



Ministero dell’Ambiente della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 376 del 9 gennaio 2023

Progetto:	<p><i>Parere tecnico</i></p> <p>Aeroporto “Marco Polo” di Venezia Tessera. Master Plan 2023. Proroga decreto VIA n. 9/2016</p> <p>ID_VIP 7617</p>
Proponente:	ENAC

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- l'art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- con D.M. n. 9 del 19/01/2016, positivo con condizioni ambientali, è stata determinata la compatibilità ambientale del Master Plan dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia; la validità temporale del decreto è fissata, ai sensi del decreto stesso, in 5 anni a decorrere dalla data di pubblicazione del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, avvenuta in data 24/03/2016, con scadenza naturale del provvedimento in data 23/03/2021. Tuttavia, per effetto dello stato di emergenza conseguente alla pandemia da Covid-19, la validità del decreto è attualmente prorogata fino al 31 marzo 2022 (Deliberazione del Consiglio dei ministri del 22 luglio 2021), ai sensi dell'art. 103, commi 1 e 2 del Decreto-Legge 18/2020 c.d. "Cura Italia" (come modificato e integrato dall'articolo 3-bis del Decreto-legge 125/2020, convertito dalla Legge 159/2020).
- al Master Plan sono state apportate delle varianti sottoposte a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA conclusa con Decreto direttoriale n. 217 del 21/06/2019, positivo con condizioni ambientali.
- con nota n. 131784 del 15/11/2021, acquisita al prot. n. 126236/MATTM del 16/11/2021, ENAC ha presentato istanza di proroga della validità temporale del D.M. 9/2016, trasmettendo una Relazione tecnica "contenente tutte le indicazioni utili a rappresentare lo stato di fatto, la pianificazione per il completamento degli interventi non ancora realizzati, a conferma della sussistenza che le condizioni rispetto alle quali è stato reso il parere di compatibilità alla base del Decreto VIA del Progetto non sono mutate rispetto al quadro già valutato".
- con nota n. 137825/MATTM del 9/12/2021, la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) ha comunicato la non procedibilità dell'istanza in quanto la documentazione fornita risultava carente in alcuni aspetti; in riscontro, con nota n. 16587 del 11/02/2022, assunta al prot. n. 19605/MITE del 17/02/2022, ENAC ha inviato la documentazione corretta, precisando che "relativamente al termine di validità si richiede una proroga di anni 5 a partire dalla scadenza di validità del Decreto di Compatibilità Ambientale in parola".
- con nota prot. n. 23193/MiTE del 24/02/2022 acquisita al prot. n. 1041/CTVA del 24/02/2022 la Divisione ha comunicato la procedibilità dell'istanza, disponendo l'avvio dell'istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto; la documentazione fornita è stata pubblicata

sul sito web di questa Amministrazione all'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1492/12363>.

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione del proponente al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione in merito alla proroga:

“Relazione accompagnatoria alla richiesta di proroga di validità del decreto di compatibilità ambientale del Master Plan 2021 in data 28/10/2021”;

DATO PRELIMINARMENTE atto

che non sussistono ostacoli alla realizzazione del progetto, a seguito delle sentenze nr. 10642/22; 1111/22 e 10673 tutte del 6 giugno 2022 con cui il TAR Lazio, II Sez bis, dopo averli riuniti, ha dichiarato inammissibili e rigettato i ricorsi proposti dalle società Superbeton SpA (ric. nr. 877/2021 e 1576/22); Renco srl (Ric. nn. 1137/21 e 1524/22) e Park 4.0 srl (n. 880/21 e 1577/22) per l'annullamento del decreto n. 945/2020 con cui Regione Veneto ha preso atto del parere favorevole di compatibilità ambientale del parere del Comitato tecnico regionale Via, anch'esso impugnato, e i relativi atti connessi e presupposti, nonché della delibera conclusiva del CIPESS n. 56 del 3.11.2021, adottata sulla base dei presupposti atti e pareri endo-procedimentali che ne hanno preceduto l'adozione. In particolare il Tar ha ritenuto legittima, fra le altre, la scelta della progettazione di progetto definitivo variata - a seguito di approfondimenti - rispetto alla soluzione di progetto Preliminare e le relative modalità di compatibilizzazione con il Master Plan aeroportuale, nonché quella di estendere la richiesta di valutazione di impatto ambientale del 2020 all'intero progetto, allo scopo di verificare la coerenza di un'autorizzazione con la normativa sopravvenuta o con la protezione di ulteriori beni e interessi medio tempore intervenuti, meglio assicurati dall'estensione della valutazione all'intero progetto invece che al segmento ultimo, frutto di sviluppi e di approfondimenti progettuali richiesti sin dalle prime fasi del procedimento.

CONSIDERATO anche che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

RILEVATO che:

Il documento sopra richiamato illustra le motivazioni e le circostanze per le quali il Proponente ENAC richiede la proroga di 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”*

RILEVATO altresì che:

- la Relazione accompagnatoria alla richiesta di proroga contiene:
 - le motivazioni dell'istanza di proroga;
 - un inquadramento dello stato di attuazione del Masterplan 2021 vigente e dell'ottemperanza alle prescrizioni cui è subordinato;
 - un cronoprogramma aggiornato del Masterplan 2021;
 - una disamina degli impatti ambientali alla luce della richiesta di proroga
- la disamina degli impatti ambientali si limita all'asserzione che *“la presente richiesta di proroga non comporta variazioni negli impatti ambientali conseguenti alla realizzazione delle previsioni contenute nel Masterplan 2021 vigente, in quanto i fattori di interferenza/pressione sono inalterati, rispetto a*

quelli già valutati e ambientalmente autorizzati" senza però fornire specifica relazione di confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA;

