
Area tra la testata di pista 22L e via Litomarinò – area esposta ai decolli (aereo in volo), reverse in atterraggio (sorgente potenziale).



Figura 7-9 Rete di monitoraggio acustico di ARPA Veneto per l'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà (Fonte: ARPA Veneto)

Dai dati riportati nella relazione annuale sul Rumore aeroportuale per lo scenario di traffico anno 2020 del 01-03-2021, si evincono per ciascuna postazione i dati in LVA riferiti alle tre settimane di maggior traffico del 2020 (anno più recente disponibile).

Nella tabella seguente si riportano i valori pubblicati per ciascuna postazione unitamente ai valori limite di riferimento secondo quanto normato dalla zonizzazione acustica aeroportuale.

| Postazione | LVA | LVA limite |
|------------|------------|------------|
| RUM02.1 | 52,3 dB(A) | 60 dB(A) |
| RUM03.1 | 54,6 dB(A) | 60 dB(A) |
| RUM04.1 | 51,5 dB(A) | 60 dB(A) |
| RUM05.1 | 56,3 dB(A) | 60 dB(A) |

Tabella 7-10 Dati fonometrici in LVA rilevati dal sistema di monitoraggio di ARPA Veneto (Fonte: relazione annuale Rumore aeroportuale scenario di traffico anno 2020 pubblicato sul portale online di ARPA Veneto)

Da quanto sopra è evidente il rispetto delle condizioni di esercizio aeroportuale rispetto alle indicazioni dei limiti normativi.

7.1.2.4 I ricettori

Come quanto fatto al paragrafo precedente al fine di dare evidenza dell'invarianza dello stato dei luoghi si è ritenuto opportuno verificare la presenza di nuovi edifici nell'intorno dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà.

L'analisi oggetto del presente paragrafo è stata incentrata in primo luogo nella verifica della presenza di eventuali ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di riposo e di cura) di nuova realizzazione, rispetto quanto evidenziato nel quadro conoscitivo già oggetto di compatibilità ambientale con il DEC/VIA n.9/16.



Figura 7-10 Confronto su ortofoto annualità 2014-2021 per la presenza di edifici di tipo sensibile nell'intorno aeroportuale

In tal senso come si evince dalla Figura 7-10, si conferma la sola presenza della scuola C. Collodi Tessera dell'istituto comprensivo "Ilaria Alpi" di Favaro già presente in sede di SIA.

Applicando la stessa metodologia si è proceduto alla verifica di eventuali nuove aree edificate a carattere residenziale in prossimità delle aree maggiormente critiche nella valutazione delle interferenze acustiche indotte dall'esercizio dell'aeroporto, ovvero nelle aree prospicienti le testate di volo.

Nelle immagini successive si riporta il confronto su foto aeree alle annualità 2014 e 2021:



Figura 7-11 Confronto su ortofoto annualità 2014-2021 per la presenza nuove aree edificate in prossimità di testata pista 04



Figura 7-12 Confronto su ortofoto annualità 2014-2021 per la presenza nuove aree edificate in prossimità di testata pista 22

Come si nota da Figura 7-11 e Figura 7-12, non si evince la presenza di nuove aree edificate ad uso abitativo e pertanto non si evidenziano variazioni sostanziali rispetto alle analisi condotte nell'ambito del quadro conoscitivo della componente in esame già oggetto di compatibilità ambientale con il DEC/VIA n.9/16.

7.1.2.5 Sintesi delle considerazioni in merito al clima acustico

In merito quindi alla tematica del clima acustico, quanto riportato nei paragrafi precedenti intende mettere in luce come il fenomeno del rumore aeroportuale nel caso dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera sia all'attenzione dei diversi Enti e Istituzioni coinvolte nel processo di normazione, verifica e monitoraggio secondo il quadro normativo di riferimento.

Di seguito gli elementi salienti dalle analisi effettuate in merito:

- il rumore di origine aeroportuale è normato da specifici Decreti in attuazione della L.447/95 per la definizione dei valori limiti di riferimento e per le attività di monitoraggio e controllo sul territorio di concerto con le ARPA territoriali;
- le rotte e le procedure di volo previste da ENAV attualmente vigenti presso lo scalo di Venezia non sono state oggetto di modifica nel corso degli anni mantenendo invariate le modalità di volo e quindi le aree territoriali interessate dal sorvolo degli aeromobili;
- ARPA Veneto, tra i compiti attribuitigli dal quadro normativo di riferimento, esegue attività di monitoraggio acustico e verifica di corretto funzionamento del sistema di monitoraggio del Gestore aeroportuale attraverso una propria rete di fonometri;
- le verifiche di ARPA Veneto inerenti il corretto funzionamento del sistema di monitoraggio del Gestore aeroportuale vengono periodicamente trasmesse al MATTM;
- i dati rilevati dal sistema di monitoraggio di ARPA Veneto nelle cinque postazioni localizzate nel territorio del Comune di Venezia e pubblicati dalla stessa Agenzia sul proprio portale online hanno messo in evidenza una condizione di rispetto dei limiti LVA previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale.
- rispetto ai ricettori prospicienti lo scalo aeroportuale, non si evidenzia la presenza di nuovi edifici di tipo sensibile (scuole, ospedali, case di riposo e di cura) e di nuove aree edificate di carattere residenziale.

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica del clima acustico non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con DEC/VIA n.9/16.

7.1.3 La qualità delle acque

7.1.3.1 Il quadro di riferimento

In sede di Studio di Impatto Ambientale, in merito agli aspetti inerenti lo stato qualitativo delle acque, è stata individuata un'area di interesse 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.

Ricordando che la tutela dello stato di qualità ambientale delle acque è uno degli obiettivi della direttiva europea 2000/60/CE, nello specifico l'Allegato V riporta gli elementi da valutare per ciascuna tipologia di corpo idrico al fine di stabilirne lo stato qualitativo di base, rispetto al quale, sempre ai sensi della medesima direttiva, non devono verificarsi peggioramenti.

Lo stato qualitativo delle acque superficiali è determinato dalla valutazione di una serie di indicatori rappresentativi delle diverse condizioni dell'ecosistema, la cui composizione, secondo le norme stabilite, rappresenta lo Stato Ecologico e lo Stato Chimico.

Il processo di valutazione si articola attraverso l'elaborazione di indicatori rappresentativi delle diverse componenti la cui combinazione (secondo il principio che il valore peggiore individua lo stato finale) determina i due Stati dei diversi corpi idrici di riferimento.

Lo Stato Ecologico viene categorizzato secondo cinque classi di qualità: "Elevato", "Buono", "Sufficiente", "Scarso" e "Cattivo"; lo Stato Chimico secondo due categorie: "Buono", "Non buono".

Lo Stato Chimico è stato oggetto di analisi anche per le acque sotterranee, così come indicato dalla normativa (cfr. 7.1.3.3).

7.1.3.2 Lo stato qualitativo delle acque superficiali

Il sistema idrografico della laguna di Venezia è un territorio complesso caratterizzato dalla presenza di aree a spiccata valenza ambientale che si affiancano a zone caratterizzate dall'elevata presenza di attività umane; per analizzare correttamente lo stato qualitativo delle acque caratterizzanti il territorio, è necessario prendere in considerazione gli elementi che lo compongono: i corsi d'acqua dell'entroterra (bacino scolante) e le acque della laguna.

La rete idrica di terraferma

Il bacino scolante è il territorio la cui rete idrica superficiale scarica, in condizioni di deflusso ordinario, nella laguna di Venezia. Il territorio comprende 15 bacini idrografici propriamente detti, che, in alcuni casi, sono interconnessi tra loro e ricevono apporti da corpi idrici non scolanti nella laguna, come i fiumi Brenta e Sile. I corsi d'acqua principali sono il fiume Dese ed il fiume Zero, suo principale affluente; il Marzenego, il Naviglio Brenta (che riceve le acque dei fiumi Tergola e Muson Vecchio), il sistema Canale dei Cuori – Canal Morto.

L'area di intervento è ubicata in fregio alla laguna tra la foce del fiume Dese a Nord e quella del canale Osellino a Sud, collocandosi sul confine tra il bacino idrografico del fiume Dese e quello del Marzenego- Osellino (Figura 7-13).

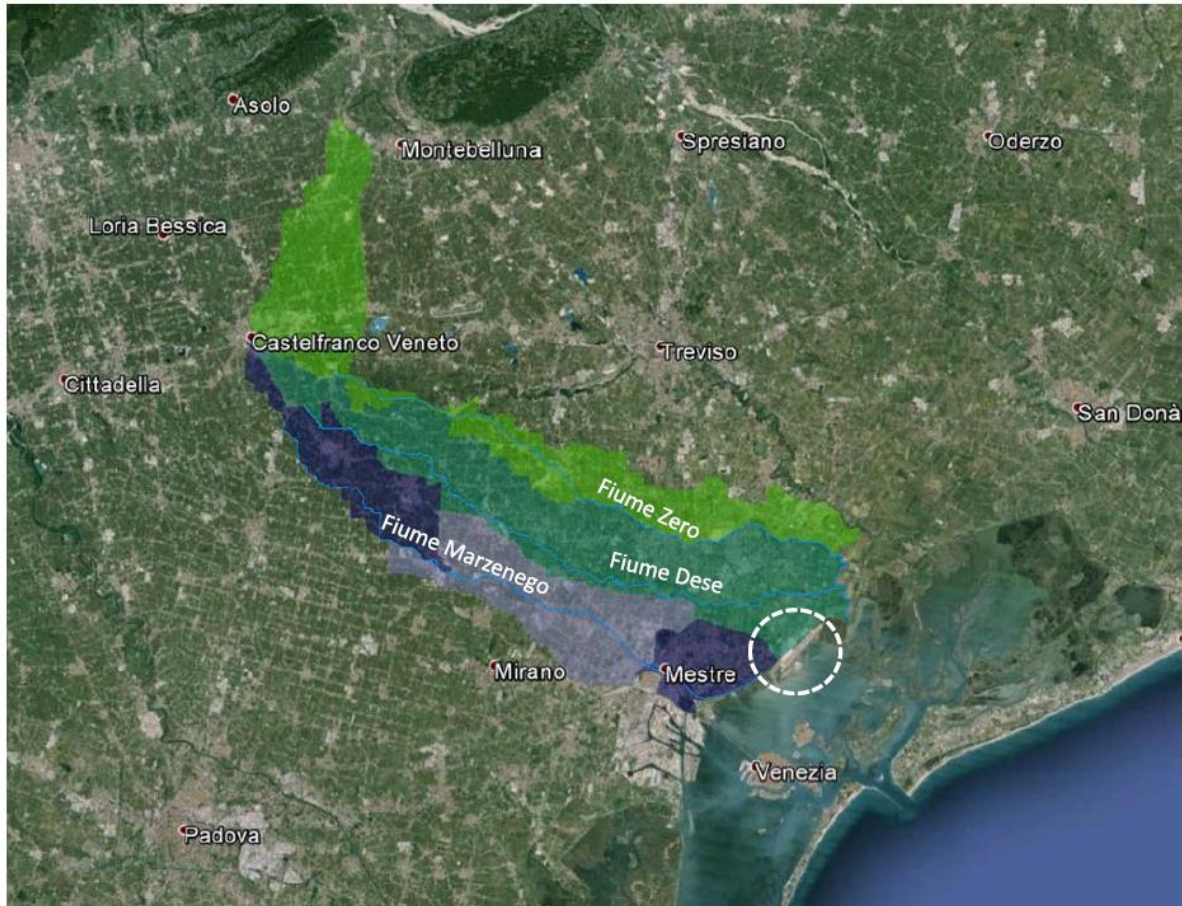


Figura 7-13 Inquadramento dell'area di intervento (nel cerchio tratteggiato), tra il bacino idrografico del Dese-Zero (in verde) e quello del Marzenego-Osellino (in blu).