DATO ATTO che:

con nota prot. n. 1204/CTVA del 3/03/2022, la Commissione ha richiesto a ENAC di fornire approfondimenti ai fini di completare le attività istruttorie di competenza. Le integrazioni richieste sono le seguenti:

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

DATO ATTO che ENAC ha dato riscontro alla suddetta richiesta con nota n. 68806 del 6/06/2022, assunta al prot. n. 76082/MITE del 17/06/2022 fornendo la seguente documentazione:

- Proroga DECVIA Aero Venezia – Relazione - 0.1
- T.01 - Stato dei luoghi da foto aerea - 2016
- T.02 - Stato dei luoghi da foto aerea - 2022
- T.03 - Il Masterplan aggiornato con le modifiche intercorse
- T.04 - Interventi oggetto di richiesta di proroga
- T.05 - Carta dei vincoli - Beni paesaggistici
- T.06 - Carta dei vincoli_ - Beni culturali
- T.07 - Carta delle aree naturali tutelate
- T.08 - Carta dell'uso del suolo
- T.09 - Carta delle invarianze

PREMESSO che:

Il Proponente dichiara che il Masterplan 2021, 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, riguardanti:

- 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.

Se le previsioni del Masterplan prevedevano di attuare tali interventi entro l'anno 2021, il Proponente dichiara che a oggi di non aver 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, ha 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 di seguito dettagliato e dare così compiutezza alla configurazione dello scalo di Venezia delineata con il Masterplan 2021.

- 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);
- Riqualificazione Scuola Materna "G. Franchin" e Nido Integrato "L'Emmanuele" (codice 6.17_M1a);
- Terrapieni e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera (codice 6.17_M2-3b);
- Trattamento fotocatalitico antismog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto (codice 6.17_M4);
- Dissuasori di velocità in canale di Tessera (codice 6.17_M5);
- Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto (codice 6.17_M6);
- Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Cà Noghera (codice 6.17_C1a);
- Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Campalto (codice 6.17_C1b);
- Rotatoria stradale a Tessera (codice 6.17_C2);
- Riqualifica dell'area di barena Campalto (codice 6.17_C4);
- Compensazioni territoriali (codice 6.17_C (A.2)).

Il Proponente dichiara altresì che, fra gli interventi oggetto di proroga, due si presentano al momento definiti nei temi generali, ma ancora in via di definizione per alcuni aspetti progettuali, oppure che potranno essere eseguiti 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.

Sempre il Proponente dichiara che non è oggetto della richiesta di proroga l'intervento relativo al Parco a tema archeologico della Via Anna (codice 6.17_C3 bis), 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.

Il cronoprogramma degli interventi è articolato in fasi successive di realizzazione. In merito alla pianificazione degli interventi, 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. Secondo il Proponente la programmazione attuale, più diluita nel tempo, risponde in modo più lineare e proporzionale alle esigenze dello scalo.

Il processo di lavoro si è articolato secondo i due seguenti momenti:

- identificazione dei "Temi centrali" contenuti all'interno degli atti istruttori.
- analisi di permanenza dei presupposti posti alla base degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni di contesto. A sintesi delle analisi condotte, le risultanze 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. Tale impostazione metodologica si è sostanziata nella seguente articolazione del presente documento:

- inquadramento amministrativo dell'iniziativa progettuale;
 - descrizione sintetica del Masterplan 202;
 - definizione dell'oggetto della proroga in termini di opere ancora da realizzare;
 - identificazione dei temi centrali contenuti all'interno degli atti istruttori.
- 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 e le condizioni di contesto ambientale e territoriale;
 - analisi conclusiva.

TENUTO CONTO dell'inquadramento amministrativo dell'iniziativa progettuale.

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 del Master Plan 2021, con cui è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni. della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione Veneto.

Il Proponente riporta tre abachi di sintesi contenenti le prescrizioni impartite, la fase nella quale ne è richiesta l'ottemperanza, l'Ente valutatore e lo stato di ottemperanza ad oggi. Le prescrizioni ante operam del MATTM sono state tutte ottemperate.

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 successivi approfondimenti progettuali e 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 hanno condotto alla definizione di alcune varianti progettuali, che sono state comunicate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare [(ampliamento del terminal passeggeri (intervento 1.04), riprotezione UPS e dogana (intervento 2.19), fabbricato DHL (intervento 2.33)], sulle quali 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 un'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. Lgs. n.

152/2006, conclusasi positivamente da parte del MATTM – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali, con riscontro prot. n. 22494 del 22.10.2017.

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, interventi in variante al Master Plan 2021, nuovi interventi rispetto al Master Plan 2021.

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, indicate in apposita tabella, assieme allo stato di avanzamento delle relative verifiche di ottemperanza.

CONSIDERATO che per quanto riguarda il progetto in questione:

Descrizione sintetica del Master Plan 2021

Inquadramento generale

Il Marco Polo è un aeroporto internazionale, attivo 24 ore su 24, interamente collocato nel territorio comunale di Venezia (distante circa 13 km dal capoluogo) e con un buon livello di accessibilità, e confina con il centro abitato della frazione di Tessera. È dotato di due piste parallele: la 04R-22L, è larga 45 metri e lunga 3300 metri (larghezza delle banchine pari a 15 metri) e la 04L-22R larga 45 metri e lunga 2780 metri (larghezza delle banchine pari a 7.5 metri).

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 e intercontinentali, mentre oggi si ha un *trend* in risalita che si assesta sui 4.535 aeromobili al mese 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.

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, comprendono: interventi *airside*, interventi *landside*, servizi tecnologici, reti e impianti.

Interventi airside

- ampliamento del piazzale – fase 2 (codice 4.06.02);
- ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02): tra le opere maggiormente significativi 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 d'area lagunare, quasi totalmente occupata di barene, pur in area appartenente al sedime aeroportuale che si estende anche in laguna;

- adeguamenti: impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi).

Interventi landside

- ampliamento terminal – Lotto 2 (codice 1.04) con 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;
- volume di ampliamento palazzina SAVE (CED) (codice 5.11) con una superficie utile di 735 m² ed un volume di 2.204 m³;
- riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19), DHL nuovo *cargo building* (codice 2.33) e varco doganale, ricollocazione (codice 2.34);
- riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) con, per la riprotezione UPS e Dogana, una superficie coperta pari a circa 4.620 m² e la scoperta di pertinenza di circa 6.650 m²; per la DHL nuovo *cargo building* la superficie coperta sarà pari a circa 5.750 m², per un'altezza di circa 8 m, e la superficie scoperta sarà di circa 13.290 m²; per il nuovo varco doganale, con un edificio di dimensioni ridotte, circa 50 x 50 m;
- il sistema dei parcheggi con *Park* multipiano (codice 3.05), parcheggi a raso (codice 3.41-3.42-3.43) con la costruzione di un parcheggio multipiano collocato nelle immediate vicinanze del *terminal* e, considerati i costi e i tempi di costruzione, con la realizzazione di parcheggi a raso in diverse aree;
- adeguamento viabilità esistente (codice 3.44)
- ,itigazioni e compensazioni ambientali (codice 6.17): mitigazioni (insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetato sul fronte Sud Est della darsena dell'aeroporto, terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera con l'obiettivo di mitigare la percezione dell'infrastruttura aeroportuale e sul fronte dell'abitato di Tessera, trattamento fotocatalitico *antismog* sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto, dissuasori di velocità in canale di Tessera, dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto); compensazioni (nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera e Tessera – Campalto, rotatoria stradale a Tessera. recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna. riqualifica dell'area di barena Campalto, riqualifica barene canale di Tessera).

Servizi tecnologici, reti e impianti

- opere idrauliche (codice 5.01) per garantire all'intero sedime aeroportuale maggiore sicurezza idraulica rispetto alle condizioni attuali, ottimizzazione dei consumi di acqua potabile, adeguamento della totalità delle acque di scarico di natura meteorica (acque di dilavamento dei piazzali, della viabilità e delle piste); tra le opere si evidenzia la realizzazione di un bacino di laminazione in area esterna all'attuale sedime aeroportuale per calmierare i picchi di piena sia in ambito aeroportuale sia nei bacini posti a monte rispetto all'aeroporto, così da ridurre le portate in arrivo alle idrovore consortili, prevedendo uno scavo e un'arginatura dell'area, che sarà poi restituita all'uso agricolo;
- adeguamento del depuratore (codice 6.02) comprensivo della realizzazione di una rete di alimentazione duale nei nuovi edifici;
- sottoservizi (codice 5.06-5.32) con l'adeguamento complessivo dei servizi elettrici e idraulici del sedime aeroportuale nonché la realizzazione della nuova linea elettrica di media tensione, connessa alla realizzazione della cabina di trasformazione alta tensione;
- cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33), la cui posizione ottimale sarà scelta una volta chiarite appieno le condizioni tecniche ed economiche di realizzazione di ognuna delle 2 soluzioni prospettate, anche e soprattutto con il contributo dell'Ente Distributore pubblico;
- revisione dell'area tecnica dell'aeroporto, con realizzazione della centrale di trigenerazione.

L'adeguamento del masterplan alla luce delle modifiche intervenute successivamente

Interventi in variante al Masterplan per approfondimenti progettuali

- 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;
- riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) 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).

In base ai dati forniti dall'ENAC, riguardo la consistenza delle varianti al Masterplan 2021, si riscontra complessivamente una riduzione di superfici, volumetrie e altezze, come riportato nella seguente tabella:

	MP 2021	Varianti	Differenza (Varianti – MP)	Differenza % (Varianti/MP)
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

Successivamente, è stata introdotta 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.

Interventi in variante al Masterplan per interferenze con il progetto del collegamento ferroviario e stazione RFI

1. interventi in variante al MP 2021: piano interrato e riconfigurazione parcheggio multipiano B1;
2. nuovi interventi rispetto al MP 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).

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	Rilocazione 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	Gli uffici e alloggi Polizia di Stato e

	realizzazione del nuovo tracciato	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

Il quadro complessivo degli interventi afferenti al Masterplan aeroportuale

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 e ricollocamento funzioni, per effetto delle interferenze che si andranno a determinare con i previsti cantieri RFI del collegamento ferroviario con l'aeroporto nonché inserimento di adeguamenti funzionali a supporto del servizio aeroportuale. Nella successiva tabella è riportato l'elenco aggiornato degli interventi del Masterplan 2021 vigente, classificandoli nelle due categorie funzionali: Realizzati; 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 <i>cargo building</i>		X	
2.34	Varco doganale, ricollocazione	X		
2.44	Riprotezione deposito Area Tecnica		X	
2.45	Nuovo <i>Hotel</i>		X	
3.05	<i>Park</i> 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		
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	È 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_C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Cà Noghera		X	È 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 MiBACDG-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	

Individuazione dei temi centrali e motivazione delle selezioni

Ipotesi delle Autorità competenti come punto di riferimento essenziale

I 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.