Il bacino del Dese - Zero comprende i due sottobacini del fiume Zero (14.285 ha) e del fiume Dese (6.937 ha), coprendo complessivamente una superficie di 21.222 ha. Il bacino è a prevalente deflusso naturale e i due corsi d'acqua confluiscono in un unico tratto prima di sfociare nella laguna di Venezia in due punti (fiume Dese e Canale Santa Maria) in località Palude di Cona, nelle vicinanze dell'aeroporto Marco Polo.

Il bacino del Marzenego ha una superficie complessiva di 13.637 ha, ripartiti tra il bacino del Marzenego propriamente detto (6.495 ha), con deflusso prevalentemente di tipo naturale, che prende il nome di Canale Osellino dopo aver attraversato il centro urbano di Mestre, ed il bacino del Canale Scolmatore (7.142 ha) con deflusso di tipo alternato.

Il bacino del Marzenego scarica in laguna in due punti situati rispettivamente a Nord del ponte translagunare (scaricatore alla Rotte) e a Sud - Ovest del sedime aeroportuale.

La portata media annua di acqua dolce scaricata in laguna dal fiume Marzenego - Osellino e dal fiume Dese è rispettivamente di 2,1 m³/s e 5,5 m³/s, contro un totale in arrivo dal bacino scolante di circa 33 m³/s.

La rete di monitoraggio dei corsi d'acqua della Regione del Veneto è definita sulla base dei criteri tecnici previsti dal D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii., in recepimento della Direttiva 2000/60/CE.

Per ciò che riguarda il bacino scolante, la configurazione attuale della rete di monitoraggio è illustrata in Figura 7-14. Le stazioni di maggiore interesse sono quelle situate nel tratto terminale del bacino del Marzenego e del Dese-Zero, che ricadono nell'area vasta selezionata per la componente ambiente idrico.

Per il bacino del Marzenego:

- **Stazione 147** - scarico Idrovora Campalto, località Campalto, c/o idrovora, 1.4 km di distanza dalla foce; stazione posta a valle della città di Mestre, con bacino sotteso densamente urbanizzato, su canale artificiale a deflusso meccanico che si immette nella foce del Marzenego; la qualità è influenzata da pressioni di tipo civile;
- **Stazione 489** – corpo idrico Marzenego- Osellino, località Mestre Viale Vespucci – 1.5 km di distanza dalla foce; stazione a chiusura del Marzenego, posta a valle dell'abitato di Mestre e soggetta a risalita di cuneo salino;
- **Stazione 491** – corpo idrico Scolmatore, località Tesserà, c/o paratoia – 0.4 km dalla foce; stazione a chiusura del Ruviego-Scolmatore. Il canale Scolmatore raccoglie le acque del Ruviego e del Rio Storto aggirando l'abitato di Mestre per immettersi in laguna; il tasso di urbanizzazione del territorio è elevato, il corso d'acqua è rettificato e le sponde in buona parte cementate; la qualità è influenzata da pressioni di tipo civile e dalle condizioni del bacino di monte;
- **Stazione 1265** – rispetto al vecchio SIA è stata aggiunta una nuova stazione di monitoraggio, Collettore di Levante, in prossimità del depuratore di Campalto. Come la stazione 147 si trova a circa 1.5 km dalla foce, posta a valle della città di Mestre, con bacino sotteso densamente urbanizzato, su canale artificiale a deflusso meccanico che si immette nella foce del Marzenego; la qualità è influenzata da pressioni di tipo civile;

per il bacino del Dese-Zero:

- **Stazione 143** - corpo idrico Zero, località Poian-Ponte (Quarto d'Altino), 8.7 km dalla foce; stazione a chiusura dello Zero, prima della confluenza con il fiume Dese. Il fiume, arginato e canalizzato, è parzialmente isolato dal territorio circostante;
- **Stazione 481** - corpo idrico Dese, località Dese (Ponte), 10.8 km dalla foce; stazione a chiusura del Dese; il corso d'acqua in buona parte isolato dal territorio circostante, si presenta canalizzato, arginato e parzialmente rettificato.

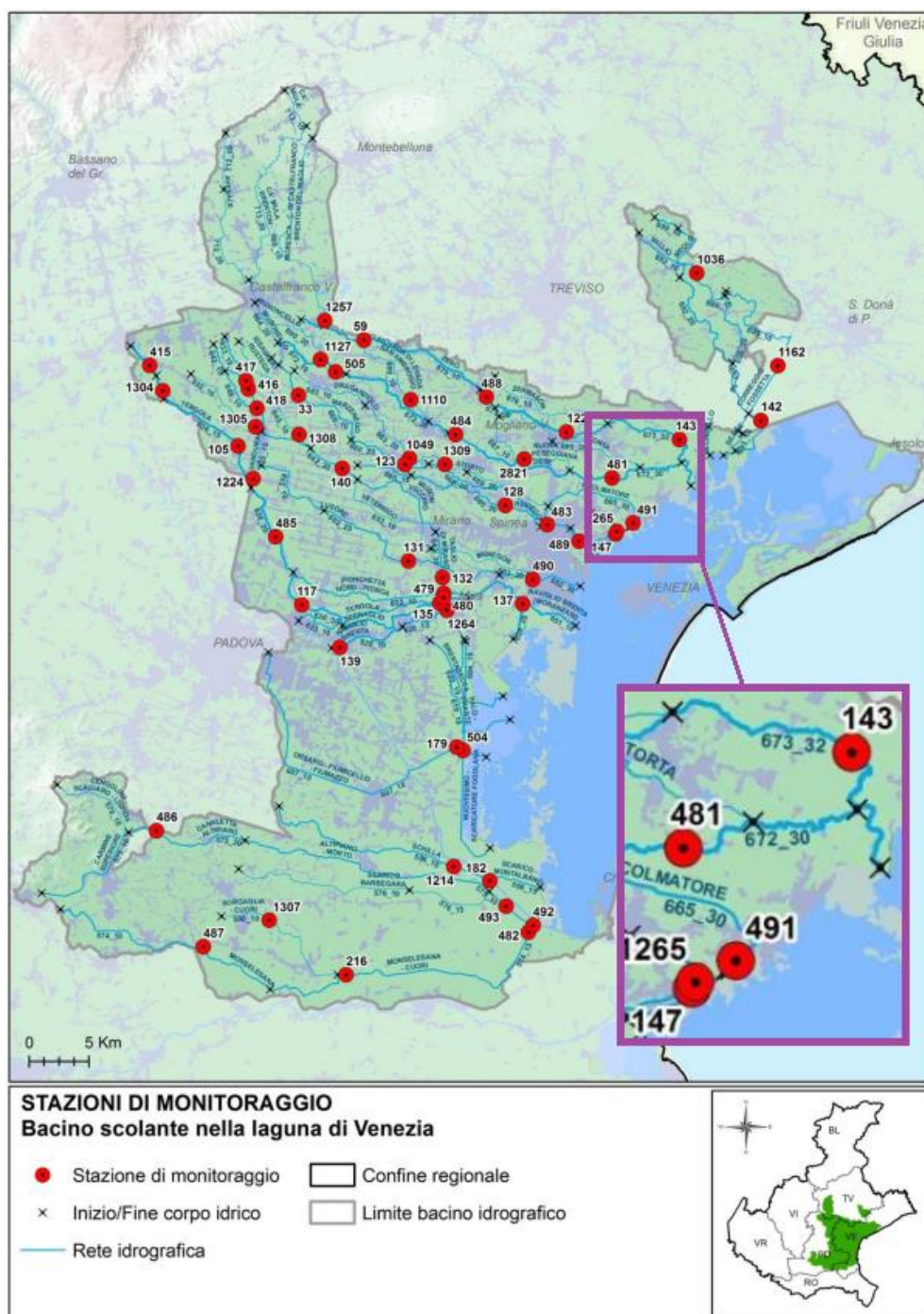


Figura 7-14 Mappa dei punti di monitoraggio nel bacino scolante nella laguna di Venezia, anno 2020 (Fonte: ARPAV, 2020)

Per ciò che riguarda i parametri dello stato trofico delle acque fluviali, la normativa vigente prevede la determinazione dell'indice LIMeco, ovvero il Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori, ai sensi del D.Lgs. 152/2006. Al calcolo dell'indice contribuiscono i nutrienti e il livello di ossigeno disciolto, ai quali viene attribuito un punteggio sulla base del valore di concentrazione. L'indice si calcola poi come media dei punteggi attribuiti a ciascun parametro. Si considera infine la media pluriennale del periodo di campionamento considerato. L'indice, così calcolato, concorre quindi alla

classificazione di stato ecologico dei corsi d'acqua fluviali assieme agli inquinanti chimici non appartenenti all'elenco di priorità, a supporto del giudizio basato sugli elementi di qualità biologica.