L'esito delle analisi dei citati documenti ha permesso al Proponente di selezionare i temi centrali rispetto ai quali è stata condotta l'analisi di rispondenza, intendendo con ciò l'attività volta a verificare se e in quali termini le condizioni, documentate nello SIA e poste a fondamento dei due citati atti istruttori, presentino, allo stato attuale, modifiche che possano o meno rilevare sulle conclusioni alle quali sono giunti detti pareri e, con ciò, sull'attualità del Decreto VIA 9/2016.

Elementi derivanti dal Parere n. 1876 del 25 settembre 2015 della CTVIA

L'analisi delle considerazioni e delle valutazioni, nonché delle prescrizioni espresse dalla CTVIA 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 avuto un ruolo centrale nella formazione del giudizio di compatibilità ambientale.

Stato della pianificazione (sono riportati gli strumenti di pianificazione/programmazione analizzati): il Parere ha valutato che il Masterplan è coerente con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione, a 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 al PAT del Comune di Venezia. Il Proponente ha ritenuto 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 a essi. Il Proponente ha ritenuto necessario operare la verifica dell'attualità degli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti.

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 Tessera) e, considerato che tali dati non risultavano completi, è stato prescritto uno specifico monitoraggio. 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. Il Proponente ha ritenuto 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 D.M. n. 260/2010. Diversamente, per quanto riguarda la rete idrica di terraferma, la qualità delle acque superficiali è generalmente buona, a eccezione del fiume Dese e del Fiume Zero, appartenenti all'ara vasta di indagine. È apparso importante al Proponente verificare se, nel corso degli anni trascorsi dall'emanazione del Decreto 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, il Proponente ha 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, il Proponente ha ritenuto comunque necessario verificare la permanenza delle condizioni rispetto a quanto indicato nel SIA a base della Valutazione del decreto in esame.

Clima acustico: l'aeroporto di Venezia è oggetto di controllo e monitoraggio al quale il Proponente rimanda per le verifiche di competenza. Le condizioni al contorno, che sono oggetto dell'analisi del documento a supporto dell'istanza, 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 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.

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, secondo il Proponente, di escluderne la significatività.

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

Aspetti archeologici: le indicazioni fornite sono tutte in termini prescrittivi e relative maggiormente a verifiche e 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 16/11/2015 della DGPBAAC, avente contenuti prettamente prescrittivi, il Proponente non ritiene significativo procedere con ulteriori analisi ad esse relative. Il Proponente procederà però con l'analisi dei vincoli.

Il quadro pianificatorio

Lo stato approvativo

L'analisi è stata condotta individuando gli strumenti di programmazione di indirizzo per 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 per 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, il Proponente 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 a operare per tutte le attività attuative delle opere previste nel PSA orizzonte temporale 2021, compresa l'acquisizione delle aree di espansione del sedime aeroportuale. In ragione di ciò, il Proponente non ha trattato 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 articolato in strumenti di pianificazione e programmazione nazionale, di pianificazione regionale, di pianificazione provinciale e di pianificazione comunale e intercomunale. In apposite 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 la presenza di variazioni. 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 quadro di sintesi mette in risalto che, negli anni intercorsi tra i provvedimenti di compatibilità ambiente e oggi, quelli che hanno subito modifiche e/o aggiornamenti sono riassunti nel 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.

Il quadro complessivo delle modifiche intercorse

Il Proponente analizza 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/o nuovamente adottati o approvati, riporta una sintesi degli aspetti di rilevanza specifica da verificare se rilevano per la trattazione in oggetto e propone quindi un'ulteriore selezione di piani/programmi rispetto ai quali porre l'attenzione tra tutti quelli analizzati dal SIA. Sono riportate in particolare le schede di:

- Strumento Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) (Estremi approvativi approvato con DGR n.62 del 30/06/2020): a fronte degli ultimi provvedimenti allegato al Piano approvato il Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto costituisce quadro di riferimento per una pianificazione orientata all'uso consapevole e alla salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale articolato in: 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.
- Strumento Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT) (Estremi approvativi approvato con DCR n.75 del 14/07/2020): 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'aeroporto per 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 *Master Plan* dell'aeroporto Marco Polo di Venezia e la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la rete regionale.

L'analisi di dettaglio e le invarianze

Il quadro pianificatorio così sviluppato evidenzia la presenza di un solo piano (Piano Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia) che, negli anni che separano il decreto di compatibilità ambientale dal momento attuale, ha subito una modifica in termini di formali (approvazione) e che la stessa comporta modifiche strutturali e contenutistiche per le quali è approfondito lo studio per dare tutti gli elementi necessari per accertare la possibilità di concedere la proroga di validità del decreto di compatibilità.

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 D.G.P. 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 D. C.C. 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, nei quali rientra interamente il sedime aeroportuale Master Plan 2021. 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 Genale previgente e il PAT. In attuazione alla norma sono state individuate:

- le parti del territorio comunale sulle quali la previgente strumentazione urbanistica è 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.

Consultando la Compatibilità PRG/PAT, di cui è riportato uno stralcio, 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, che 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. 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, il Proponente ritiene 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.

I vincoli e le tutele ambientali

La verifica delle modifiche intercorse

Lo Studio di Impatto Ambientale nell'ambito delle analisi sui vincoli riscontra l'interessamento dei beni culturali e paesaggistici brevemente riassunti in apposita tabella, in cui si riscontrano gli eventuali aggiornamenti verificati sulla base delle seguenti fonti: Siti UNESCO; Beni paesaggistici; Aree Naturali Protette e Siti della Rete Natura 2000. Dall'analisi svolta, si evince che 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).

Analisi dei temi centrali: la permanenza delle condizioni di riferimento degli atti istruttori rispetto alle attuali condizioni del contesto ambientale e territoriale

La qualità dell'aria

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, è stata, in primo luogo, effettuata un'analisi delle concentrazioni registrate dalla centralina ARPA Veneto di riferimento del SIA, relative al 2013. In seguito, è stata effettuata un'analoga analisi, prendendo in esame 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. n. 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.

Normativa regionale

Il 19 aprile 2016 è stato approvato, dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (D.C.R. n. 90 del 19 aprile 2016); tale Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D. Lgs. n. 155/2010, che 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. L'area di interesse del progetto in esame ricade all'interno dall'Agglomerato di Venezia (IT0517). Le stazioni di monitoraggio, appartenenti all'Agglomerato di Venezia, più vicine all'intervento che sono state considerate sono le seguenti:

Stazione di monitoraggio	Coordinate X (m)	Coordinate Y (m)	Tipologia	Inquinanti analizzati
P. Bissuola	1754821	5043650	Fondo urbana	SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , benzene, benzo(a)pirene, Pb, As, Ni, Cd
Sacca Fisola	1759183	5035901	Fondo urbana	SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM ₁₀ , Pb, As, Ni, Cd
Malcontenta	1750742	5036660	Suburbana industriale	SO ₂ , NO _x , O ₃ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , benzo(a)pirene, Pb, As, Ni, Cd
V. Tagliamento	1751452	5042398	Traffico urbana	NO _x , CO, PM ₁₀
Beccaria	1751691	5040740	Traffico urbana	NO _x , CO, PM ₁₀
Rio Novo	1759954	5036726	Traffico urbana	NO _x , CO, O ₃ , PM ₁₀

Analisi delle centraline ARPA Veneto

Nella centralina ARPAV "Parco Bissuola", classificata come di "fondo urbana" e 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 sono riportati i valori degli inquinati di interesse rilevati dalla centralina "Parco Bissuola" nel 2013.

Inquinante	Centralina Parco Bissuola
NO ₂ - Concentrazione media annua (µg/m ³)	29
PM ₁₀ - Concentrazione media annua (µg/m ³)	31
PM ₁₀ - N° superamenti della concentrazione giornaliera	55
O ₃ - N. superamenti soglia informazione oraria	23
O ₃ - N. giorni superamento obiettivo a lungo termine	45

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.

È stata quindi condotta un'analisi delle concentrazioni registrate dalle stazioni di monitoraggio ARPA Veneto precedentemente descritte, 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). Tramite i dati riportati nelle Relazioni Regionali della Qualità dell'Aria, redatte da ARPA Veneto negli anni dal 2017 al 2020, è stata analizzata l'evoluzione negli anni degli inquinanti di interesse (SO₂, NO₂, CO, PM₁₀ e O₃), considerando 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).

Biossido di azoto (NO₂)

I valori registrati nel 2017 (presi a riferimento anche per l'analisi svolta per la VAV) sono 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 riportati e quello considerato come fondo nello SIA, quest'ultimo è in linea con quelli degli ultimi anni. Il Proponente ritiene di poter, perciò, affermare che, nella centralina Parco Bissuola, per tale inquinante l'andamento è circa costante (per la centralina "Parco Bissuola" il valore registrato nel 2020 è inferiore rispetto a quello del 2013).

Monossido di carbonio (CO)

Le concentrazioni di monossido di carbonio (CO) rilevate in tutte le stazioni e in tutti gli anni considerati non presentano 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)

Analizzando i valori delle concentrazioni medie annue di PM₁₀ registrate dalle stazioni di riferimento nell'arco temporale di riferimento che va dal 2017 al 2020, il limite annuo, di 40 µg/m³, non è mai stato superato e, in ogni stazione, i valori maggiori sono stati registrati nel 2017 (anno di riferimento VAV), mentre 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 31µg/m³.

Per quanto concerne il numero di superamenti delle concentrazioni giornaliere di PM₁₀ registrate dalle stazioni di riferimento negli stessi anni, il Proponente osserva che il numero maggiore di superamenti del limite normativo relativo alla concentrazione giornaliera (pari a 50 µg/m³) è avvenuto in tutte le centraline ed è 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), anche essa, comunque, con un numero di superamenti eccedente il limite normativo. Ciò è, peraltro, riscontrato per tutte le centraline analizzate posizionate a una distanza maggiore di 6 km dall'Aeroporto di Venezia, il che indica un generale peggioramento per il parametro in esame, che tuttavia il Proponente non ritiene correlato alle attività aeroportuali data la distanza dall'infrastruttura.

Ozono (O₃)

Per quanto riguarda i superamenti dei limiti relativi all'ozono registrati dalle stazioni di riferimento negli anni dal 2017 al 2020, il Proponente ritiene di poter affermare che il numero di superamenti della soglia di informazione oraria dell'ozono, pari a 180 µg/m³, è variabile nelle centraline considerate.

Dal confronto con i valori rilevati nell'anno di riferimento dello SIA (2013), il numero di superamenti della soglia di informazione negli ultimi anni è inferiore a quelli registrati nel 2013. 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 è variabile. Inoltre, prendendo in considerazione la singola centralina, si osserva che per ognuna di esse non si registrano peggioramenti dal 2017. Tali valori sono in linea con quello rilevato nel 2013.