I risultati per l'anno 2020⁴ riportati nella Tabella 7-11, evidenziano come le stazioni prese in considerazione registrino uno stato che va dallo "scarso" al "sufficiente".

| PV | STAZ. | COD C.I. | CORPO IDRICO | N° CAMPIONI | N_NH4 (conc. media mg/l) | N_NH4 (Punteggio medio) | N_NO3 (conc. Media mg/L) | N_NO3 (punteggio medio) | P (conc. Media ug/L) | P (punteggio medio) | 100-O_perc_SAT | 100-O_perc_sat | Punteggio sito | LIMeco |
|-----------------------------|-------|----------|---------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| Bacino del Marzenego | | | | | | | | | | | | | | |
| VE | 147 | 667_10 | Scarico idrovora Campalto | 12 | 0,76 | 0,14 | 1,1 | 0,54 | 151 | 0,27 | 34 | 0,31 | 0,32 | SCARSO |
| VE | 489 | 660_35 | Fiume Marzenego | 12 | 0,23 | 0,16 | 1,4 | 0,42 | 170 | 0,26 | 24 | 0,46 | 0,32 | SCARSO |
| VE | 491 | 665_30 | Canale Osellino | 12 | 0,37 | 0,10 | 1,2 | 0,49 | 122 | 0,35 | 26 | 0,40 | 0,34 | SUFFICIENTE |
| VE | 1265 | 668_10 | Collettore di Levante | 4 | 0,49 | 0,28 | 0,6 | 0,75 | 128 | 0,38 | 21 | 0,44 | 0,46 | SUFFICIENTE |
| Bacino del Dese-Zero | | | | | | | | | | | | | | |
| VE | 143 | 673_32 | Fiume Zero | 12 | 0,12 | 0,23 | 2 | 0,24 | 109 | 0,40 | 12 | 0,77 | 0,41 | SUFFICIENTE |
| VE | 481 | 672_30 | Fiume Dese | 12 | 0,19 | 0,25 | 2,2 | 0,23 | 166 | 0,26 | 15 | 0,67 | 0,35 | SUFFICIENTE |

Tabella 7-11 Risultati della valutazione LIMeco (Fonte: ARPAV, 2020)

Nella successiva Tabella 7-12 viene riportato l'andamento annuale dal 2016 al 2020 dell'indice LIMeco monitorato dalle stazioni prese a riferimento.

| PV | STAZ. | CORPO IDRICO | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-------|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bacino del Marzenego | | | | | | | |
| VE | 147 | Scarico idrovora Campalto | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SCARSO |

⁴ Ultimi dati disponibili (www.arpa.veneto.it)

| PV | STAZ. | CORPO IDRICO | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-------|-----------------------|-------------|--------|-------------|-------------|-------------|
| VE | 489 | Fiume Marzenego | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SUFFICIENTE | SCARSO |
| VE | 491 | Canale Osellino | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SUFFICIENTE |
| VE | 1265 | Collettore di Levante | | | | | SUFFICIENTE |
| Bacino del Dese-Zero | | | | | | | |
| VE | 143 | Fiume Zero | SUFFICIENTE | SCARSO | SUFFICIENTE | SCARSO | SUFFICIENTE |
| VE | 481 | Fiume Dese | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SCARSO | SUFFICIENTE |

Tabella 7-12 Andamento annuale dell'indice LIMeco 2010-2020 (Fonte: ARPAV; 2020)

Per quanto riguarda il Bacino del Marzenego si osserva come, la stazione 491 (Canale Osellino) nel 2020 ha registrato un miglioramento rispetto ai quattro anni precedenti, mentre per le stazioni 147 e 489 e la situazione si è mantenuta stabile.

Come detto in precedenza la stazione 1265 è stata installata nel 2020, quindi non sono disponibili dati antecedenti.

Entrambe le stazioni del bacino del Dese-Zero hanno registrato un miglioramento dell'indice LIMeco, passando dallo stato "Scarso" al "Sufficiente".

Nell'ambito dello SIA, lo stato chimico dei corpi idrici per i bacini idrografici del Veneto e per il bacino Scolante nella Laguna di Venezia, ai sensi del D.lgs. 152/06, risultava essere "buono" per il triennio 2010-2012.

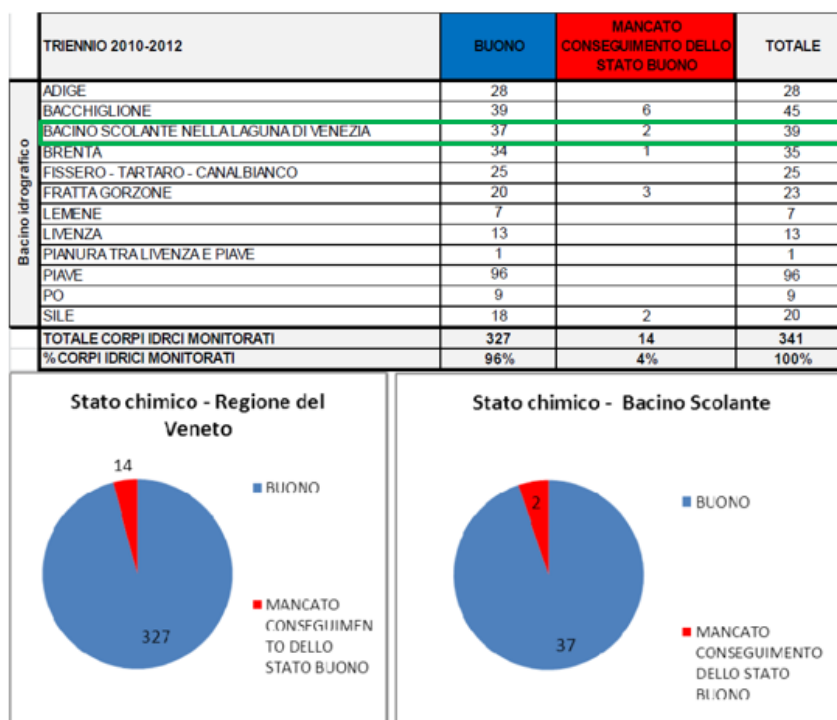


Figura 7-15 Classificazione dello stato chimico dei corpi idrici per i bacini idrografici del Veneto e per il bacino scolante nella laguna di Venezia. Triennio 2010-2012. (Arpa Veneto)

Consultando il Geoportale⁵ di Arpa Veneto è possibile verificare lo stato chimico delle stazioni di monitoraggio dei corpi idrici fluviali di interesse, relativi al sessennio 2014-2019 ai sensi della DGR 3-2022 (Classificazione delle acque superficiali interne regionali: corsi d'acqua e laghi, sessennio 2014 - 2019); nella Figura 7-16 è possibile osservare come tutte le stazioni presenti nell'area di studio registrano uno stato chimico "Buono".



Figura 7-16 Stato chimico dei corpi idrici fluviali relativi al sessennio 2014-2019 ai sensi della DGR 3-2022

La situazione, quindi, risulta essere invariata rispetto allo SIA.

Acque lagunari

Per lo stato qualitativo delle acque lagunari, si rimanda a quanto emerso in sede di SIA in quanto ad oggi non risultano essere presenti dati aggiornati riguardanti la qualità delle acque. Al riguardo, dalle analisi di cui al punto precedente, si può affermare che lo stato qualitativo del contributo dei corpi idrici che scaricano in laguna, sia rimasto invariato, ed in alcuni casi migliorato, rispetto a quanto registrato nelle annualità afferenti lo SIA.

7.1.3.3 Lo stato qualitativo delle acque sotterranee

In relazione alla qualità delle acque sotterranee, si riportano i dati relativi ai monitoraggi effettuati da ARPA Veneto.

⁵ https://gaia.arpa.veneto.it/layers/geonode:Stato_Chimico_Fiumi_DGR_3_2022

L'ambito aeroportuale, come riportato in figura sottostante, si colloca sul corpo idrico sotterraneo denominato BPV-Bassa Pianura Veneta e in particolare BPSB- Bassa Pianura Settore Brenta.

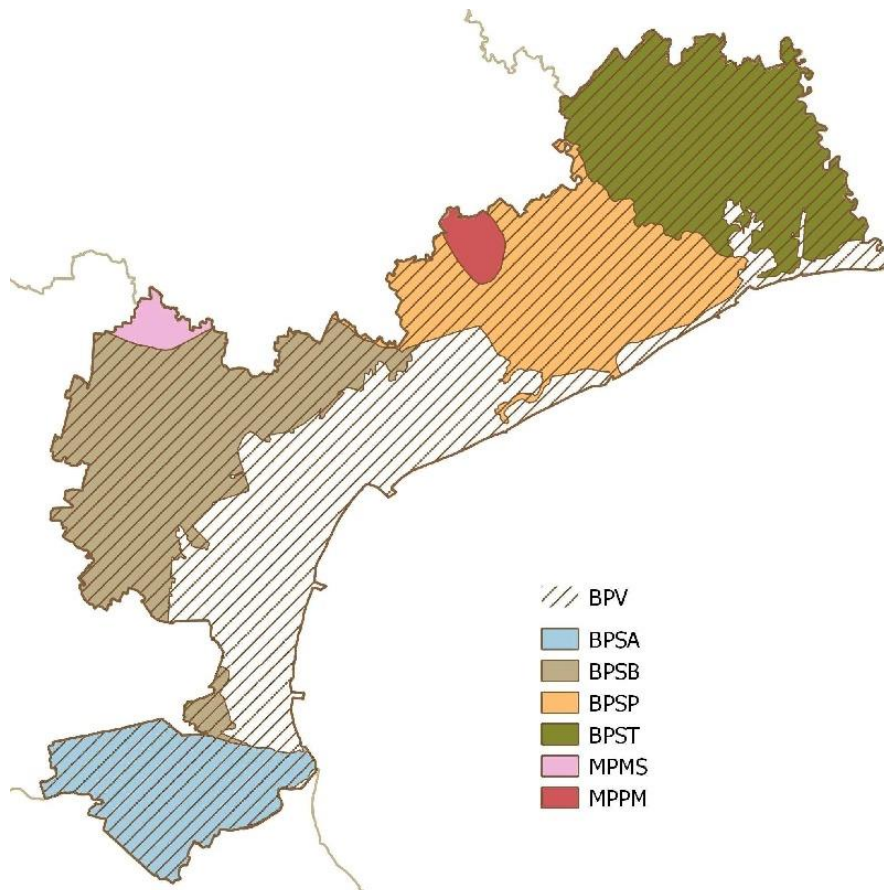


Figura 7-17 Corpi idrici sotterranei della Provincia di Venezia

Lo stato quali-quantitativo dei corpi idrici sotterranei è controllato (ai sensi del D.Lgs. 30/2009) attraverso due specifiche reti di monitoraggio:

- **una rete per il monitoraggio qualitativo;**
- **una rete per il monitoraggio quantitativo.**

In Figura 7-18 si rappresenta la qualità chimica dei corpi idrici sotterranei monitorati nel 2019 in Provincia di Venezia. Dei 43 pozzi monitorati, 33 hanno una qualità scadente. Il maggior numero di superamenti dei valori soglia è dovuto alla presenza di inquinanti inorganici (40 superamenti, 32 dei quali imputabili allo ione ammonio) e all'arsenico, prevalentemente di origine naturale.