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

Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità dell'aria

In merito quindi alla tematica della qualità dell'aria, il Proponente ritiene di poter affermare che:

- per tutti i parametri di interesse, a meno del PM_{10} , 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 PM_{10} 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 che sono 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 sono posizionate a una distanza maggiore di 6 km dall'Aeroporto di Venezia e in ambiti a forte antropizzazione, il che caratterizza una situazione complessiva che il Proponente non ritiene correlato alle attività aeroportuali, data la distanza dall'infrastruttura.

Il Proponente, in termini generali, ritiene che l'analisi degli inquinanti fornisca un quadro relativo alla qualità dell'aria mediamente stabile.

Il clima acustico

Il quadro di riferimento

Con riferimento allo stato vigente dell'intorno aeroportuale all'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera così come definito dal D.M. 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 D.M. 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. 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.

Le modalità di volo

Non essendo state modificate le rotte e le procedure di volo tra le indicazioni precedenti e vigenti al momento della VIA e quelle oggi attive, non possono emergere interferenze con nuove aree territoriali mantenendo quindi inalterato il carico antropico sul territorio. ENAV ha individuato per ciascuna pista e tipologia di operazione specifiche rotte e procedure di volo. È riportato uno stralcio di quelle vigenti per l'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera pubblicate sul sito dell'AIP Italia., che non sono state modificate 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.

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 la 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. 9/2016, il Proponente ha fatto riferimento alle informazioni deducibili dal sito ufficiale dell'ARPA Veneto, che ha specifici compiti sulla tematica del clima acustico di origine aeroportuale

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 Tessera – area esposta alla movimentazione degli aeromobili, rullaggi, decolli, atterraggi;
- Posizione RUM02.1: area tra la testata di pista 04R e via Vecchio Hangar in Tessera – 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 Tessera – 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 Tessera – 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 Litomarino – area esposta ai decolli (aereo in volo), reverse in atterraggio (sorgente potenziale).

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 (di seguito riportati tranne che per la RU01.1) i dati in LVA riferiti alle tre settimane di maggior traffico del 2020 (anno più recente disponibile).

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)

Il Proponente ritiene evidente il rispetto delle condizioni di esercizio aeroportuale rispetto alle indicazioni dei limiti normativi.

I ricettori

È stata verificata la presenza di nuovi edifici nell'intorno dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera, con particolare riguardo a 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. 9/2016.

Il Proponente evidenzia la sola presenza della scuola C. Collodi Tessera dell'istituto comprensivo "Ilaria Alpi" di Favaro già presente in sede di SIA. Si è poi 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, senza però riscontrare la presenza di nuove aree edificate a uso abitativo e, pertanto, senza 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.

Sintesi delle considerazioni in merito al clima acustico

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 al corretto funzionamento del sistema di monitoraggio del Gestore aeroportuale sono periodicamente trasmesse al MiTE;
- 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*, evidenziano il rispetto dei limiti LVA previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale.
- rispetto ai ricettori prospicienti lo scalo aeroportuale, non si evidenziano nuovi edifici di tipo sensibile (scuole, ospedali, case di riposo e di cura) e nuove aree edificate di carattere residenziale.

In considerazione di quanto detto, emerge, secondo il Proponente, 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.9/2016.

La qualità delle acque

Il quadro di riferimento

In sede di Studio di Impatto Ambientale, in merito agli aspetti inerenti allo 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.

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, si sono considerati 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.

- 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, e 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. n. 152/06, in recepimento della Direttiva 2000/60/CE.

Le stazioni di monitoraggio 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 Tessera, 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 (2020), 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.

Per ciò che riguarda i parametri dello stato trofico delle acque fluviali, considerando l'andamento annuale dell'indice LIMeco 2010-2020 (Fonte: ARPAV; 2020):

- per quanto riguarda il bacino del Marzenego la stazione 491 (Canale Osellino) nel 2020 ha registrato un miglioramento rispetto ai quattro anni precedenti, mentre per le stazioni 147 e 489 la situazione si è mantenuta stabile;
- per quanto riguarda il bacino del Dese-Zero si è registrato un miglioramento dell'indice LIMeco, passando dallo stato "Scarso" al "Sufficiente" in entrambe le stazioni.

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. n. 152/06, risultava essere "buono" per il triennio 2010-2012. Consultando il Geoportale di Arpa Veneto è stato verificato 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); è possibile osservare come tutte le stazioni presenti nell'area di studio registrino uno stato chimico "Buono".

Acque lagunari

Per lo stato qualitativo delle acque lagunari, il Proponente rimanda a quanto emerso in sede di SIA in quanto non sono presenti dati aggiornati riguardanti la qualità delle acque. Al riguardo, dalle analisi, il Proponente ritiene di poter affermare che lo stato qualitativo del contributo dei corpi idrici che scaricano in laguna sia rimasto invariato e, in alcuni casi, migliorato, rispetto a quanto registrato nelle annualità afferenti lo SIA.

Lo stato qualitativo delle acque sotterranee

In relazione alla qualità delle acque sotterranee, sono stati riportati i dati relativi ai monitoraggi effettuati da ARPA Veneto. L'ambito aeroportuale si colloca sul corpo idrico sotterraneo denominato BPV-Bassa Pianura Veneta e in particolare BPSB- Bassa Pianura Settore Brenta.

Per quanto concerne 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.

In relazione alla qualità chimica, lo ione ammonio (NH₄⁺), 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 e 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 (NO₃), la tendenza continua a essere statisticamente non significativa e non sono presenti variazioni rilevanti rispetto a quanto registrato dal 2010 al 2019.

Sintesi delle considerazioni in merito alla qualità delle acque

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 ha 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 è invariato rispetto agli studi di analisi effettuati da ARPA Veneto negli anni 2010-2019.

In considerazione di quanto detto, il Proponente ritiene che 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.9/2016.

Le aree di interesse naturalistico

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. È stato pertanto indagata 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).

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. È stata effettuata una ricerca in merito a eventuali nuovi elementi riguardanti tali Siti della Rete Natura 2000, con particolare attenzione ai contenuti dei Formulari *Standard* più aggiornati, per 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 stati analizzati specificatamente nello Studio di Incidenza Ambientale, al quale il Proponente fa riferimento, ma sono state indagate anche nello Studio di Impatto Ambientale, in quanto di interesse conservazionistico.

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 Tessera.

Per quanto attiene l'uso del suolo e la vegetazione, secondo il Proponente, dal confronto tra le immagini satellitari tratte da *google earth*, dell'area in esame nei due periodi suddetti, 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.

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 in apposita tabella. Per quanto riguarda i Formulari *Standard* utilizzati come riferimento, il Proponente specifica che il Formulario della ZSC IT3250031 è aggiornato a dicembre 2019, mentre quello della ZPS IT3250046 è aggiornato a gennaio 2017.

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 a escludere la presenza nell'area in esame degli habitat 1210, 1320 e 3150 e 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.

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 Formulari *Standard* della ZPS e della ZSC, al fine di valutarne successivamente gli eventuali impatti indotti dagli interventi stessi. Il Proponente ha quindi verificato 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.

In apposita sono state riportate 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.

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, il Proponente conferma la loro

assenza anche nella situazione attuale. 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; ciò, 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 ornamentali, segnalate come presenti solo nella ZPS IT3250046, sono utilizzate 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 ornamentali 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. In apposita tabella è stato riportato il confronto tra le altre specie ornamentali segnalate nei Formulare Standard aggiornati della ZSC e della ZPS in esame e le specie analizzate nello Studio di Incidenza Ambientale.

Tra i mammiferi elencati nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e citati nel campo 3.2 dei Formulare Standard aggiornati della ZSC e della ZPS in esame, vi è solo una specie: il rinolofa maggiore *Rhinolophus ferrumequinum*, presente solo nella ZPS. Questo chiroterio 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 a esso come rifugio diurno o di svernamento o come *nursery*, sia di zone boscate idonee a ospitarlo. Come riportato nello studio di Incidenza Ambientale, il Proponente ritiene di non poter cautelativamente escludere che l'area di interesse sia occasionalmente frequentata da individui provenienti da *roost* o *nursery* poste ad alcuni chilometri dal sedime aeroportuale, e, quindi, ha valutato i potenziali impatti anche per questo chiroterio. Per quanto attiene le altre specie di mammiferi, riportate nel campo 3.3 dei formulare 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, secondo il Proponente, sono tuttora valide.

Le specie di anfibi e rettili, citate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE e riportate nel campo 3.2 dei Formulare Standard aggiornati della ZSC e della ZPS in esame, sono complessivamente 3, tutte analizzate nello SINCA. Il Proponente 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 sono assenti dall'ambito interessato dal *Master Plan*, dove non si rinvenivano 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 Formulare Standard di riferimento, tra le altre specie importanti di flora e di fauna (campo 3.3), e queste coincidono con quelle citate. 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 a 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 igrofili, risorgive, paludi, stagni, cave di argilla. Non essendo variata la vegetazione presente nell'ambito in esame, tale specie risulta, secondo il Proponente, assente, come valutato nello SInCA.

La comunità ittica dell'area in esame è 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 (Storione cobice *Acipenser naccarii*, Alosa o cheppia *Alosa fallax*, Nono *Aphanius fasciatus*, Savetta *Chondrostoma soetta*, Ghiozzetto di laguna *Knipowitschia panizzae*, Ghiozzetto cenerino *Pomatoschistus canestrinii*, Pigo *Rutilus pigus*). Tra le sette specie considerate nello SInCA, 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 sia 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, secondo il Proponente, di stabilire che non ci sono variazioni e, conseguentemente, che le valutazioni effettuate riguardo ai potenziali impatti sulle specie faunistiche, determinate dagli interventi del Master Plan, sono tuttora valide. In base a quanto esposto in precedenza, le conclusioni, sempre secondo il Proponente, 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.

Sintesi delle considerazioni in merito alle aree di interesse naturalistico

In base a quanto esposto il Proponente non evidenzia 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, ritenendo così di poter considerare invariata la situazione attuale rispetto a quella dello SInCA e dello SIA e a tutte le valutazioni effettuate nei suddetti studi.

Conclusioni del Proponente

Le invarianze

Per i temi centrali emersi dai pareri espressi dal CT VIA e dalla DGPBAAC, dalle analisi specialistiche svolte 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 e 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 dalle 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. Ciò 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 permette di confermare anche quella relativa ai ricettori esposti all'inquinamento atmosferico ed acustico.

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

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, 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. L'analisi 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 è 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, il fenomeno del rumore aeroportuale nel caso dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera è all'attenzione dei diversi Enti e Istituzioni coinvolti 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. Non si rilevano modifiche alle presenze dei ricettori all'intorno dell'aeroporto e, quindi, le valutazioni eseguite mantengono la loro validità, supportate ulteriormente dal buon esito dei monitoraggi eseguiti.