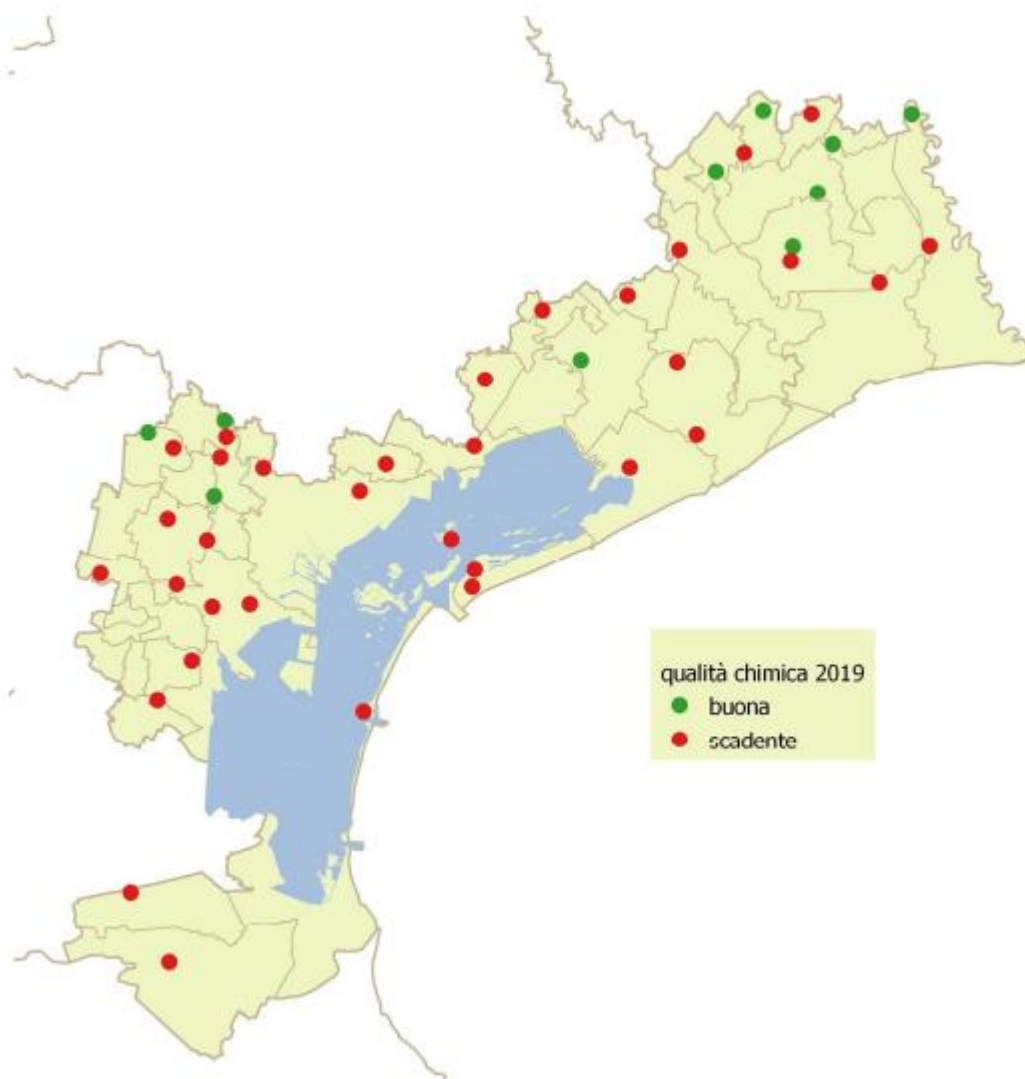


Figura 7-18 – Qualità chimica dei punti monitorati nel 2019 in Provincia di Venezia

Di seguito i risultati forniti da ARPA Veneto in merito allo stato chimico delle acque sotterranee nell'arco temporale 2015 ÷ 2019.

| Comune | Pozzo | GWB | Tipo | Anno 2015 | Anno 2016 | Anno 2017 | Anno 2018 | Anno 2019 |
|---------|-------|-----|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Venezia | 3 | BPV | Falda confinata | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) |
| Venezia | 17 | BPV | Falda confinata | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) |
| Venezia | 25 | BPV | Falda confinata | Scadente (ione ammonio, As) | Scadente (ione ammonio, As) | Scadente (ione ammonio, As) | Scadente (ione ammonio, As) | Scadente (ione ammonio, As) |
| Venezia | 299 | BPV | Falda confinata | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) | Scadente (ione ammonio) |

Tabella 7-13 – Qualità chimica pozzi della rete regionale. Quinquennio 2015 – 2019 (Fonte: ARPAV, 2020)

In relazione alla qualità chimica, lo ione ammonio (NH_4^+), presente negli acquiferi confinati della medio-bassa pianura, dove scorrono le acque sotterranee più antiche e più protette dagli inquinamenti superficiali, è da considerarsi di origine geologica nelle zone caratterizzate dalla presenza nel sottosuolo di materiali torbosi ed umici che cedono sostanza organica all'acqua; diversamente, nella falda superficiale del sistema differenziato, più vulnerabile ai fenomeni di inquinamento, la presenza di ammoniaca può essere ricondotta anche a fenomeni di origine antropica.

La presenza dell'arsenico nelle acque sotterranee è legata all'esistenza di falde dalle condizioni tipicamente riducenti, confinate in particolari strati di terreno torboso-argillosi ricchi di materiale organico, particolarmente diffuse nel sottosuolo della bassa pianura. Anche la degradazione della sostanza organica di origine antropica, come ad esempio percolato o idrocarburi, può fungere da sorgente indiretta di queste sostanze, in quanto la loro degradazione costituisce il fattore di innesco per la loro liberazione nelle acque. Pertanto, nella falda superficiale di bassa pianura, localmente, la contaminazione naturale può essere intensificata da fenomeni di degradazione di sostanza organica antropica.

Per quanto riguarda la presenza di nitrati (NO_3), la tendenza continua ad essere statisticamente non significativo e non sono presenti variazioni rilevanti rispetto a quanto registrato dal 2010 al 2019.

7.1.3.4 Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità delle acque

In merito alla tematica della qualità delle acque lagunari, interne superficiali e sotterranee, quanto riportato nei paragrafi precedenti intende mettere in luce come lo stato qualitativo dei corpi idrici nei pressi dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera sia all'attenzione dei diversi Enti e Istituzioni coinvolte nel processo di normazione, verifica e monitoraggio secondo il quadro normativo di riferimento.

Di seguito una sintesi dello stato qualitativo idrico:

- Non sono disponibili nuovi dati riguardanti lo stato qualitativo delle acque lagunari;
- Le stazioni del bacino di Marzenego hanno registrato uno stato qualitativo pressoché invariato, salvo per la stazione 491 che registrato un miglioramento; anche entrambe le stazioni del bacino Dese-Zero rispetto agli anni precedenti hanno registrato un miglioramento passando da uno stato qualitativo "scarso" a uno stato qualitativo "sufficiente";
- Lo stato delle acque sotterranee risulta essere invariato rispetto agli studi di analisi effettuati da ARPA Veneto negli anni 2010-2019.

In considerazione di quanto detto, emerge come il contesto ambientale e territoriale rispetto alla tematica in esame non abbia subito dei cambiamenti la cui significatività possa modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso con DEC/VIA n.9/16.

7.1.4 Le aree di interesse naturalistico

7.1.4.1 Il quadro di riferimento

In merito al tema delle aree protette e dei Siti della Rete Natura 2000, in sede di Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stata condotta un'analisi sulla presenza di tali aree in un raggio di 5 km dal sedime aeroportuale.

In linea con lo scopo del presente documento, si è ritenuto quindi opportuno indagare l'eventuale variazione dell'assetto naturalistico nell'area in esame.

Così come emerso nel SIA, dall'analisi svolta è stata confermata la presenza di due siti appartenenti alla Rete Natura 2000, di seguito elencati:

- ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia";
- ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" (precedentemente SIC, come specificato nel seguito del paragrafo).

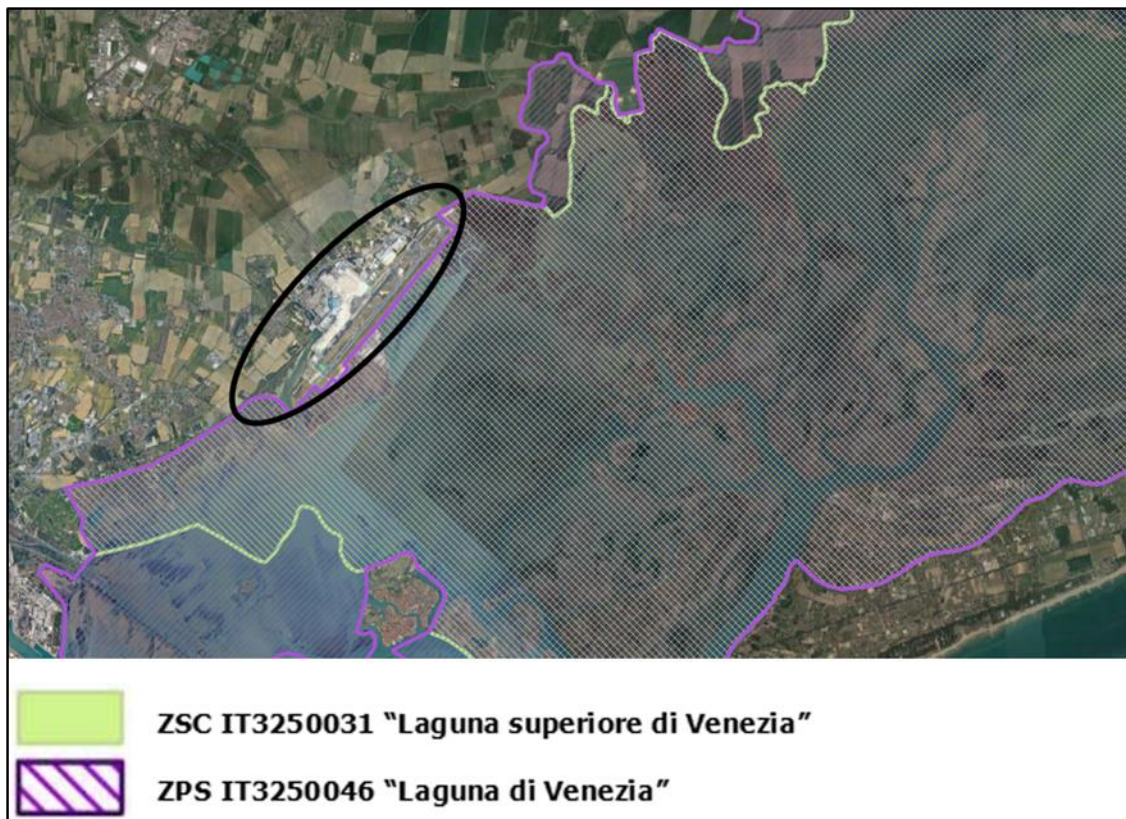


Figura 7-19 Ambito dell'aeroporto (cerchio nero) rispetto ai Siti della Rete Natura 2000 (Fonte: Geoportale Nazionale)

Per la redazione dello SIA del 2014, nell'analisi degli habitat e delle specie tutelate, ci si è avvalsi di un'approfondita consultazione bibliografica, della ricerca di dati e di informazioni contenute all'interno di studi e pubblicazioni relative ai siti in questione, oltre alla verifica delle informazioni presenti all'interno dei Formulari Standard di riferimento. Questo approccio ha avuto lo scopo di

verificare lo stato dell'ambiente, la distribuzione degli habitat e la presenza delle specie di interesse comunitario all'interno dei siti e zone limitrofe.

Le risultanze emerse dalle analisi effettuate nel 2014 nello SIA, confermate nello Studio di Incidenza Ambientale (SInCA), non registravano interferenze significative né con gli habitat di Direttiva presenti all'interno dei Siti della Rete Natura 2000, né rispetto alle specie di interesse comunitario, dimostrando come gli interventi non implicassero interferenze sullo stato della tematica nell'anno di riferimento.

In occasione della presente richiesta di proroga è stata effettuata una ricerca in merito a eventuali nuovi elementi riguardanti tali Siti della Rete Natura 2000, dedicando particolare attenzione ai contenuti dei Formulari Standard più aggiornati, al fine di verificare eventuali variazioni in termini di habitat e specie, rispetto a quanto riportato nello Studio di Incidenza Ambientale del 2014, e il loro rapporto con l'aeroporto di Venezia.

Gli habitat e le specie segnalate nei Siti della Rete Natura 2000 di interesse sono state analizzate specificatamente nello Studio di Incidenza Ambientale, al quale si farà riferimento nel seguito del presente paragrafo, ma sono state indagate, come detto, anche nello Studio di Impatto Ambientale, in quanto di interesse conservazionistico.

7.1.4.2 Analisi delle aree di interesse naturalistico

In merito al SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" è stato designato come ZSC, come previsto dalla normativa Habitat 92/43/CEE, con DM del 27/07/2018 (G.U. 190 del 17-08-2018). Per quanto attiene i confini, essi sono rimasti invariati per la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", mentre sono stati modificati, con DGR n.390 del 26 marzo 2018, per la ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia", ma non nella parte relativa all'area d'intervento del Masterplan dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà, come si può vedere dalla figura sottostante.

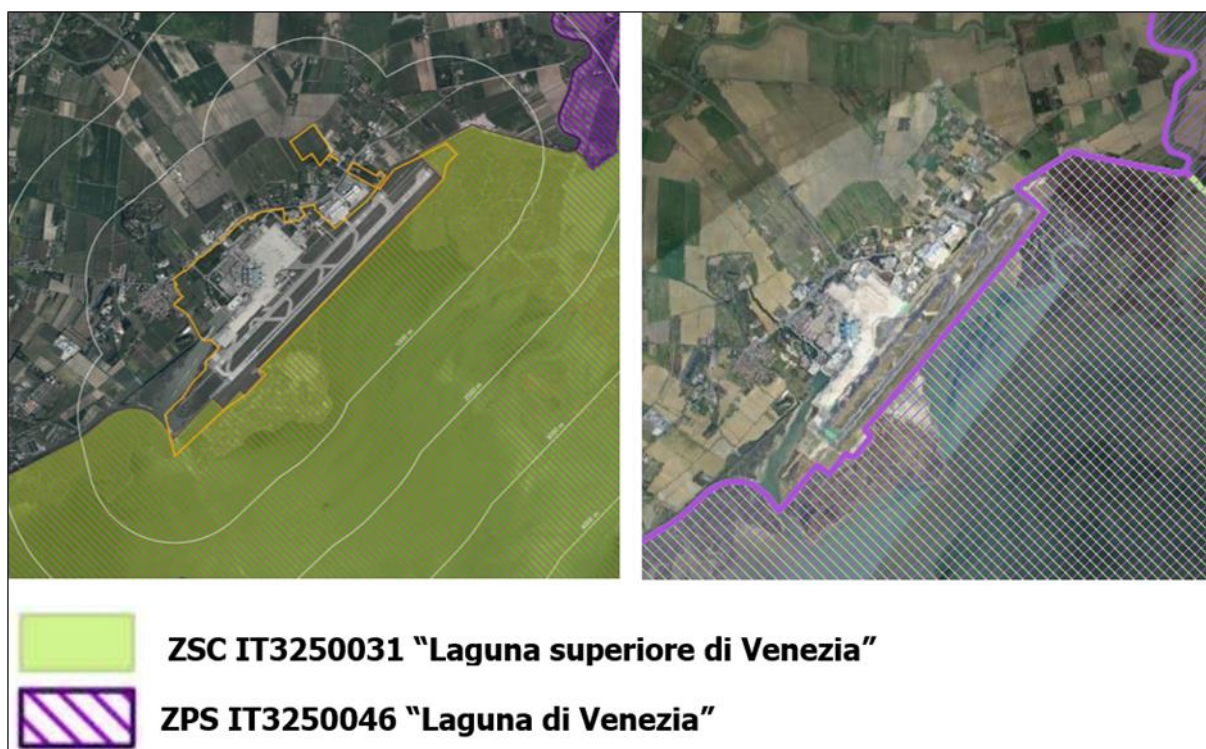


Figura 7-20 Aree ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" nella zona dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia

Per quanto attiene l'uso del suolo e la vegetazione, non risultano cambiamenti sostanziali tra la situazione al 2014, periodo nel quale è stato redatto lo Studio di Impatto Ambientale e il relativo Studio di Incidenza Ambientale, e la situazione attuale, come si può vedere dal confronto tra le immagini satellitari, tratte da *google earth*, dell'area in esame nei due periodi suddetti (cfr. Figura 7-21).



Figura 7-21 Immagini satellitari dell'aeroporto di Venezia nel 2021 e nel 2014 (Fonte: Google earth)

Facendo riferimento agli **habitat di Direttiva**, segnalati come presenti nei Formulari Standard dei due Siti Natura 2000 di interesse, si riscontrano gli stessi habitat individuati, e valutati per gli impatti, nello SIA e nello SINCA, come dettagliato nella Tabella 7-14. Per quanto riguarda i Formulari Standard utilizzati come riferimento, si specifica quanto segue: il Formulario della ZSC IT3250031 risulta aggiornato a dicembre 2019, mentre quello della ZPS IT3250046 è aggiornato a gennaio 2017.

| HABITAT | | ZSC IT3250031 | ZPS IT3250031 | SINCA |
|---------|---|------------------|------------------|----------------|
| 1140 | Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea | X | X | X |
| 1150* | Lagune costiere | X | X | X |
| 1210 | Vegetazione annua delle linee di deposito marine | | X | X ₁ |
| 1310 | Vegetazione annua pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose | X | X | X |
| 1320 | Prati di Spartina (<i>Spartinion maritimae</i>) | X | X | X ₁ |
| 1410 | Pascoli inondatai mediterranei (<i>Juncetalia maritimi</i>) | X | X | X |
| 1420 | Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (<i>Sarcocornietea fruticosi</i>) | X | X | X |
| 3150 | Laghi eutrofici naturali con vegetazione del <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i> | | X | X ₁ |

Tabella 7-14 Confronto tra habitat di Allegato I della Direttiva 92/43/CEE elencati nei Formulari Standard aggiornati della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046 e quelli riportati nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Habitat citato nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutato come assente nella zona di interesse

Tutti gli habitat presenti nei Formulari Standard della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, aggiornati rispetto alla data di redazione dello Studio di Incidenza Ambientale, erano stati analizzati nel suddetto Studio. L'analisi effettuata nel 2014 aveva portato ad escludere la presenza nell'area in esame degli habitat 1210, 1320 e 3150, questo è confermato dalla cartografia degli habitat di interesse comunitario, all'interno dei Siti Natura 2000, così come approvati con DD.G.R. 4441/2005, 3873/2005, 3919/2007, 1125/2008, 4240/2008, 2816/2009, 2874/2013, 2875/2013, 1083/2014, 893/2017, 300/2018, 390/2018, 667/2018, 442/2019, 501/2019, 546/2019, 925/2019, 1909/2019, disponibile sul sito della Regione Veneto e della quale si riporta uno stralcio nella figura seguente.



Figura 7-22 Habitat di interesse comunitario nel tratto della ZSC IT3250031 limitrofo all'aeroporto (Fonte: Regione Veneto)



Figura 7-23 Habitat di interesse comunitario nel tratto della ZPS IT3250046 limitrofo all'aeroporto (Fonte: Regione Veneto)

Per quanto riguarda gli **uccelli**, nello Studio di Incidenza Ambientale è stata valutata la presenza, nell'area interessata dagli interventi del Masterplan, delle specie ornitiche elencate nell'Allegato I della Direttiva 2009/147/EC, tra quelle citate nei Formulare Standard della ZPS e della ZSC, al fine di valutarne successivamente gli eventuali impatti indotti dagli interventi stessi.

Nel presente documento si è quindi proceduto a verificare che le specie ornitiche elencate nell'Allegato I della Direttiva 2009/147/EC, citate nei Formulari Standard della ZPS e della ZSC, nella versione più aggiornata disponibile, siano state tutte considerate nel suddetto Studio di Incidenza Ambientale.

Nella tabella seguente si riportano tutte le suddette specie ornitiche elencate nell'ultimo aggiornamento disponibile dei Formulari Standard dei Siti di interesse e la loro segnalazione nello Studio di Incidenza Ambientale, specificando per quali specie la presenza nell'area di interesse fosse stata esclusa o fosse dubbia.

| SPECIE | | | | |
|--------------------------|--|---------------|--------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
| Airone bianco maggiore | <i>Ardea alba</i> | X | X | X |
| Airone rosso | <i>Ardea purpurea</i> | X | X | X |
| Albanella minore | <i>Circus pygargus</i> | X | X | X |
| Albanella reale | <i>Circus cyaneus</i> | X | X | X |
| Aquila anatraia maggiore | <i>Clanga clanga</i> | X | X | X |
| Aquila di mare | <i>Haliaeetus albicilla</i> | | X | ? |
| Averla cenerina | <i>Lanius minor</i> | | X | X ¹ |
| Averla piccola | <i>Lanius collurio</i> | | X | X |
| Avocetta | <i>Recurvirostra avoetia</i> | X | X | X |
| Balia dal collare | <i>Ficedula albicollis</i> | | X | X ¹ |
| Beccapesci | <i>Thalasseus sandvicensis</i> (citata nel formulario come <i>Sterna sandvicensis</i>) | X | X | X |
| Bigia padovana | <i>Sylvia nisoria</i> | | X | X |
| Casarca | <i>Tadorna ferruginea</i> | | X | X ¹ |
| Cavaliere d'Italia | <i>Himantopus himantopus</i> | X | X | X |
| Cicogna bianca | <i>Ciconia ciconia</i> | | X | X |
| Cicogna nera | <i>Ciconia nigra</i> | | X | X ¹ |
| Cigno Selvatico | <i>Cygnus cygnus</i> | | X | X ¹ |
| Combattente | <i>Philomachus pugnax</i> | X | X | X |
| Croccolone | <i>Gallinago media</i> | | X | X |
| Falaropo beccosottile | <i>Phalaropus lobatus</i> | | X | X ¹ |
| Falco di palude | <i>Circus aeruginosus</i> | X | X | X |
| Falco pecchiaiolo | <i>Pernis apivorus</i> | | X | X |
| Falco pellegrino | <i>Falco peregrinus</i> | | X | X |
| Falco pescatore | <i>Pandion haliaetus</i> | | X | X |

| SPECIE | | | | |
|------------------------|---|---------------|--------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
| Fenicottero | <i>Phoenicopterus roseus</i> | X | X | X |
| Forapaglie castagnolo | <i>Acrocephalus melnopogon</i> | | X | ? |
| Fratichello | <i>Sternula albifrons</i> (citato nel formulario come <i>Sterna albifrons</i>) | X | X | X |
| Fratino | <i>Charadrius alexandrinus</i> | X | X | X |
| Gabbiano corallino | <i>Larus melanocephalus</i> | X | X | X |
| Garzetta | <i>Egretta garzetta</i> | X | X | X |
| Ghiandaia marina | <i>Coracias garrulus</i> | | X | X ¹ |
| Gru | <i>Grus grus</i> | | X | X |
| Gufo di palude | <i>Asio flammeus</i> | X | X | X |
| Marangone minore | <i>Microcarbo pygmaeus</i> (riportato nel Formulario come <i>Phalacrocorax pygmaeus</i>) | X | X | X |
| Martin pescatore | <i>Alcedo atthis</i> | X | X | X |
| Mignattaio | <i>Plegadis falcinellus</i> | X | X | X |
| Mignattino | <i>Chlidonias niger</i> | X | X | X |
| Mignattino piombato | <i>Chlidonias hybridus</i> | | X | X |
| Moretta tabaccata | <i>Aythya nyroca</i> | X | X | X ¹ |
| Nibbio bruno | <i>Milvus migrans</i> | | X | X |
| Nitticora | <i>Nycticorax nycticorax</i> | X | X | X |
| Pernice di mare | <i>Glareola pratincola</i> | | X | X ¹ |
| Pesciaiola | <i>Mergus albellus</i> | | X | X ¹ |
| Pettazzurro | <i>Luscinia svecica</i> | | X | X |
| Piro piro boschereccio | <i>Tringa glareola</i> | | X | X |
| Pittima minore | <i>Limosa lapponica</i> | | X | X |
| Piviere dorato | <i>Pluvialis apricaria</i> | X | X | X |
| Piviere tortolino | <i>Eudromias morinellus</i> (riportato nel Formulario come <i>Charadrius morinellus</i>) | | X | X ¹ |
| Re di quaglie | <i>Crex crex</i> | | X | X ¹ |
| Schiribilla | <i>Zapornia parva</i> (riportata nel Formulario come <i>Porzana parva</i>) | | X | X ¹ |

| SPECIE | | | | |
|------------------|--|---------------|--------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
| Sgarza ciuffetto | <i>Ardeola ralloides</i> | X | X | X |
| Smeriglio | <i>Falco columbarius</i> | | X | X |
| Spatola | <i>Platalea leucorodia</i> | X | X | X |
| Sterna comune | <i>Sterna hirundo</i> | X | X | X |
| Sterna maggiore | <i>Hydroprogne caspia</i> (citata nel Formulario come <i>Sterna caspia</i>) | | X | X ¹ |
| Sterna zampenere | <i>Gelochelidon nilotica</i> | | X | X ¹ |
| Strolaga minore | <i>Gavia stellata</i> | | X | X ¹ |
| Strolaga mezzana | <i>Gavia arctica</i> | | X | X ¹ |
| Succiacapre | <i>Caprimulgus europaeus</i> | X | X | X ¹ |
| Svasso cornuto | <i>Podiceps auritus</i> | | X | X ¹ |
| Tarabusino | <i>Ixobrychus minutus</i> | X | X | X |
| Tarabuso | <i>Botaurus stellaris</i> | X | X | X |
| Voltolino | <i>Porzana porzana</i> | | X | X ¹ |

Tabella 7-15 Confronto tra specie ornitiche di Allegato I della Direttiva 2009/147/EC elencate nei Formulari Standard aggiornati della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046 e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

2 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come presenza dubbia nella zona di interesse

Come si evince dalla Tabella 7-15, tutte le specie ornitiche di Allegato I della Direttiva 2009/147/EC della ZSC e della ZPS di interesse sono state considerate nello Studio di Incidenza Ambientale. In merito alle specie escluse dalle successive valutazioni degli impatti, in quanto ritenute assenti dall'area di interesse, si conferma la loro assenza anche nella situazione attuale, come meglio specificato di seguito.

La sostanziale coincidenza delle tipologie ambientali attualmente presenti nell'ambito di interesse con quelle del 2014, comportano la persistenza dell'assenza di ambienti idonei alla balia dal collare *Ficedula albicollis*, legata alle formazioni boscate, e al succiacapre *Caprimulgus europaeus* e all'averla cenerina *Lanius minor*, entrambi legati alle zone arbustive.

Analogamente risultano assenti dall'ambito di studio il cigno selvatico *Cygnus cygnus*, presente come svernante nella ZPS e la pesciaiola *Mergus albellus*, segnalata nella ZPS come svernante, ma molto rara.

Inoltre, alcune specie sono segnalate nei Siti Natura 2000 in esame come rare o molto rare e nel caso li utilizzano solo come tappa, questo, in aggiunta alle caratteristiche ambientali dell'ambito in esame, porta ad escluderne la presenza in esso. Le suddette specie sono: casarca *Tadorna ferruginea*, cicogna nera *Ciconia nigra*, falaropo beccosottile *Phalaropus lobatus*, ghiandaia marina *Coracias garrulus*, moretta tabaccata *Aythya nyroca*, piviere tortolino *Eudromias morinellus*, re di quaglie *Crex crex*, schiribilla *Zapornia parva*, voltolino *Porzana porzana*.

Infine, alcune specie ornitiche, segnalate come presenti solo nella ZPS IT3250046, risultano utilizzarla solo come tappa durante i loro spostamenti, ma in aree esterne all'ambito in esame, in considerazione delle caratteristiche ambientali, esse sono: pernice di mare *Glareola pratincola*, sterna zampenere *Gelochelidon nilotica*, sterna maggiore *Hydroprogne caspia*.

Per quanto attiene le specie per le quali è dubbia la presenza nell'area in esame, sono state comunque effettuate, a scopo cautelativo, le valutazioni dei potenziali impatti nello Studio di Incidenza Ambientale.

In base a quanto esposto non si riscontrano differenze, per le specie ornitiche di Allegato I della Direttiva 2009/147/EC, tra la situazione attuale e quella valutata nello Studio di Incidenza Ambientale e quindi nello Studio di Impatto Ambientale.

Si riporta nella tabella seguente il confronto tra le altre specie ornitiche segnalate nei Formulare Standard aggiornati della ZSC e della ZPS in esame e le specie analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale.

| SPECIE | | | | |
|----------------------|----------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPS IT3250046 | SINCA |
| Airone cenerino | <i>Ardea cinerea</i> | X | X | X |
| Airone guardabuoi | <i>Bubulcus ibis</i> | X | X | X |
| Alzavola | <i>Anas crecca</i> | X | X | X |
| Assiolo | <i>Otus scops</i> | | X | X ₁ |
| Basettino | <i>Panurus biarmicus</i> | X | X | X |
| Beccaccia di mare | <i>Haematopus ostralegus</i> | | X | X |
| Beccaccino | <i>Gallinago gallinago</i> | X | X | X |
| Beccamoschino | <i>Cisticola juncidis</i> | X | X | X |
| Canapiglia | <i>Mareca strepera</i> | X | X | X |
| Cannaiola | <i>Acrocephalus scirpaceus</i> | X | X | X |
| Cannaiola verdognola | <i>Acrocephalus palustris</i> | X | X | X |
| Cannareccione | <i>Acrocephalus arundinaceus</i> | X | X | X |
| Chiurlo maggiore | <i>Numenius arquata</i> | X | X | X |
| Codone | <i>Anas acuta</i> | X | X | X |
| Cormorano | <i>Phalacrocorax carbo</i> | X | X | X |
| Corriere grosso | <i>Charadrius hiaticula</i> | X | X | X ₁ |
| Corriere piccolo | <i>Charadrius dubius</i> | X | X | X |
| Fischione | <i>Mareca penelope</i> | X | X | X ₁ |
| Fistione turco | <i>Netta rufina</i> | | X | X ₁ |
| Folaga | <i>Fulica atra</i> | X | X | X |
| Gabbiano comune | <i>Larus ridibundus</i> | X | X | X |

| SPECIE | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPS IT3250046 | SINCA |
| Gabbiano reale | <i>Larus michahellis</i> | X | X | X ₁ |
| Gavina | <i>Larus canus</i> | X | X | X |
| Germano reale | <i>Anas platyrhynchos</i> | X | X | X |
| Gheppio | <i>Falco tinnunculus</i> | | X | X |
| Gufo comune | <i>Asio otus</i> | | X | X |
| Marzaiola | <i>Spatula querquedula</i> | | X | X |
| Mestolone | <i>Spatula clipeata</i> | | X | X |
| Migliarino di palude | <i>Emberiza schoeniclus</i> | X | X | X |
| Moriglione | <i>Aythya ferina</i> | X | X | X ₁ |
| Occhiocotto | <i>Sylvia melanocephala</i> | X | X | X ₁ |
| Pantana | <i>Tringa nebularia</i> | | X | X |
| Pettegola | <i>Tringa totanus</i> | X | X | X |
| Piovanello | <i>Calidris ferruginea</i> | X | X | X ₁ |
| Piovanello pancianera | <i>Calidris alpina</i> | X | X | X |
| Pivieressa | <i>Pluvialis squatarola</i> | X | X | X |
| Poiana | <i>Buteo buteo</i> | X | X | X |
| Quattrocchi | <i>Bucephala clangula</i> | X | X | X ₁ |
| Smergo minore | <i>Mergus serrator</i> | X | X | X ₁ |
| Sparviere | <i>Accipiter nisus</i> | | X | X |
| Svasso maggiore | <i>Podiceps cristatus</i> | X | X | X |
| Svasso piccolo | <i>Podiceps nigricollis</i> | X | X | X |
| Svasso collarosso | <i>Podiceps grisegena</i> | | X | X ₁ |
| Totano moro | <i>Tringa erythropus</i> | X | X | X |
| Tuffetto | <i>Tachybaptus ruficollis</i> | X | X | X |
| Volpoca | <i>Tadorna tadorna</i> | X | X | X |

Tabella 7-16 Confronto tra specie ornitiche non riportate nell'Allegato I della Direttiva 2009/147/EC, ma elencate nei Formulare Standard aggiornati della ZSC IT3250031 e della ZPS IT325004, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

Tra i **mammiferi** elencati nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e citati nel campo 3.2 dei Formulare aggiornati della ZSC e della ZPS in esame, vi è solo una specie: il rinolofo maggiore *Rhinolophus ferrumequinum*, presente solo nella ZPS. Questo chiroterro è stato considerato nelle analisi effettuate nello SINCA e nello SIA, valutando l'assenza nell'area del sedime aeroportuale e nelle zone limitrofe, sia di ambienti idonei ad esso come rifugio diurno o di svernamento o come nursery, sia di zone boscate idonee ad ospitarlo. Come riportato nello studio di Incidenza Ambientale, *non si può cautelativamente escludere che l'area di interesse sia occasionalmente frequentata da*

individui provenienti da roost o nursery poste ad alcuni chilometri dal sedime aeroportuale, quindi le valutazioni dei potenziali impatti sono state effettuate anche per questo chiroterro.

Per quanto attiene le altre specie di mammiferi, riportate nel campo 3.3 dei formulari dei Siti Natura 2000 in esame, anche per esse sono state eseguite, nello Studio di Incidenza Ambientale, opportune valutazioni sulla presenza nell'area di interesse, basate su informazioni bibliografiche, tipologie ambientali, esigenze ecologiche delle specie, che quindi sono tuttora valide.

| SPECIE | | | | |
|-------------------------------|---------------------------------|---------------|--------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
| Serotino comune | <i>Eptesicus serotinus</i> | | X | X |
| Pipistrello di Savi | <i>Hypsugo savii</i> | | X | X |
| Tasso | <i>Meles meles</i> | | X | X ₁ |
| Moscardino | <i>Muscardinus avellanarius</i> | | X | X ₁ |
| Puzzola | <i>Mustela putorius</i> | | X | X ₁ |
| Toporagno acquatico di Miller | <i>Neomys anomalus</i> | | X | X ₁ |
| Pipistrello albolimbato | <i>Pipistrellus kuhlii</i> | | X | X |
| Pipistrello di Nathusius | <i>Pipistrellus nathusii</i> | | X | X ₁ |

Tabella 7-17 Confronto tra specie di mammiferi riportate tra le altre specie importanti nei Formulari Standard aggiornati, della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

Le specie di **anfibi** e **rettili**, citate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e riportate nel campo 3.2 dei Formulari aggiornati della ZSC e della ZPS in esame, sono complessivamente 3, tutte analizzate nello SINCA.

| CLASSE | SPECIE | | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
|----------------|-----------------------------|--------------------------|---------------|--------------|----------------|
| | Nome comune | Nome scientifico | | | |
| Anfibi | Rana di Lataste | <i>Rana latastei</i> | X | X | X ₁ |
| Anfibi | Tritone crestato | <i>Triturus carnifex</i> | | X | X ₁ |
| Rettili | Testuggine palustre europea | <i>Emys orbicularis</i> | X | X | X |

Tabella 7-18 Confronto tra specie dell'erpetofauna, di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, riportate nei Formulari Standard aggiornati, della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

Si specifica che, in base ai dati bibliografici e alle esigenze ecologiche del tritone crestato *Triturus carnifex* e della rana di Lataste *Rana Latastei*, le due specie risultano assenti dall'ambito interessato dal Masterplan, dove non si rinvergono ambienti a loro adatti, così come opportunamente specificato nello SInCA e nello SIA. In questi due studi si riporta cautelativamente la presenza della testuggine palustre europea *Emys orbicularis*, sebbene essa sia scarsamente presente nella laguna aperta, mentre sia più diffusa nell'entroterra e nelle aree vallive, precluse alle alte maree.

Nello SInCA sono state analizzate anche le specie di anfibi e di rettili riportate, nei Formulari Standard di riferimento, tra le altre specie importanti di flora e di fauna (campo 3.3), e queste coincidono con quelle citate nelle versioni aggiornate dei suddetti Formulari (cfr. Tabella 7-19).

| Classe | Specie | | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SIA/SINCA |
|----------------|---------------------|--------------------------|---------------|--------------|----------------|
| | Nome comune | Nome scientifico | | | |
| Anfibi | Raganella italiana | <i>Hyla intermedia</i> | | X | X ₁ |
| Rettili | Natrice tassellata | <i>Natrix tessellata</i> | | X | X |
| Rettili | Lucertola campestre | <i>Podarcis sicula</i> | | X | X |

Tabella 7-19 Confronto tra specie dell'erpeto fauna riportate tra le altre specie importanti nei Formulari Standard aggiornati, della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

La natrice tassellata *Natrix tessellata* si considera cautelativamente presente, come fatto nello SInCA e nello SIA, in quanto essa è strettamente legata alla rete idrografica superficiale, con una preferenza per le acque correnti; quindi, tende ad essere raramente presente nell'ambiente lagunare, mentre si concentra maggiormente nell'area valliva e lungo le aste fluviali dell'entroterra.

La raganella italiana *Hyla intermedia*, nel Veneto è diffusa principalmente nei boschi ripariali e presso le fasce arbustive di fiumi, torrenti e canali, ma anche presso boschi igrofilo, risorgive, paludi, stagni, cave di argilla. Non essendo variata la vegetazione presente nell'ambito in esame, tale specie risulta assente come valutato nello SInCA.

La **comunità ittica** dell'area in esame risulta particolarmente ricca e diversificata, in considerazione delle varie condizioni ambientali legata ai diversi tenori di salinità. In particolare, le specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e citate nel campo 3.2 dei Formulari aggiornati della ZSC e della ZPS in esame, sono complessivamente 7 (cfr. Tabella 7-20).

| SPECIE | | | | |
|----------------------|-----------------------------------|---------------|--------------|----------------|
| Nome comune | Nome scientifico | ZSC IT3250031 | ZPSIT3250046 | SINCA |
| Storione cobice | <i>Acipenser naccarii</i> | | X | X ₁ |
| Alosa o cheppia | <i>Alosa fallax</i> | | X | X |
| Nono | <i>Aphanius fasciatus</i> | X | X | X |
| Savetta | <i>Chondrostoma soetta</i> | | X | X ₁ |
| Ghiozzetto di laguna | <i>Knipowitschia panizzae</i> | X | X | X |
| Ghiozzetto cenerino | <i>Pomatoschistus canestrinii</i> | X | X | X |
| Pigo | <i>Rutilus pigus</i> | | X | X ₁ |

Tabella 7-20 Confronto tra specie di pesci, di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, riportate nei Formulari Standard aggiornati, della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

Tra le sette specie considerate nello SInCA, e riportate nella tabella precedente, sono state considerate come presenti nell'area di interesse solo quattro specie, mentre il pigo *Rutilus pigus*, la savetta *Chondrostoma soetta* e lo storione cobice *Acipenser naccarii*, sono state indicate assenti dall'area di studio, in virtù degli habitat da loro utilizzati, come specificato di seguito.

Il pigo *Rutilus pigus* vive nelle acque dei laghi e nei tratti a maggiore profondità e corrente moderata dei fiumi, preferendo le acque limpide e le zone ricche di vegetazione.

La savetta *Chondrostoma soetta* vive in acque profonde e poco correnti dei tratti medio-bassi dei corsi d'acqua di maggiori dimensioni e negli ambienti lacustri oligotrofici e mesotrofici.

Lo storione cobice *Acipenser naccarii* è un migratore anadromo: in mare occupa le aree in prossimità degli estuari e per la riproduzione risale i fiumi di maggiori dimensioni.

L'unico pesce riportato nel campo 3.3, solo della ZPS, è il triotto *Rutilus erythrophthalmus*, che risulta assente dall'area in esame, in quanto frequenta generalmente fiumi e laghi.

Nei formulari Standard della ZSC e della ZPS, sia quelli considerati nello SInCA che quelli relativi all'ultimo aggiornamento, non sono riportate specie di **invertebrati** tutelati dall'Allegato II della Direttiva 93/43/CEE, ma vi sono 2 specie presenti nel campo 3.3 "altre specie importanti di flora e fauna". Nello specifico le 2 specie di invertebrati, entrambe assenti dall'area in esame, sono: *Pinna nobilis*, riportata solo per la ZSC IT3250031, che è un mollusco bivalve legato alle praterie di *Posidonia oceanica*, e *Cylindera trisignata*, segnalata solo nella ZPS IT3250046, che vive presso gli arenili delle spiagge marine sabbiose e i terreni sabbiosi o sciolti delle piccole lagune dei retroduna, sempre in ambienti aperti e soleggiati.

Il confronto condotto tra le specie faunistiche analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale in esame e quelle riportate nei Formulari Standard di riferimento aggiornati successivamente alla stesura dello studio, consente di stabilire che non ci sono variazioni, né consegue che le valutazioni

effettuate riguardo ai potenziali impatti sulle specie faunistiche, determinate dagli interventi del Masterplan, sono tuttora valide. In base a quanto esposto in precedenza, le conclusioni si estendono anche allo Studio di Impatto Ambientale.

Infine per quanto riguarda le **specie vegetali**, nei Formulari Standard della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046 aggiornati, non sono riportate specie tutelate dall'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, mentre tutte quelle inserite nel campo 3.3 "altre specie importanti di flora e fauna", sono state analizzate, nello Studio di Incidenza Ambientale, per valutarne la presenza nell'area interessata dagli interventi previsti dal Masterplan e quindi i potenziali impatti indotti dalla realizzazione degli stessi.

| SPECIE | ZSC IT3250031 | ZPS IT3250046 | SINCA |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| <i>Agropiron elongatum</i> | | X | X ₁ |
| <i>Artemisia coerulescens</i> | X | X | X |
| <i>Asparagus maritimus</i> | | X | X ₁ |
| <i>Atriplex litoralis</i> | | X | X |
| <i>Atriplex rosea</i> | | X | X ₁ |
| <i>Bassia hirsuta</i> | | X | X ₁ |
| <i>Bupleurum tenuissimum</i> | | X | X ₁ |
| <i>Chenopodium ficifolium</i> | | X | X ₁ |
| <i>Dryopteris filix-mas</i> | | X | X ₁ |
| <i>Epilobium parviflorum</i> | X | X | X |
| <i>Epipactis palustris</i> | X | X | X |
| <i>Equisetum palustre</i> | | X | X ₁ |
| <i>Limonium bellidifolium</i> | X | X | X |
| <i>Nymphoidea peltata</i> | | X | X ₁ |
| <i>Oenanthe lachenalii</i> | | X | X ₁ |
| <i>Orchis laxiflora</i> | | X | X ₁ |
| <i>Parapholis strigosa</i> | | X | X ₁ |
| <i>Plantago cornuti</i> | X | X | X |
| <i>Samolus valerandi</i> | X | X | X |
| <i>Spartina maritima</i> | X | X | X |
| <i>Spergularia marina</i> | X | X | X |
| <i>Spiranthes aestivalis</i> | | X | X |
| <i>Thalictrum lucidum</i> | | X | X ₁ |
| <i>Trachomitum venetum</i> | X | X | X ₁ |
| <i>Trapa natans</i> | | X | X ₁ |
| <i>Triglochin maritimum</i> | | X | X ₁ |
| <i>Utricularia australis</i> | | X | X ₁ |

| SPECIE | ZSC IT3250031 | ZPS IT3250046 | SINCA |
|------------------------|---------------|---------------|----------------|
| <i>Zoostera marina</i> | | X | X ₁ |

Tabella 7-21 Confronto tra specie vegetali riportate tra le altre specie importanti nei Formulari Standard aggiornati, della ZSC IT3250031 e della ZPS IT3250046, e quelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale

1 Specie citata nello Studio di Incidenza Ambientale, ma valutata come assente nella zona di interesse

7.1.4.3 Sintesi delle considerazioni in merito alle aree di interesse naturalistico

In base a quanto esposto non si evidenziano variazioni, in termini di habitat e specie analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale redatto nel 2014, relativamente al Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessere, e gli habitat e le specie riportati nei Formulari Standard aggiornati, successivamente al suddetto studio, relativi ai Siti Natura 2000 di interesse, si può quindi ritenere invariata la situazione attuale rispetto a quella dello SINCA e dello SIA e tutte le valutazioni effettuate nei suddetti studi.

8 CONCLUSIONI

8.1 Le invarianze

Con il termine “*invarianze*”, nella presente relazione si intende dar conto di come il contesto territoriale ed ambientale all’interno del quale l’infrastruttura aeroportuale si inserisce, non abbia subito, allo stato attuale, quei «cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato in sede di sede di VIA»; tale analisi ha lo scopo di conseguire la proroga del decreto di compatibilità ambientale Decreto VIA n. 9 del 19/01/2016., in merito al Masterplan 2021 per l’Aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà.

L’invarianza o meno del contesto di riferimento costituisce l’esito dell’analisi svolta e finalizzata a documentare la permanenza delle condizioni rispetto a quanto riportato in sede di Studio di Impatto Ambientale o gli eventuali cambiamenti intervenuti.

Per i temi centrali emersi dai pareri espressi dal CTVIA e dalla DGPBAAC, dalle analisi specialistiche svolte in questa sede non è emerso alcun elemento tale da ritenere che nel corso dei 5 anni trascorsi ci siano state modifiche significative al quadro ambientale documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità espresso.

Inoltre, anche la revisione e l’aggiornamento delle condizioni di stato e della disciplina normativa/pianificatoria documentata all’interno della presente relazione non aggiungono elementi tali da considerare modificato in modo sostanziale lo stato dei luoghi interessati dal progetto ovvero delle indicazioni strategiche e/o regolamentari che lo governano.

Per avere contezza delle variazioni territoriali nell’area dell’Aeroporto di Venezia dal 2016 al 2022, sono stati prodotti due elaborati rappresentativi dello stato dei luoghi da foto aerea (T.01 e T.02), dall’analisi dei quali si evince come le aree non presentino mutazioni evidenti, fatta eccezione per le mutazioni interne al sedime aeroportuale relative agli interventi del Masterplan 2021 realizzati.

Quanto appena esposto trova conferma nella “Carta delle invarianze” (T.09) che mostra, appunto, come non si registrino variazioni nelle zone circostanti l’infrastruttura aeroportuale.

Il confronto, per quanto riguarda l’uso del suolo, è stato svolto fra i dati relativi alla Carta della Copertura del Suolo della Regione Veneto del 2009 (utilizzati per l’analisi svolta nello SIA) e del 2022 (riportati anche nella tavola T.08 – “Carta dell’uso del suolo”), affinati poi attraverso l’elaborazione specialistica e la fotointerpretazione del territorio.

L’assenza di variazioni appena descritta permette di confermare anche quella relativa ai ricettori esposti all’inquinamento atmosferico ed acustico.

8.2 La permanenza dei requisiti di compatibilità del DEC/VIA 9/16 e sue variazioni

Entrando nel merito delle analisi svolte per i temi centrali si vede che, per quanto riguarda la *qualità dell'aria*, si può affermare che si può osservare una generale invarianza dei valori rispetto al 2013, con anzi un miglioramento, seppur leggero, per quanto riguarda il biossido di azoto e l'ozono. Per completezza si precisa che l'analisi di questa matrice ambientale mette in risalto per il PM10, pur se a fronte di una invarianza per i valori medi, un aumento dei superamenti del limite giornaliero negli ultimi anni rispetto a quanto registrato dalla centralina ARPA considerata nello SIA (dati relativi al 2013 in cui in ogni caso già erano presenti superamenti), ma ciò avviene per le centraline territoriali poste a oltre 6 km dall'aeroporto e in contesti fortemente antropizzati, il che indica che la condizione risulta essere generale dell'area e che il fenomeno non si può ritenere correlato alle attività aeroportuali data la distanza dall'infrastruttura.

Per quanto concerne, invece, la tematica del *clima acustico*, si ricorda che il fenomeno del rumore aeroportuale nel caso dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà sia all'attenzione dei diversi Enti e Istituzioni coinvolte nel processo di normazione, verifica e monitoraggio secondo il quadro normativo di riferimento, inoltre le rotte e le procedure di volo previste da ENAV attualmente vigenti presso lo scalo di Venezia non sono state oggetto di modifica nel corso degli anni mantenendo invariate le modalità di volo e quindi le aree territoriali interessate dal sorvolo degli aeromobili. I dati rilevati dal sistema di monitoraggio di ARPA Veneto hanno messo in evidenza una condizione di rispetto dei limiti LVA previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Inoltre a tal fine in questa sede ciò che preme sottolineare non è tanto il rumore generato dall'infrastruttura quanto il fatto che non si rilevano modifiche alle presenze dei ricettori all'intorno dell'aeroporto e quindi le valutazioni eseguite mantengono la loro validità, anzi sono supportate ulteriormente dal buon esito dei monitoraggi eseguiti w sopra richiamati.

Passando poi all'analisi del tema della *qualità delle acque*, si osserva che, per quanto riguarda le acque lagunari non si ha la disponibilità di nuovi dati, mentre, le stazioni del bacino di Marzenego hanno registrato uno stato qualitativo pressoché invariato ed in un singolo caso anche un miglioramento; come entrambe le stazioni del bacino Dese-Zero riportano un miglioramento passando da uno stato qualitativo "scarso" a uno stato qualitativo "sufficiente"; Per quanto riguarda lo stato delle acque sotterranee risulta essere invariato rispetto agli studi di analisi effettuati da ARPA Veneto negli anni 2010-2019.

Per finire, in merito alle *aree di interesse naturalistico*, non si evidenziano variazioni, in termini di habitat e specie analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale redatto nel 2014 e gli habitat e le specie riportati nei Formulare Standard aggiornati, successivamente al suddetto studio, relativi ai Siti Natura 2000 di interesse.

Alla luce di quanto esposto, effettuata l'analisi degli aggiornamenti normativi nonché degli elaborati cartografici a supporto della documentazione, è possibile affermare che nella sostanza non si



riscontrano elementi significativi tali da mettere in luce una modifica evidente dello stato dei luoghi ed alle tematiche principali rispetto alle condizioni presentate in sede di Studio di Impatto Ambientale in merito alla realizzazione dell'intervento di progetto.