Riguardo la qualità delle acque, 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 e in un singolo caso anche un miglioramento; entrambe le stazioni del bacino Dese-Zero riportano un miglioramento passando da uno stato qualitativo "Scarso" a uno stato qualitativo "Sufficiente"; lo stato delle acque sotterranee è 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, il Proponente ritiene di poter affermare che non si riscontrano elementi significativi tali da mettere in luce una modifica evidente dello stato dei luoghi e delle tematiche principali rispetto alle condizioni presentate in sede di Studio di Impatto Ambientale in merito alla realizzazione dell'intervento di progetto.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- la documentazione, predisposta dal Proponente a supporto della richiesta di proroga, illustra, sulla base del progetto, il confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA, per verificare e, se del caso, evidenziare variazioni significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale;
- il Proponente ha fornito un'ampia rassegna per quanto concerne la cronistoria del progetto;
- per gli aspetti ambientali, sulla scorta delle indagini e degli studi espletati, le componenti ambientali analizzate, confrontate con quelle considerate in sede di valutazione di impatto ambientale, sono sostanzialmente inalterate, senza, pertanto, evidenziare una non sostanziale variazione delle componenti ambientali di riferimento sussistenti al tempo (SIA del 20013) in cui sono state svolte le valutazioni propedeutiche all'emanazione del precedente decreto di compatibilità ambientale (decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19 gennaio 2016 del Master Plan 2021, con cui è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione Veneto);
- il Proponente ha richiesto con nota n. 16587 del 11/02/2022, assunta al prot. n. 19605/MITE del 17/02/2022, che "relativamente al termine di validità si richiede una proroga di anni 5 a partire dalla scadenza di validità del Decreto di Compatibilità Ambientale in parola";
- la DVA ha comunicato con nota prot. n. MiTE/23193 del 24/02/2022, acquisita al prot. n. CTVA/1041 del 24/02/2022, la procedibilità della suddetta istanza;
- con nota prot. n. 1204/CTVA del 3/03/2022, la Commissione ha richiesto a ENAC di fornire degli approfondimenti ai fini di completare le attività istruttorie di competenza; le integrazioni richieste sono state le seguenti: motivare la richiesta di ulteriori 5 anni della validità del D.M. in questione e con riferimento al cronoprogramma presentato; omissis;
- nella richiesta di proroga (Relazione maggio 2022) il Proponente ha "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 2022";
- è stata confermata la presenza di due siti appartenenti alla Rete Natura 2000: ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"; ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia";
- la validità del SINca è di 5 anni, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia nei casi nei quali il parere sia riferito a Piani pluriennali;

CONSIDERATO che:

il parere del Ministero della Cultura trasmesso con nota prot. n. 7757-P del 28/02/2022, acquisita al prot. n. CTVA/1138 del 28/02/2022, che conclude dichiarando: "Alla luce di quanto sopra riportato, questo Ministero esaminati gli atti, e in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti per il territorio, dichiara che nulla osta alla proroga dei termini di validità di ulteriori 5 anni del Decreto di compatibilità ambientale di cui al Decreto VIA n. 9/2016.

Si precisa che restano ferme le prescrizioni dettate dagli Uffici competenti di questo Ministero nell'ambito del procedimento di VIA, e, tenuto conto delle mutate esigenze di tutela rilevatesi nel corso delle indagini archeologiche, si prescrivono le seguenti condizioni ambientali alla proroga del decreto di VIA:

1) inserire la valorizzazione del sito archeologico di Altino come intervento di compensazione all'art. 1, sez. B, n. 4 delle prescrizioni Mibact del Decreto di compatibilità ambientale n. 9 del 19/01/2016 e, coerentemente, come intervento di compensazione C3 del Masterplan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo;

2) inserire l'intervento con codice 6.17_C3bis nella tabella 3-1 ("interventi del Masterplan 2021 vigente", pag.10 della Relazione accompagnatoria) come previsione per gli anni 2022- 2023, aggiornando in tal senso

anche la voce "Stato di avanzamento" della Sezione B della tabella 3-2 ("Quadro delle prescrizioni al Masterplan 2021 contenute nel D.M. n° 9 del 19/01/2016", pag. 18 della Relazione accompagnatoria)"

RILEVATO che il Proponente ha fornito un quadro esauriente per quanto riguarda lo stato di attuazione delle ottemperanze di cui al D.M. n. 9 del 19/01/2016;

RIBADENDO che il Proponente dovrà ottemperare alle condizioni ambientali di cui al Parere DEC VIA n. 9/2016 nonché a quelle della Direzione Archeologia, belle arti e paesaggio concernenti il nulla osta alla proroga dei termini di validità di ulteriori 5 anni del Decreto di compatibilità ambientale di cui al Decreto VIA n. 9/2016;

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

in considerazione di quanto affermato dal Proponente, sussistono le condizioni per la concessione della proroga di 5 (cinque) anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale n. 9/2016 relativo al progetto "Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera. Master Plan - 2023", poiché, per quanto di competenza e fatte salve le valutazioni da effettuare in questa fase di sviluppo progettuale nell'ambito della valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.n.152/2006, si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.M. citato, con la prescrizione che il Proponente valuti il rischio secondo la Direttiva (UE) 367/20 della Commissione del 4 marzo 2020 (Gazzetta Ufficiale <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2022/02/14/22A01066/s>), che modifica l'allegato III della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale, nei tempi stabiliti dalla Direttiva stessa; il Proponente è tenuto a presentare al MASE un elaborato descrittivo sulle attività di valutazione eseguite e sulle relative risultanze.

**Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli**