



REGIONE DEL VENETO

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.

(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 542 del 29/07/2015

Oggetto: ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - MasterPlan. Comune di localizzazione: Venezia, Marcon e Quarto d'Altino (VE). Procedura di V.I.A. Statale (D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

PREMESSA

L'ENAC, con sede in Viale Castro Pretorio, 118 – 00185 Roma, in qualità di Soggetto Proponente, ha provveduto ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., ad attivare la procedura di V.I.A. relativa all'intervento in oggetto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, e a far pubblicare, in data 30/09/2014, sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Corriere del Veneto", l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai Ministeri suddetti, nonché di avvenuto deposito del progetto e del S.I.A. con il relativo riassunto non tecnico, presso i citati Ministeri, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, i Comuni di Marcon e di Quarto d'Altino.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso alla Regione Veneto copia del progetto e dello S.I.A. in data 30/09/2014, acquisita dal Settore VIA con prot. n. 409575 del 01/10/2014, per l'attivazione della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza regionale, ai sensi dell'art. 25 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Il Settore VIA, verificata la completezza formale della documentazione presentata, con nota prot. n. 426491 del 10/10/2014, ha richiesto al proponente di provvedere alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto, di cui all'art. 15 della L.R. 10/1999.

Il Proponente, in data 14/10/2014, ha dato notizia mediante avviso stampa sul quotidiano "La Nuova di Venezia" delle modalità di presentazione al pubblico del progetto.

Il Proponente ha provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, come disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, secondo modalità concordate dalla Provincia di Venezia con i Comuni interessati:

- In data 16/10/2014 presso l'Hotel Russott, Via Orlanda, 4, Mestre (VE);
- In data 20/10/2014 presso l'Hotel Crowne Plaza, Viale della Resistenza, 18-20, Quarto d'Altino (VE).

Relativamente alla Valutazione di Incidenza Ambientale, il Settore V.I.A., con nota prot. n. 459546 del 31/10/2014, ha trasmesso alla Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, copia della relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) ha trasmesso, con nota prot. n. 73866 del 20/02/2015, la relazione istruttoria n. 47/2015 del 18/02/2015, con cui esprime parere favorevole con prescrizioni sullo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale. Il Settore V.I.A., con nota prot. n. 125698 del 24/03/2015 ha provveduto a trasmettere il suddetto parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Nella seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 05/11/2014 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.



Il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA, incaricato dell'analisi tecnica del progetto, ha effettuato un sopralluogo presso l'Aeroporto di Venezia (in data 17/11/2014) e svolto un incontro tecnico (in data 28/11/2014), con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A., sono pervenute al Settore VIA le seguenti osservazioni, che risultano trasmesse contestualmente anche al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

1. Sig. Beniamino Sandrini, nota prot. n. 425376 del 10/10/2014;
2. Sig. Beniamino Sandrini, nota prot. n. 428387 del 13/10/2014;
3. Direzione Municipalità di Favaro Veneto, nota prot. n. 503561 del 25/11/2014;
4. Sergio Memo, nota prot. n. 506573 del 26/11/2014;
5. Associazione Popilia Annia, nota del 01/12/2014, acquisita con prot. n. 517478 del 02/12/2014;
6. Comune di Quarto d'Altino, nota prot. n. 533163 del 12/12/2014;
7. Comune di Venezia, nota prot. n. 553580 del 29/12/2014 di trasmissione della Delibera di Consiglio Comunale n. 100 del 16/12/2014;
8. Provincia di Venezia, nota prot. n. 109658 del 13/03/2015 di trasmissione della Deliberazione del Commissario n. 6 del 05/03/2015.

Sulla base della valutazioni effettuate dalla Commissione Regionale VIA nella seduta del 17/12/2014, con nota prot. n. 34576 del 27/01/2015 sono stati richiesti al proponente, al fine della prosecuzione dell'istruttoria finalizzata all'espressione del parere di competenza della Regione, chiarimenti ed integrazioni in merito alla documentazione depositata.

Facendo seguito a quanto comunicato da parte del Ministero dell' Ambiente con nota prot. n.7304 del 16/03/2015, In data 29/05/2015 il proponente ha provveduto a trasmettere approfondimenti ed integrazioni, con nota acquisita al prot. regionale n. 225811 del 29/05/2015. Dell'avvenuto deposito della nuova documentazione è stata data informazione a mezzo stampa attraverso la pubblicazione di avviso su "Il Corriere del Veneto" e su "Il Corriere della Sera" in data 29/05/2015.

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

L'intervento rientra tra i progetti di competenza VIA statale ai sensi dell' Allegato II al D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. La Regione Veneto è chiamata a esprimere il proprio parere nell'ambito del soprarichiamato procedimento statale.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Masterplan per l'aeroporto di Venezia con orizzonte 2021, riguarda l'ampliamento delle infrastrutture airside, l'ampliamento ed una razionale distribuzione delle infrastrutture landside.

Gli interventi previsti dal Masterplan 2021, anche detto Piano di Sviluppo aeroportuale, riguardano sia opere funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto sia opere legate ad una maggiore efficienza dell'aeroporto a prescindere dalle variazioni di traffico e movimenti merci e persone.

Si evidenzia che il Masterplan raccoglie e presenta in un'unica soluzione una serie di interventi che andranno a ridisegnare, da qui ai prossimi 6 anni, l'intera area aeroportuale. Alcuni di tali interventi sono già stati autorizzati, e sono attualmente in fase di cantierizzazione o di prossima cantierizzazione ma vengono comunque considerati nello studio presente. Altri invece sono il vero e proprio oggetto della presente valutazione d'impatto ambientale.

Le previsioni di incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei nei prossimi anni, comportano un relativo adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale, sia in termini di edificato (ampliamenti,



adeguamenti, demolizioni e ricollocazione) sia in termini di nuove costruzioni; inoltre si prevede un ampliamento delle aree di sedime attraverso l'acquisizione progressiva di terreni contermini.

L'anno di riferimento delle previsioni del Masterplan 2021 è stabilito nell'anno 2013, che costituisce anche l'anno di riferimento per le valutazioni dello Studio di Impatto Ambientale.

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto i dati relativi alla previsioni di domanda sono stati tradotti dal Masterplan in tipi e quantità di infrastrutture airside (piste, piazzale aeromobili, radioassistenze, AVL, segnaletica, ecc.) e landside (terminal passeggeri, parcheggi, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) necessarie affinché l'aeroporto sia in grado in futuro di gestire con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti.

	passaggeri	merci (t)	movimenti aerei totali
2013	8'388'475	37'681	80'999
2021	11'622'148	47'121	102'967

Il Piano Finanziario prevede un investimento complessivo di circa 315 milioni € al 2021.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
- 2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
- 2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel SIA sono stati presi in esame gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti, tra i quali si segnalano i seguenti:

a livello nazionale:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
- Piano per la Logistica
- Piano Nazionale degli Aeroporti
- Legge Obiettivo

a livello regionale e provinciale:

- Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)
- Piano Direttore 2000
- Piano di Gestione delle Acque



- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica
- Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Venezia
- Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia (2003-2008)
- Piano morfologico della laguna di Venezia
- Piano per la gestione delle risorse alieutiche della lagune della Provincia di Venezia
- Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)

a livello comunale:

- Variante al PRG per la Terraferma del Comune di Venezia
- Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera
- Variante parziale alla VPRG per la Terraferma denominata “Quadrante di Tessera”
- Variante al PRG vigente per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia
- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia
- Piani di Classificazione Acustica
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Venezia
- La pianificazione aeroportuale
- Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia

In particolare si evidenzia che:

- nel **PALAV** in prossimità dell'area portuale (art. 34) vengono indicate la strada romana “Triestina” e l'area archeologica di Altino e Le Mure. Le aree all'esterno dell'aeroporto sono infine indicate come aree a rischio idraulico (art. 31).
- nel **PTCP della Provincia di Venezia** l'area aeroportuale è vincolata dal punto di vista paesaggistico e, in prossimità dell'area di intervento, è presente una strada di origine romana (Via Annia) già indicata dal PTRC. Inoltre, l'area di intervento rientra nel perimetro del Sito UNESCO “Venezia e la sua laguna–Ecosistema della laguna veneziana”, DM 1 agosto 1985.
Il complesso aeroportuale si inserisce, pur non interferendo direttamente, all'interno di importanti elementi ambientali e naturalistici costituenti la rete ecologica provinciale (art. 28 NTA); la laguna, prospiciente alle piste, è tutelata come area umida (art. 26 NTA) e come biotopo (art. 24).
- nel **PAT** l'area aeroportuale risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico e archeologico (D.Lvo 42/04) e rientra nel sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”.

Dall'analisi di tali pianificazioni risulta il seguente quadro

è coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano per la logistica, con il Piano Nazionale degli Aeroporti e la Legge Obiettivo;

- è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera; il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, il Piano Faunistico Venatorio Regionale, il Piano Direttore 2000, il



Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia. Si prefigurano invece interferenze di natura ambientale con il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana in merito agli imbonimenti previsti in laguna;

- è coerente con il Piano Morfologico della Laguna di Venezia;
- non è coerente con la pianificazione provinciale in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale a causa degli imbonimenti previsti in Laguna mentre risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia e il Piano di gestione delle Risorse alieutiche delle lagune della Provincia di Venezia;
- non è coerente con la Variante al PRG per la Terraferma e con il Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia a causa degli imbonimenti previsti in laguna;
- è coerente con la Variante al PRG per la laguna e le isole minori anche riguardo gli aspetti relativi al moto ondoso da intenso traffico acqueo lungo alcuni canali lagunari;
- è coerente con la Variante parziale alla VPRG per la Terraferma “Quadrante di Tessera”, il Piano Generale del Traffico Urbano e il Piano Urbano della Mobilità;
- è coerente con il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia l'unico direttamente interessato dal punto di vista urbanistico dal Masterplan;
- non sono possibili valutazioni con il Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera che, alquanto datato, pur analizzando lo stato di fatto delle emissioni legate al traffico aereo, non interviene espressamente con alcuna misura sull'aeroporto;
- è coerente con il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminal di Tessera e la pianificazione aeroportuale;

Riguardo le aree protette e/o da salvaguardare, lo SIA segnala che gli interventi previsti dal Masterplan, si collocano nei pressi e parzialmente all'interno dei siti della Rete Natura 2000 di seguito elencati, ed è pertanto stata presentata apposita relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale.

SITI	CODICE
SIC Laguna superiore	IT3250031
ZPS Laguna di Venezia	IT3250046

Note istruttorie:

Il PSA non è coerente, a causa dei previsti imbonimenti, con il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la Variante al PRG per la Terraferma e il Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia.

Va evidenziato che trattasi di interventi all'interno del previsto confine aeroportuale. Questo deve in prima istanza essere definito con precisione planimetricamente

I beni del demanio aeronautico statale sono stati attribuiti in gestione alla SAVE attraverso la Convenzione di concessione tra ENAC e SAVE del 19.07.2001 (la “Convenzione ENAC-SAVE”). Questo documento non ha una planimetria allegata che individua chiaramente il demanio aeroportuale affidato a SAVE.

A questo scopo, il proponente dichiarato di aver avviato apposito procedimento coinvolgendo ENAC, l'Agenzia del Demanio, il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia, il Consorzio di Bonifica Dese Sile



La definizione dei confini aeroportuali è sancita dal Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e parzialmente aggiornato attraverso D.Lvo n. 151 del 15 marzo 2006. I principali riferimenti sono gli artt. 692, 693, 705 e 707 del Codice della Navigazione.

L'art. 693 del Codice della Navigazione prevede un'assegnazione ope legis dei beni del demanio aeronautico civile ad ENAC:

I beni del demanio aeronautico di cui alle lettere a) e b) del primo comma dell'art. 692 sono assegnati dall'ENAC in uso gratuito per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

All'individuazione dei beni di cui al primo comma provvedono le amministrazioni statali competenti con apposito atto di intesa.

Nella definizione delle aree oggetto di competenza aeroportuale viene inoltre in rilievo l'art. 707 del Codice della Navigazione, ai fini della determinazione delle zone soggette a limitazioni. In quest'ultimo più precisamente si recita:

“Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.”

Pertanto il confine aeroportuale inserito nel PSA è una proposta del Proponente che viene determinata come precedentemente descritto, gli Enti locali sono tenuti ad adeguare gli strumenti urbanistici in seguito alle decisioni ENAC relativamente alle aree che ricadono all'interno dello stesso

L'analisi del piano di zonizzazione acustica aeroportuale (ex DM 31 ottobre 1997) e dei Piani di classificazione acustica dei comuni potenzialmente interessati (Venezia, Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino-Treporti) evidenzia alcune problematiche

La zonizzazione acustica (ex DM 23.10.2008) definisce l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto (A, B, C) approvato il 23/10/2008:

- nelle aree ricadenti in fascia A non è consentito superare i 65 dB (A) e non sono previste limitazioni d'uso del territorio;
- nelle aree ricadenti in fascia B non è consentito superare i 75 dB (A),
- nelle aree ricadenti in fascia C, in cui sono consentite solo le attività funzionalmente connesse con l'uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali, è consentito il superamento dei 75 dB (A).

In base al Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.39 del 10.02.2005, l'aeroporto di Tessera ricade nella classe IV (“area di intensa attività umana”) e V (“aree prevalentemente industriali”). Il resto del territorio circostante l'area aeroportuale ricade nella Classe III (“aree di tipo misto”).

Considerato inoltre che:

- Il Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia, non aggiornato in recepimento alla Zonizzazione Acustica Aeroportuale, pone in classe III (55-60 dBA) delle zone a poca distanza dalla pista di atterraggio e decollo (area a nord, in corrispondenza della testa pista 22) mentre i valori di rumorosità dell'area saranno superiori a quanto indicato. Si ricorda a questo proposito quanto previsto dal DPCM 14/11/97 che individua (in riferimento ai limiti assoluti di immissione) la Classe IV (55-65 dBA) come quella idonea qualora ci si trovi in zone prossime a strutture di grande comunicazione
- Lo stesso dicasi per l'unica area posta in Classe VI e per il salto di Classe acustica in corrispondenza della Testa 4
- Infatti l'art. 4 comma 1 lett a della L. 447/95 prevede “*stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato secondo i criteri generali stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1-3-1991*”
- Anche se la Legge regionale 10 maggio 1999, n. 21 Art. 3 - Piano di classificazione acustica dei comuni-comma 9 recita “*Entro novanta giorni dalla definizione delle aree di rispetto nell'intorno degli aeroporti siti nel territorio regionale, ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Ministro dell'Ambiente 31 ottobre*



1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”, i comuni interessati adeguano il proprio piano di classificazione acustica e modificano, se necessario, gli strumenti urbanistici in vigore.” e pertanto entro fine 2003 i piani di zonizzazione acustica dei comuni doveva essere adeguati in base all’art. 4 sopra citato.

- In più l’art. 5 - Piani regolatori e di sviluppo aeroportuali - del DM 3 dicembre 99 “Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti ” al comma 1 recita “In caso di non coincidenza dei piani regolatori comunali, con i piani regolatori e di sviluppo aeroportuali e le deliberazioni delle commissioni previste dall’art. 5 del decreto ministeriale del 31 ottobre 1997, il Ministro dei trasporti e della navigazione d’intesa con il Ministro dell’ambiente, ovvero le regioni o le province autonome interessate, convocano un’apposita conferenza di servizi, ai sensi dell’art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni ed integrazioni.”.
- L’articolo sopra citato fa riferimento ai “piani regolatori comunali” pertanto si evidenzia quanto emerge dalle “LINEE GUIDA RELATIVE AI CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEI TERRITORI COMUNALI” dell’ Agenzia per la protezione dell’ambiente e per i servizi tecnici che al capitolo 1.1 Finalità e significato della classificazione acustica riporta “Nella normativa è comunque evidente l’intento di legare la programmazione urbanistica del territorio ad una sua programmazione “acustica”, come pure, ed è anche citato esplicitamente all’art. 2, comma 5, della L 447/95, di far sì che la programmazione urbanistica del territorio debba essere considerata sempre più un importante strumento di prevenzione nonché di risanamento acustico. (...)”
Se è vero che esiste un legame tra gli usi e le classi acustiche, allora non importa quali saranno le regole specifiche che ogni Regione fisserà per effettuare concretamente la classificazione: l’obiettivo principale dovrebbe comunque rimanere quello di mostrare le ricadute acustiche delle scelte effettuate in ambito urbanistico. In tale modo la zonizzazione assume l’importantissimo ruolo di strumento che permette di valutare la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate in sede amministrativa e come tale deve dialogare dinamicamente con la pianificazione urbanistica, contribuendo alla scelta migliore (...)”
- Inoltre la L.R. n. 21/1999 e s.m.i. – Norme in materia di inquinamento acustico al comma 4 dell’ art. 3 cita “A seguito dell’adozione di nuovi strumenti urbanistici comunali o di varianti di quelli vigenti, i comuni provvedono alle necessarie modifiche al piano di classificazione acustica”
- Pertanto emerge che la dicitura “piani regolatori comunali” di cui all’art. 5 del DM 3 dicembre 99 nel caso in fattispecie è riferibile anche ai piani di zonizzazione acustica comunale

La Commissione evidenzia l’esistenza, nello scenario attuale, di un’incoerenza delle zonizzazioni acustiche del Comune di Venezia con la Zonizzazione Acustica Aeroportuale. Ritiene che il piano zonizzazione acustica comunale è subordinato a quello aeroportuale. Ritiene opportuno un coordinamento delle autorità competenti al fine del superamento di tale contrasto in base l’art. 5 comma 1- Piani regolatori e di sviluppo aeroportuali - del DM 3 dicembre 99 “Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti ”

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Masterplan) è il documento che individua e sancisce l’attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4).

Un Piano di Sviluppo Aeroportuale tipico, come il Masterplan 2021 in esame, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo (passeggeri e conseguentemente i movimenti necessari per trasportarli) , individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare nel breve, medio e/o lungo termine.

Nel quadro delle opere previste dal Masterplan 2021 vi sono alcuni interventi già programmati ed autorizzati da tempo e che sono in corso di realizzazione. Gli impatti ambientali legati a questi interventi sono stati valutati e risolti all’interno delle procedure tecnico-amministrative che ne hanno deliberato la realizzabilità (nella Tabella sono esplicitati tutti i dispositivi autorizzativi ottenuti). Non essendo propedeutiche ad alcuno sviluppo di traffico,



la loro realizzazione non modifica l'attuale capacità aeroportuale pertanto gli impatti ambientali legati all'esercizio dell'aeroporto rimangono gli stessi dello stato di fatto (numero di passeggeri, numero di movimenti).

Codice	Intervento	Descrizione
1.01	Ampliamento terminal - Lotto 1	Ampliamento verso landside, attraverso la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.
2.09	Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area airside di un complesso di tre edifici destinati ad hangar elicotteri e mezzi di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: <ul style="list-style-type: none"> • presidio antincendio VV.F. • nucleo elicotteri VV.F. • nucleo elicotteri GdF oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in uso per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dello spostamento delle attività medesime.
2.20	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco. (VVF)
2.21	Nuova autorimessa	Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.
3.01	Percorso pedonale in quota "moving walkway" e nuova darsena	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti).
4.06.01	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.14.01	Riqualifica infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti (piste), attraverso il rifacimento delle pavimentazioni e la realizzazione di nuovi raccordi.
6.05	Canale scolmatore tratto di valle	Interventi di adeguamento della rete di scolo consortile di pertinenza dell'aeroporto (interventi eseguiti con il Consorzio di Bonifica Acque Risorgive). L'intervento prevede la realizzazione di una doppia condotta forzata che ha lo scopo di alleggerire il carico idraulico gravante sull'ultima parte del canale Pagliaghetta, la cui capacità di scolo è parzialmente compromessa dalle opere di tombinamento che il canale ha subito.
6.18	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti.

La pianificazione dello sviluppo futuro delle infrastrutture aeroportuali è correlata alla previsione della domanda di traffico aeroportuale per il periodo di riferimento (2014-2021). Le previsioni di sviluppo del traffico contenute nel Masterplan dell'aeroporto di Venezia sono quindi il punto di partenza per i dimensionamenti ed i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziario previsti dallo stesso Masterplan.

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto i dati, ottenuti dalle previsioni di domanda sono stati tradotti in tipi e quantità di infrastrutture airside (piste, vie di rullaggio, radioassistenze, AVL, segnaletica, piazzale aeromobili, ecc.) e landside (terminal passeggeri, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) affinché l'aeroporto sia in grado in futuro di sopportare con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti.



Alternative di progetto

Nel caso in esame non si possono chiaramente applicare alternative strategiche e di localizzazione, in quanto il Masterplan rappresenta di per sé lo strumento di esplicitazione di scelte strategiche e localizzative di livello nazionale e regionale.

Lo studio valuta e poi confronta distintamente due alternative:

- l'alternativa “zero”, rappresentata da uno scenario previsivo senza interventi e senza crescita;
- lo scenario di sviluppo in cui si realizzano le ipotesi di crescita previste dal Masterplan ed i conseguenti adeguamenti infrastrutturali.

Sviluppo del traffico

Le previsioni di traffico aereo si basano sulla mediazione dei risultati di diversi metodi di stima, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali più attendibili possibili. In particolare le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO “Manual of Air Traffic Forecasting” indicano di mediare i risultati di tre metodologie di stima, ossia proiezione delle linee di tendenza, metodo econometrico e studi di mercato, per metterli a confronto ed estrarne un andamento complessivo.

Il risultato ha evidenziato una importante quota di traffico extra-Schengen, che è plausibile aumenti nel tempo fino ad oltre il 37% del totale nel 2021. Secondo queste previsioni i passeggeri extra Schengen aumenterebbero al 2021 con un tasso medio annuo del 7.5% contro il 2.5% del traffico Schengen.

Sulla base delle analisi sviluppate dal Gestore aeroportuale sono state elaborate le previsioni di riempimento medio degli aeromobili, da cui poi trarre la stima dei movimenti. Al 2021 si stima dunque un numero di movimenti commerciali pari a circa 92'000, cui si aggiungono i circa 8500 dell'Aviazione generale, con un CAGR del periodo pari al 3.1%.

Fabbisogno in airside

I movimenti orari previsti sono stati anche questi articolati in base alla diversa tipologia di traffico; ne deriva un totale di 32 mov/h nel 2021 (esclusa Aviazione Generale).

l'uso di aeromobili di dimensioni superiori, in mancanza di interventi sulle infrastrutture di volo, determina una riduzione della capacità teorica della pista da 30 a 26 mov/h.

In tal senso si rendono necessari interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo in grado di accompagnare gli scenari di crescita.

Per il calcolo del fabbisogno di piazzole di sosta si è fatto riferimento ai movimenti orari attesi e ai fattori di traffico che caratterizzano lo scalo di Venezia

Fabbisogno in landside

Il dimensionamento delle infrastrutture landside deve essere effettuato sulla base del numero di passeggeri nell'ora di picco, stimato attraverso metodi alternativi indicati dagli organismi internazionali di settore. Nella fattispecie per la stima dell'ora di picco è stato utilizzato il metodo della 40ma ora più trafficata, indicato dall'ICAO. Nel 2013 nell'aeroporto di Venezia, nella 40ma ora più trafficata si sono registrati complessivamente 3386 passeggeri.

Da tali dati sono stati ricavati:

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

Al 2021, a fronte di una dotazione attuale di 6600 posti auto, si prevede un fabbisogno totale di 8310 posti auto (7554 destinati ai passeggeri e 755 destinati a rental car, tour operator ed operatori dell'aeroporto).

Al 2021 il fabbisogno dimensionale per il terminal cargo è stimato in 8639 m².



Per quanto riguarda le previsioni all'anno 2021, inerente all'adeguamento al regolamento ENAC, l'Ente, indica uno standard minimo di 500 posti auto per milione di passeggeri annui, più 10% posti auto per personale: quindi un totale di 550 posti auto.

Al 2021 i passeggeri annui previsti saranno 11.622.148, quindi 5.811 posti auto per passeggeri e 581 posti per addetti: totale 6.392 posti auto richiesti.

Codice	Intervento	Descrizione
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.
2.15	Espansione del sedime aeroportuale	Aree a nord ovest dell'aeroporto sul limite della SS14 Triestina. Area compresa tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessera, conosciuta come "Area Aeroterminal". Di tale area è prevista l'acquisizione entro il 2021, ma non sono dettagliati gli interventi, in quanto successivi al 2021. Aree a nord-est dell'aeroporto, che verranno utilizzate a servizio dei cantieri di riqualifica delle infrastrutture di volo (depositi materiali di risulta, aree per i mezzi e i materiali ecc.).
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consente la creazione di circa 1900 posti auto.
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).
3.44	Adeguamento viabilità esistente	Adeguamento della viabilità interna alle trasformazioni in area landside.
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualifica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione all'esterno del sedime.
5.06-5.32	Sottoservizi	Adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici)
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualifica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).
6.02	Adeguamento del depuratore	Interventi di adeguamento ai fini del riuso delle acque depurate per la gestione del ciclo idrico integrato.
6.17	Mitigazioni e compensazioni ambientali	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Masterplan.



Di seguito si riporta una tabella che riassume le previsioni di ampliamento del sedime necessarie all'adeguamento del sistema aeroporto.

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

Di seguito si descrivono brevemente le opere previste, sia autorizzate (scenario al 2014) che da autorizzare (scenario al 2021)

INTERVENTI AUTORIZZATI

Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01)

Il progetto prevede interventi di ampliamento dell'attuale terminal passeggeri, sviluppati su una superficie totale di circa 11'000 m², che porteranno l'aerostazione ad una superficie complessiva lorda di circa 76'300 m². Si prevede la copertura e trasformazione delle corti tra la viabilità e il terminal esistente.

Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09)

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del nuovo complesso di tre edifici ad hangar e uffici destinato a Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza, compresi i piazzali e le urbanizzazioni relative, all'interno dell'aeroporto.

L'intervento nasce dall'esigenza di liberare l'area di fronte al terminal passeggeri, per esigenze connesse alla sicurezza aeroportuale; per fare ciò le attività oggi intercluse tra piste e piazzali devono essere spostate in un'area diversa, e gli edifici oggi esistenti devono essere demoliti.

Da Nord a Sud il progetto prevede: la fascia a parcheggio, la strada di accesso agli edifici, i tre edifici accostati, i tre piazzali relativi, la viabilità perimetrale alle piste.

Campo prove VVF (codice 2.20)

L'intervento prevede la realizzazione di un piazzale in calcestruzzo al cui centro verrà posizionato un simulatore di semiala A320 dedicato alle esercitazioni di spegnimento incendi esterni di velivolo, incluso il caso di incendio per spargimento a terra di carburante.

Il piazzale per l'addestramento avrà forma quadrata e dimensioni di 60 m x 60 m per garantire lo spazio necessario per consentire l'addestramento con movimentazione completa, a 360°, dei mezzi di soccorso aeroportuale intorno al simulatore.

Nuova autorimessa (codice 2.21)

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.

Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01)

L'intervento consiste nella realizzazione di un percorso pedonale assistito mediante tappeti mobili (Moving walkway), sopraelevato rispetto al piano campagna in modo da evitare l'interferenza con la viabilità carraia esistente, e di un nuovo edificio, lungo la banchina nord-est della darsena, che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) finalizzato a rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento via acqua con Venezia e isole. Il percorso pedonale in quota funge da collegamento tra l'aerostazione e la darsena e si sviluppa per una lunghezza di circa 365 metri, di cui 310 metri su tappeti mobili. È costituito da una galleria chiusa e climatizzata, appoggiata su pilotis che ne sopraelevano l'impalcato di base fino a collocare il piano di calpestio a quota +10.65 m s.l.m.m.. L'intero edificio ha un'altezza massima di +15.50 m s.l.m.m.. La superficie coperta complessiva è di 4220 m².



Ampliamento del piazzale – fase 1 (codice 4.06.01)

L'intervento complessivo prevede l'ampliamento, in due fasi realizzative, del piazzale per la sosta degli aeromobili esistente (APRON).

I lavori della prima fase, autorizzati, attualmente in corso di realizzazione, riguardano la riorganizzazione dei piazzali aeromobili con la realizzazione di nuove piazzole di sosta in area Nord-Ovest.

Il progetto consente la realizzazione di n. 7 nuove piazzole di sosta aeromobili e, nell'angolo Nord-Ovest del nuovo piazzale, di un'area dedicata per la sosta di mezzi ausiliari ed attrezzature.

Riqualifica infrastrutture di volo (codice 4.14.01)

Gli interventi previsti in questa prima fase si sviluppano su una superficie totale di circa 110'000 m², di cui 42'000 m² di nuove superfici pavimentate.

Canale scolmatore tratto di valle (codice 6.05)

Si tratta dell'intervento di ricalibratura degli scoli Pagliaghetta e Cattal Acque Medie. Gli interventi sono situati al di fuori del sedime aeroportuale, e sono cofinanziati da SAVE S.p.A. e dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, cui va l'onere di autorizzazione, comunque già ottenuto.

Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi (codice 6.18)

Il progetto della "Nuova centrale di trigenerazione" prevede i seguenti interventi:

- la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico, ubicato nella posizione attualmente occupata dall'edificio denominato ex Brusutti e posto in prossimità del Fabbricato Area Tecnica, al cui interno verranno ricollocate le seguenti funzioni:
 - nuova centrale di cogenerazione;
 - nuova centrale frigorifera per la futura aerostazione;
 - cabina elettrica a servizio delle centrali suddette;
 - magazzino;
 - nuovo generatore di calore di potenza utile pari a 4 MW in grado di coprire la potenza termica della futura aerostazione;
- opere edili di sistemazione delle aree esterne adiacenti alla nuova centrale di trigenerazione;
- ingrandimento della centrale idrica esistente, all'interno del fabbricato che attualmente ospita la centrale termica;
- nuovi sottoservizi a servizio della futura aerostazione (cunicolo tecnologico di servizio con nuove tubazioni acqua calda, nuove tubazioni acqua refrigerata, nuova tubazione acqua sanitaria) e a servizio della nuova centrale di trigenerazione (tubazione gas metano, alimentazione idrica).

INTERVENTI OGGETTO DI V.I.A.

Ampliamento del piazzale - fase 2 (codice 4.06.02)

L'intervento riguardante i piazzali per la sosta degli aeromobili prevede l'ampliamento di quelli esistenti in modo compatibile alle previsioni di espansione dell'aerostazione. La localizzazione dell'intervento è compresa tra l'attuale APRON e la Statale Triestina. Si tratta della seconda fase dell'ampliamento, autorizzato e già in corso di realizzazione.

Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02)

Gli interventi infrastrutturali previsti di riqualifica delle infrastrutture di volo hanno l'obiettivo di far fronte dall'incremento del traffico aereo e di permettere lo sviluppo della vocazione internazionale ed intercontinentale



dello scalo, attraverso l'efficientamento delle vie di circolazione e la realizzazione di bretelle ad alta velocità a servizio della pista principale per la sola RWY 04R, oggi utilizzata nel 95% delle operazioni di volo annue.

Uno degli interventi maggiormente significativi ai fini del presente Studio, riguarda l'adeguamento normativo della RESA (area di sicurezza di fine pista - Runway End Safety Area) in testata 04R che prevede l'imbonimento di una porzione di circa 3 ha di area lagunare, quasi totalmente occupata di barene.

Ampliamento terminal - Lotto 2 (codice 1.04)

Il layout prevede due corpi di ampliamento: a nord e a sud del terminal attuale, che rimarrà così il fulcro dell'intero complesso del terminal passeggeri conservando l'immagine architettonica ormai consolidata.

L'ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza e ai passeggeri Schengen; l'ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen.

L'intervento prevede un ampliamento complessivo, tenuto conto anche del Lotto 1 autorizzato, 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)

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

L'intervento prevede la realizzazione ad Est del fabbricato esistente di un corpo aggiuntivo, che si sviluppa su 4 piani, complanari ai piani dell'edificio esistente

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

Per quanto riguarda le aree cargo e i servizi per la logistica, nel breve periodo il terminal merci rimane unico, nella posizione attuale; nelle immediate vicinanze verranno costruiti invece due edifici destinati ad accogliere gli spedizionieri, che devono essere ricollocati con i cantieri previsti per l'ampliamento del terminal passeggeri.

Il varco doganale esistente infine dovrà essere ricollocato in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri. Il nuovo varco doganale sarà collocato in prossimità del terminal ampliato con accesso diretto al piazzale aeromobili.

Park multipiano B1 (codice 3.05)

Il fabbricato di progetto si presenta come un parallelepipedo di dimensioni in pianta pari a 187.00 m per 91.60 m di larghezza, rastremata a 64.30 m sul fronte del terminal e per un'altezza massima fuori tutto di 14.70 m che si riduce sul fronte NE a 7.30 m dal piano terra ribassato. L'edificio si sviluppa su tre livelli.

Parcheggi a raso (codice 3.41-3.42-3.43)

I parcheggi a raso di cui si prevede la nuova realizzazione/ampliamento sono nello specifico:

- nuovo parcheggio "P6", lungo viale Da Mosto, che si sviluppa su un'area di 39'900 m² per una capacità totale di 1'119 posti auto;
- nuovo parcheggio denominato "Moving walkway", in quanto posto in prossimità del Moving walking, che si sviluppa su un'area di circa 6'300 m² per una capacità totale di 222 posti auto;
- ampliamento del parcheggio esistente "P4" per ulteriori 90 posti auto.

I nuovi parcheggi "P6" e "Moving walkway" verranno realizzati in aree in cui attualmente sono presenti alberature di pregio che gli interventi, compatibilmente con le infrastrutture da realizzare, preservano e valorizzano.



Adeguamento viabilità esistente (codice 3.44)

I nuovi edifici ed ampliamenti in area landside (park multipiano B1) e airside (ampliamento piazzali) comportano un adattamento della viabilità interna.

Le soluzioni previste per l'adeguamento della viabilità interna sono state verificate mediante microsimulazione dinamica, effettuata tramite il software Quadstone Paramics rel. 6.9.0, che ha permesso, nel percorso di progettazione del Masterplan, di identificare criticità e relative soluzioni adottate nel disegno del Masterplan in esame.

Opere idrauliche (codice 5.01)

Nell'ambito dell'intervento 5.01 vengono ricomprese le opere idrauliche delineate dal Masterplan idraulico.

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

Gli interventi previsti al 2021 dal *Masterplan idraulico*, di seguito elencati, contemplano il potenziamento della capacità di smaltimento delle portate meteoriche della rete di bonifica a valle dell'aeroporto:

- ricalibratura degli scoli Pagliagheta e Acque Medie Cattal fino alla nuova area di espansione del sistema Acque Medie (MP02 – prima fase);
- realizzazione della nuova area di espansione del sistema Acque Medie, per una superficie di 15 ha ed una capacità di invaso di 100'000 m³ (MP01);
- realizzazione di una nuova idrovora consortile (portata di progetto 16 m³/s) per lo scarico nel ramo morto del Canale Osellino di parte delle portate di piena transitanti lungo lo scolo Acque Medie Cattal, comprensiva di escavo del canale di collegamento con l'Osellino, della botte a sifone per l'attraversamento della SS Triestina, del canale di collegamento tra lo scolo Acque Medie Cattal e la nuova idrovora, dell'area di espansione della nuova idrovora e del completamento della ricalibratura dello scolo Acque Medie Cattal a valle dell'area di espansione sino alla nuova idrovora (MP02 – seconda fase).

Accanto a questi interventi altri ne sono previsti all'interno del sedime aeroportuale, per la riorganizzazione della rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche (in fase di realizzazione, già autorizzati o in fase di autorizzazione):

- realizzazione di un nuovo tracciato in condotta scatolare per il collettore Pagliagheta in sostituzione del tratto a cielo aperto interessato dalla prima fase dell'intervento di ampliamento del piazzale aeromobili (MP03);
- spostamento del tracciato a cielo aperto del collettore Pagliagheta nella zona land-side interessata dalla seconda fase dell'ampliamento dell'aerostazione e dal cunicolo tecnologico della nuova centrale di trigenerazione (MP04);
- realizzazione del primo tratto in condotta scatolare dello scolmatore del collettore Pagliagheta, destinato ad essere prolungato in prospettiva sino a raggiungere l'idrovora SAVE di cui si prevede la costruzione sul lungo periodo. Tale intervento consente insieme di collegare la porzione centrale delle piste di volo al nuovo impianto di trattamento unificato delle acque meteoriche e di ricavare un significativo volume di stoccaggio (MP05);
- realizzazione di un impianto di trattamento in linea a cartucce filtranti ricaricabili di tipo "Stormfilter con una capacità di 120 l/s per il trattamento unificato di tutte le acque di prima pioggia provenienti dal sedime aeroportuale e destinate in rete di bonifica. L'intervento prevede inoltre la realizzazione, subito a monte dell'impianto, di uno scatolare a doppia canna per lo stoccaggio delle acque di prima pioggia (Smaltimento Acque Meteoriche I° e III° Stralcio).

Adeguamento del depuratore (codice 6.02)

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



Al 2021 la configurazione finale di processo dell'impianto potrebbe essere quella schematizzata di seguito:

- grigliatura fine tramite nuova griglia a coclea che consente la separazione dei corpi grossolani dalle acque in ingresso;
- potenziamento bacino di accumulo ed equalizzazione dei reflui che permette di far fronte alle punte idrauliche di portata in ingresso, consentendo un'alimentazione costante ai comparti biologici successivi ed un'omogeneizzazione delle caratteristiche qualitative del refluo;
- ripartizione dei flussi tra vecchia e nuova linea;
- nuova linea biologica con sistema a membrane (MBR);
- settore della biomassa aerata, che consente di favorire lo sviluppo dei microrganismi più idonei a creare un fango attivo con buone caratteristiche di biodepurazione e sedimentabilità;
- comparto di pre-denitrificazione che consente l'abbattimento dei nitrati;
- vasca di ossidazione/nitrificazione (in questa vasca avviene anche il dosaggio di cloruro ferrico per realizzare la rimozione chimica del fosforo);
- comparto di post-denitrificazione, implementato per aumentare la resa di rimozione dei nitrati;
- bacino di riarazione, la cui funzione è quella di evitare di inviare alla sedimentazione finale liquami in condizioni anossiche che potrebbero generare fenomeni di rising del fango.
- sedimentazione finale;
- disinfezione finale dei reflui, prima dello scarico nel corpo ricettore (avviene già con sistema UV di nuova installazione);
- impianto di pressurizzazione acque di riuso (che pesca dal bacino di disinfezione finale)
- il trattamento dei fanghi di supero avviene nella vasca di ispessimento fanghi, dove si favorisce l'aumento del tenore di secco del fango lasciando che esso decanti e si separi dall'acqua surnatante che viene re-inviata in testa all'impianto.

Sottoservizi (codice 5.06-5.32)

Gli interventi di cui al codice 5.06 prevedono l'adeguamento complessivo dei servizi elettrici ed idraulici del sedime aeroportuale in conseguenza degli ampliamenti; gli adeguamenti idraulici vengono realizzati in conformità ai criteri e al disegno generale delineato nel Masterplan idraulico

Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33)

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova sottostazione AT/MT. L'area dedicata, comprensiva degli spazi tecnici e delle aree di manovra e viabilità, è di circa m 100 x m 100 (tale area comprende anche lo spazio necessario per la sottostazione di smistamento AT di Terna). La posizione ottimale sarà scelta una volta chiarite appieno le condizioni tecniche ed economiche di realizzazione di ognuna delle 2 soluzioni, anche e soprattutto con il contributo dell'Ente Distributore pubblico.

Il *Masterplan energetico* fornisce essenzialmente indicazioni di carattere generale per l'ottimizzazione del parco impianti e la realizzazione di nuovi edifici. Come da indicazioni della normativa in vigore, per le nuove costruzioni è prevista la realizzazione di impianti fotovoltaici, ad integrazione di quello già posato in copertura alla vecchia aerostazione.

Sistema antincendio

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

Studio trasportistico

Le analisi effettuate dimostrano, per il momento più critico dell'ora di punta, che:



- nella situazione attuale sono presenti svariate criticità, che tuttavia appaiono in parte superate grazie alla recente realizzazione della rotatoria fra SS 14 e bretella autostradale;
- nello scenario al 2016, di domenica, il Livello di Servizio (LdS) non è mai peggiore di B e non si ravvisano significative criticità; la situazione peggiora il lunedì, quando si raggiunge un LdS C sia nella SS n. 14 fra Tessera e l'accesso aeroportuale di Viale Galilei, sia nell'immissione della bretella autostradale sulla Strada Statale; si tratta comunque di tempi di ritardo ammissibili e di code momentanee.
- nello scenario al 2021, di domenica, la situazione non cambia in termini generali; invece, al lunedì, oltre ad osservare un LdS C nei tronchi già in precedenza interessati da rallentamenti (con aumento di code e ritardi), si evidenzia un peggioramento della funzionalità della rete anche sulla SS n. 14 fra Viale Galilei e la rotatoria della bretella autostradale (anche qui LdS C); qualche ulteriore rallentamento si ha anche nella Strada Statale in Campalto, in direzione Tessera;
- nello scenario al 2021 si registra un significativo aumento nella somma dei ritardi, a causa principalmente dell'aumento dei veicoli presenti nella rete stradale; gli accodamenti che si registrano sono tollerabili, tanto più se si considera che consentono di assorbire eventuali anomalie di deflusso, risultando il Livello di Servizio non peggiore di C.

Mitigazioni e compensazioni ambientali (codice 6.17)

Si tratta di una voce di investimento del Masterplan in cui vengono identificati interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità. Vengono di seguito elencate.

Codice (M-mitigazione; C- compensazione)	Descrizione	Risultati attesi
M1	Insonorizzazione acustica degli edifici	rumore: attenuazione del rumore tale da riportare il livello sonoro negli edifici residenziali ai livelli che rientrano nei limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale (Venezia e Marcon) salute pubblica: attenuazione del disturbo derivante dal rumore aeroportuale alla popolazione residente negli edifici sottoposti a livelli che superano i limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale (Venezia e Marcon)
M2	Terrapieno vegetato sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto	atmosfera/salute pubblica: funzione di abbattimento del particolato rumore/salute pubblica: attenuazione del rumore proveniente dal sedime aeroportuale, specificamente rispetto alle fonti quali darsena ed operazioni a terra di aviazione generale, nei confronti dell'abitato di Tessera; crea inoltre una "zona tampone" che rappresenta una barriera visuale per gli abitanti nei confronti dell'infrastruttura e della sua percezione
M3	Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera	atmosfera/salute pubblica: funzione di abbattimento del particolato rumore/salute pubblica: debole attenuazione del rumore proveniente dal sedime aeroportuale nei confronti dell'abitato di Tessera; la sola vegetazione (sieponi, fasce boscate) è insufficiente come barriera con funzione antirumore, tuttavia, poiché gli alberi disperdono le alte frequenze, la loro presenza può ridurre il fastidio dovuto ai suoni più penetranti e "stridenti"; crea inoltre una "zona tampone" che rappresenta una barriera forte per gli abitanti nei confronti dell'infrastruttura e della sua percezione
M3b	Terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera	atmosfera/salute pubblica: funzione di abbattimento del particolato rumore/salute pubblica: attenuazione del rumore proveniente dal sedime aeroportuale nei confronti dell'abitato di Tessera; la presenza del terrapieno unitamente alla vegetazione (sieponi, fasce boscate) è sufficiente a realizzare abbattimenti acustici dell'ordine del 2-4 dB Leq; crea inoltre una "zona tampone" che rappresenta una barriera visuale forte per gli abitanti nei confronti dell'infrastruttura e della sua percezione
M4	Trattamento fotocatalitico antimog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto	riduzione della dispersione di NOx derivanti dai gas di scarico dei veicoli che percorrono la viabilità interna dell'aeroporto
M5	Dissuasori di velocità in canale di Tessera	riduzione del moto ondoso nell'ultimo tratto del canale di Tessera e nella darsena dell'aeroporto



Codice (M-mitigazione; C-compensazione)	Descrizione	Risultati attesi
M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto	riduzione del moto ondoso all'interno della darsena dell'aeroporto (in associazione a M5)
C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera – Cà Noghera	riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turistico-ricreativa, rispondendo ad un'istanza delle popolazioni residenti rispetto alla dotazione ciclopedonale dell'area.
C1b	Nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Campalto	riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turisticoricreativa, rispondendo ad un'istanza delle popolazioni residenti rispetto alla dotazione ciclopedonale dell'area.
C2	Rotatoria stradale a Tessera	L'intervento risponde ad un'istanza delle popolazioni residenti e mira ad una riqualifica delle infrastrutture stradali urbane dell'abitato di Tessera prossimo all'aeroporto.
C3	Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna	recupero e tutela di un tratto archeologico di elevato interesse nazionale di Via Annia risalente al 159-131 a.C..
C4	Riqualifica dell'area di barena Campalto	riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turisticoricreativa
C5	Riqualifica barene canale di Tessera	suolo e sottosuolo: compensazione della perdita di barena per l'adeguamento della RESA; conservazione delle morfologie barenali naturali lungo il canale di Tessera

Fasi di progetto e crono programma

Il crono programma, di seguito riportato, è riferito al Piano degli investimenti degli interventi.

Codice	Intervento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1.04	Ampliamento terminal - Lotto 2								
2.19	Riprotezione UPS e Dogana								
2.33	DHL nuovo cargo building								
2.34	Varco doganale, ricollocazione								
3.05	Park multipiano B1								
3.41-3.42-3.43	Parcheggi								
3.44	Adeguamento viabilità esistente								
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2								
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo								
5.01	Opere idrauliche								
5.06-5.32	Sottoservizi								
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)								
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione								
6.02	Adeguamento del depuratore								

**Quadro economico - Piano degli investimenti**

Nel SIA si dichiara che il Piano degli Investimenti al 2021 incluso nel Masterplan è stato redatto in coerenza con il Contratto di Programma 2012-2021. La spesa complessiva è di circa 315 milioni di €.

Codice	Intervento	Costi [€]
1.04	Ampliamento terminal – Lotto 2	152'360'775
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	6'863'593
2.33	DHL nuovo cargo building	7'300'000
2.34	Varco doganale, ricollocazione	1'380'000
3.05	Park multipiano B1	26'337'196
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	3'074'000
3.44	Adeguamento viabilità esistente	805'000
4.06.02	Ampliamento del piazzale – fase 2	7'811'016
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	70'227'645
5.01	Opere idrauliche	4'397'600
5.06-5.32	Sottoservizi	10'862'567
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	1'712'361
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	3'000'000
6.02	Adeguamento del depuratore	1'810'801
6.17*	Mitigazioni e compensazioni ambientali	17'900'000
TOTALE		315'842'554

INTEGRAZIONI MAGGIO 2015

Il proponente ha presentato in data 29/05/2015 integrazioni al progetto in risposta alle osservazioni ricevute dagli enti e dai privati.

Tali integrazioni, che rispondono puntualmente a quanto richiesto e che sono state considerate nella stesura del presente documento, sono così costituite:

Documento	Argomento	Codice richiesta
23957-REL-T700 (presente documento)	Controdeduzioni	MinAmb_42, RVE_13
23957-REL-T701	Quadro di riferimento programmatico	MinAmb_1a, MinAmb_1b, RVE_11, RVE_12
23957-REL-T702	Atmosfera	MinAmb_2, MinAmb_3, MinAmb_4, MinAmb_5
23957-REL-T703	Ambiente idrico – stato di fatto	MinAmb_7, MinAmb_8
23957-REL-T704	Traffico acqueo	MinAmb_9, MinAmb_18, MinAmb_22



Documento	Argomento	Codice richiesta
23957-REL-T705	Ambiente idrico – impatti	MinAmb_11, MinAmb_12, MinAmb_13, MinAmb_14, MinAmb_15, MinAmb_16, MinAmb_17, RVE_4a,
23957-REL-T706	Imbonimento barena	MinAmb_19, MinAmb_20, MinAmb_21
23957-REL-T707	Vegetazione Flora e Fauna e Valutazione di incidenza	MinAmb_25, MinAmb_26, MinAmb_40, MinAmb_41, MinAmb_39
23957-REL-T708	Rumore	MinAmb_27, MinAmb_28, MinAmb_29, MinAmb_30, MinAmb_31, MinAmb_33, MinAmb_34, MinAmb_35, MinAmb_36, RVE_02a, MinAmb_32
23957-REL-T709	Sito UNESCO e vincoli archeologici	RVE_4e IV, RVE_5, RVE_9
23957-REL-T710	Masterplan 2021	MinAmb_10, RVE_01, RVE_3a, RVE_3b, RVE_4b, RVE_4c, RVE_4d, RVE_4e I, RVE_4e II, RVE_4e III, RVE_6, RVE_7, RVE_10
23957-REL-T711	Monitoraggi e mitigazioni	MinAmb_6, MinAmb_23, MinAmb_24, MinAmb_37, MinAmb_38, RVE_02b, RVE_02c, RVE_02d, RVE_8

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Sono qui analizzati in forma sintetica i risultati della stima degli impatti, considerando il sistema nelle sue componenti (rif. DPCM 27.12.1988).

Sintesi degli impatti:

- atmosfera
- ambiente idrico
- suolo e sottosuolo
- aspetti naturalistici
- rumore
- radiazioni ionizzanti e non ionizzanti
- inquinamento luminoso
- salute pubblica
- paesaggio e patrimonio culturale
- aspetti socio-economici
- Piano di Monitoraggio

Gli scenari considerati nella stima degli impatti sono così strutturati:

stato di fatto	<p>n. passeggeri: registrati nell'anno 2013</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell'anno 2013</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2013</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2013 dai tracciati radar</p> <p>traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2013 (fonte ACI)</p> <p>traffico acquatico: stima n. taxi sulla base del profilo passeggero 2013 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri), stima n. vaporette sulla base del numero di corse del vettore Alilaguna (orario operante nel 2013)</p> <p>altre sorgenti emissive in atmosfera: locali di riscaldamento e condizionamento al 2013 (consumi di gasolio e metano al 2013); mezzi a terra al 2013 (consumi gasolio e benzina al 2013)</p> <p>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2013</p>
opzione zero	<p>n. passeggeri: registrati nell'anno 2013</p>



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

Atmosfera

L'analisi della componente atmosfera è stata effettuata con particolare riferimento all'area vasta potenzialmente interessata dagli effetti degli interventi sul territorio e dal previsto incremento del traffico aeroportuale. Tale area ricade principalmente all'interno del Comune di Venezia la cui qualità dell'aria è monitorata da alcune centraline gestite da ARPAV e da una centralina del gestore aeroportuale, SAVE S.p.A., posta a ridosso della pista.

La qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale presenta caratteristiche confrontabili con quelle registrate dalla rete ARPAV; in particolare si conferma l'assenza di criticità per i composti del biossido di zolfo (SO₂) e del monossido di carbonio (CO), mentre per polveri (PM10) e ossidi di azoto (NO_x) si verificano, analogamente a quanto avviene nell'intero territorio comunale, situazioni di mancato rispetto dei limiti normativi, anche se non vi sono evidenze di correlazione tra le concentrazioni in aria di polveri e ossidi di azoto e le fluttuazioni del traffico aereo.

La fase di costruzione del Masterplan si svilupperà per fasi successive nel corso di diversi anni fino al 2021, interessando molte parti del sedime aeroportuale. I cantieri che opereranno nello sviluppo aeroportuale saranno diversificati a seconda del tipo di intervento; risultano significative, per l'estensione delle aree interessate e la durata, le attività connesse alla riqualifica ed adeguamento normativo delle piste. In considerazione delle misure di attenuazione adottate dal Masterplan per i cantieri, dalla reversibilità della perturbazione, caratteristica di questa fase, si ritiene che l'impatto associato alla fase di costruzione sia trascurabile.

Per lo scenario previsivo senza intervento, in fase di costruzione, che riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale, non si evidenziano criticità, anche in considerazione delle procedure autorizzative ottenute (impatto trascurabile).

L'analisi degli impatti in fase di esercizio ha previsto l'utilizzo di modellistica dedicata: in particolare, la stima delle emissioni dagli aeromobili è stata effettuata con il software EDMS, mentre per la stima delle emissioni dal



traffico veicolare è stato utilizzato il programma COPERT. Calpuff Model System è stato utilizzato per simulare la dispersione in atmosfera degli inquinanti dalle diverse sorgenti considerate.

Sono stati a tal fine analizzati due diversi scenari: lo scenario previsivo senza intervento (scenario 0), nell'ipotesi in cui non ci sia incremento di traffico aereo né veicolare e lo scenario al 2021 che prevede invece un aumento del traffico aereo e conseguentemente un aumento del traffico veicolare e acqueo e delle emissioni dai mezzi di servizio a terra.

Per quanto riguarda lo scenario 0 sono state stimate le concentrazioni ai recettori presenti nell'intorno aeroportuale. Ne risulta che per tutti gli analiti, in tutti i recettori, le concentrazioni in aria sono molto basse, ampiamente inferiori ai limiti di legge. In tal senso per lo scenario 0 l'impatto per tutti i composti considerati è trascurabile.

Per lo scenario di sviluppo al 2021 sono state stimate le concentrazioni ai recettori. Ne risulta che per le polveri (sia PM10 sia PM2.5) e il benzene al 2021 non si registra alcun aumento delle concentrazioni ai recettori. Per quanto riguarda il benzo(a)pirene le concentrazioni ai recettori al 2021 sono del tutto confrontabili con quelle stimate al 2013: in questo caso, pur avendo la componente aeronautica emissioni maggiori, l'effetto di diluizione e dispersione porta ad avere una sostanziale confrontabilità tra i pesi relativi della sorgente traffico stradale e aereo in termini di concentrazioni ai recettori. Diversa la situazione per il biossido di azoto (NO₂) che presenta dei leggeri incrementi ai recettori nel 2021 rispetto al 2013; considerando che per questo composto il valore di fondo già oggi non è lontano dal limite normativo, incrementi anche relativamente modesti (in questo caso pari al massimo a +13%) non possono essere considerati del tutto trascurabili. Infine per quanto riguarda la formaldeide, composto strettamente correlato alle emissioni aeronautiche, i recettori evidenziano un aumento di concentrazione al 2021, che comunque si mantiene su valori ampiamente inferiori agli Standard di Qualità ambientale suggeriti dal World Health Organization.

Per lo scenario al 2021 si valuta un **impatto negativo basso** in relazione agli aumenti di concentrazione stimati per il biossido di azoto e al contributo complessivo rispetto al fondo dell'area generato dall'aeroporto (21%).

Note istruttorie:

I dati sono stati aggiornati, in fase di integrazione, al 2014. I tre rapporti trimestrali considerati (relativi alla centralina dell'aeroporto) evidenziano in modo concorde che l'aeroporto Marco Polo, pur essendo sicuramente una sorgente emissiva di entrambi questi composti, non appare essere una sorgente dominante nell'area monitorata ed il suo contributo appare significativamente inferiore a quello delle altre sorgenti del territorio.

Le integrazioni presentate nel documento in oggetto hanno riguardato anche la stima del contributo percentuale di ossidi di azoto (NO_x) e Composti Organici Volatili Non Metanici (COVNM) generati dall'aeroporto Marco Polo di Venezia rispetto agli scenari emissivi regionali, provinciali e comunali come stimati da ARPA Veneto. Per entrambi i composti ovviamente il contributo percentuale è decrescente passando dalla scala regionale a quella locale. Nel caso degli ossidi di azoto le emissioni generate dall'aeroporto Marco Polo (comprese tutte le fonti emissive ad esso correlate: oltre agli aerei, il traffico veicolare indotto, il traffico acqueo indotto, l'aerostazione e i mezzi di servizio a terra) sono pari al 2.4% delle emissioni totali stimate per questi composti a livello comunale.

Anche per i Composti Organici Volatili Non Metanici il contributo emissivo a scala locale prodotto dall'aeroporto Marco Polo è basso (pari al 2.5%). Per i COV le emissioni stimate per la sorgente aeroportuale (quindi comprese tutte le fonti correlate al funzionamento dell'aeroporto) sono pari a 85.7 tonnellate (dati riferiti al 2013) su una emissione comunale stimata da ARPAV pari a 3'502 tonnellate (dato riferito al 2010).

Per quanto riguarda il contributo delle emissioni aeroportuali di NO_x e COV alla formazione di ozono, sono state eseguite delle simulazioni con lo strumento EKMA/OZIPR (Empirical kinetic Modeling Approach/Ozone Isopleth plotting Package Research-oriented), prodotto dall'US-EPA.

I risultati ottenuti hanno evidenziato che il contributo aeroportuale alla formazione di ozono è del tutto trascurabile, in quanto le concentrazioni in aria stimate nello stato attuale (Scenario 0 con aeroporto in attività) e per il futuro (Scenario 2021 con sviluppo aeroportuale) restano sostanzialmente uguali se non addirittura leggermente più basse rispetto al caso senza aeroporto.

Ambiente idrico

L'analisi della componente è stata effettuata con particolare riferimento all'area vasta potenzialmente interessata



dagli effetti degli interventi sul territorio e dal previsto incremento del traffico aeroportuale. L'area si compone di una parte relativa alle acque di transizione della laguna di Venezia e di una parte relativa alle acque interne, limitatamente alla porzione terminale del bacino idrografico dei fiumi Dese e Marzenego, con particolare riferimento ai sottobacini di bonifica immediatamente circostanti l'aeroporto (sottobacini Cattal e Campalto).

L'aeroporto Marco Polo, ubicato in fregio alla laguna, si affaccia su un'area di bassi fondali caratterizzata da scarsa vivacità idrodinamica e da tempi di residenza piuttosto elevati, dell'ordine di 10÷20 giorni. La qualità delle acque lagunari nei corpi idrici appartenenti all'area vasta è significativamente influenzata da molteplici pressioni, sia di carattere puntuale che diffuso. Gli apporti fluviali e delle acque di dilavamento delle superfici urbanizzate dell'entroterra, gli scarichi della zona industriale di Porto Marghera, la vicinanza con il centro storico di Venezia e il traffico (nautico, terrestre e aeroportuale) rappresentano le principali pressioni insistenti sui 3 corpi idrici lagunari di principale interesse.

In relazione a tali pressioni, le acque dei corpi idrici situati nell'area antistante l'aeroporto, rispetto al resto della laguna, si distinguono per una maggiore presenza di nutrienti e di alcuni inquinanti chimici appartenenti e non appartenenti all'elenco di priorità di cui al DM 260/2010.

I corpi idrici che costituiscono l'area vasta oggetto dello studio (PC1 - Dese, PNC1 – Marghera, PNC2 – Tessera) evidenziano infatti superamenti degli standard di qualità per l'azoto inorganico disciolto in alcune stazioni, caratteristica comune anche alle altre aree di gronda lagunari caratterizzate da apporti fluviali significativi (Teneri e Val di Brenta). A livello di medie per corpo idrico non ci sono superamenti per azoto inorganico e fosforo. Per quanto riguarda la classificazione di stato ecologico, effettuata anche sulla base del monitoraggio degli elementi di qualità biologica effettuato nel 2011, i tre corpi idrici sono risultati in stato SCARSO a causa del giudizio attribuito all'elemento di qualità biologica macrofite.

I sedimenti lagunari della medesima area sono caratterizzati principalmente da una diffusa contaminazione da mercurio, comune ai corpi idrici della laguna nord e centro nord, caratterizzata da concentrazioni frequentemente superiori allo standard di qualità ambientale (0.3 µg/kg). Altre sostanze presenti nei sedimenti dell'area in concentrazioni superiori agli standard di qualità ambientale sono cadmio, piombo, IPA, diossine e PCB.

L'area di terraferma circostante l'aeroporto, a scolo meccanico, appartiene ai bacini di bonifica afferenti all'idrovora di Campalto, che recapita nel tratto finale del canale Osellino, e all'idrovora Cattal, che recapita nel tratto terminale del fiume Dese, entrambe gestite dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

In ragione della sua giacitura depressa e dell'urbanizzazione massiccia e in continua espansione, l'area risulta significativamente vulnerabile agli allagamenti, per la sopravvenuta insufficienza dei collettori di bonifica, che risultano oggi sottodimensionati rispetto alle necessità di collettamento delle portate generate nei bacini.

La qualità delle acque del bacino scolante nelle aree di maggiore interesse per lo studio (porzione terminale del bacino del Dese e del Marzenego-Osellino) si caratterizza per la presenza di nutrienti e sostanze organiche di sintesi tra cui in particolare i pesticidi. Con riferimento al monitoraggio eseguito in conformità con la Direttiva 2000/60, le stazioni di foce dei bacini del Dese e del Marzenego-Osellino sono caratterizzate da valori di LIM Eco (Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori) generalmente associabile ad un livello sufficiente.

TRAFFICO ACQUEO

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

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

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

La sollecitazione indotta sui fondali e sui frontali barenali dal transito della singola imbarcazione rimane tuttavia immutata, e così pure il suo effetto sulla morfologia. L'aumento del traffico acqueo non produrrà secondo il proponente nuovi impatti, diversi o maggiori di quelli attualmente osservati, bensì una velocizzazione di quel processo di degradazione già in corso da lungo tempo e ormai verosimilmente prossimo al punto di equilibrio



(sollecitazione generata dal moto ondoso in equilibrio con la resistenza dei fondali e delle aree emerse).

Una efficace azione di contrasto a questa tendenza in atto è certamente possibile per l'ultimo tratto di canale, quello contornato da barene, dove l'utilizzo di tipologie di protezione del bordo barenale ormai consolidate associate ad un ripascimento eseguito a regola d'arte permette di ripristinare la barena con una ragionevole certezza di resistenza al moto ondoso e durata nel tempo (compensazione C5).

Diversa è la situazione per il tratto di canale compreso tra l'isola di Murano e l'inizio delle barene, dove il canale di Tessera è contornato da bassi fondali. Qui la soluzione di gran lunga più efficace sarebbe indubbiamente quella di ridurre all'origine la sollecitazione ondosa, attraverso il rispetto dei limiti di velocità già esistenti, palesemente ignorati su tutto o gran parte del canale dalla maggioranza delle imbarcazioni. In tal senso il proponente prospetta di predisporre sistemi di controllo della velocità.

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

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

DRENAGGIO DELLE ACQUE

Il drenaggio delle aree aeroportuali è assicurato da una articolata rete di raccolta delle acque meteoriche, con recapito finale in rete di bonifica o in laguna. Recapitano in laguna le testate della pista di decollo e la fascia erbosa lato laguna che corre lungo la pista nel tratto centrale; nel collettore Pagliaghetta, afferente all'idrovora Cattal attraverso il collettore Acque Medie Cattal, convogliano le rimanenti superfici impermeabili.

Tutte queste aree sono servite da impianti di trattamento dedicati, di varia tipologia. Fanno eccezione il tratto centrale della pista di decollo, che scarica direttamente nel collettore Pagliaghetta attraverso una condotta dedicata, senza alcun trattamento, e l'ultima porzione settentrionale della pista di decollo, area verde non interessata dal transito di aeromobili, mezzi né veicoli, che scarica direttamente in laguna (ramo morto del Canale Osellino), anch'essa senza trattamento. Ancora, recapita direttamente in laguna, senza trattamento, la strada perimetrale di servizio che corre lungo il bordo meridionale dell'area di volo.

Tale area non è sottoposta a controlli in ambito di scarico in laguna in quanto trattasi di un bacino a cui non è associata alcuna tipologia di rischio di inquinamento per sversamenti accidentali o per movimentazione di mezzi in corrispondenza ad esso, essendo posto al limite estremo della pista

ACQUE NERE

In merito infine alle acque nere generate all'interno dell'area aeroportuale, la configurazione attuale dell'impianto di depurazione delle acque nere è il risultato di una serie di interventi, che dal 2003 ad oggi si sono resi necessari per adeguare il depuratore alla normativa nazionale, DM 30.07.99, che ha fissato per gli effluenti che recapitano in laguna di Venezia e nel suo bacino scolante, limiti molto restrittivi allo scarico. Tale Decreto ha imposto l'integrazione della filiera depurativa pregressa fino ad arrivare allo stato attuale. L'impianto tratta oggi portate che sono ai limiti della capacità di progetto e impiantistiche, con la necessità di alcuni potenziamenti e riqualifiche significative. Gli interventi dovranno essere realizzati parte nell'immediato, parte nel breve e medio termine consentendo di adeguare la realtà del depuratore a servizio dell'aeroporto alle attuali ed alle future ricettività della stazione aeroportuale.

Gli interventi pianificati nella prima fase hanno l'obiettivo di risolvere le principali sofferenze in termini di capacità e potenziamento di alcune fasi del processo con l'obiettivo di soddisfare la domanda di trattamento fino a 9-9,5 milioni di passeggeri.

In questa prima fase si prevedono gli interventi più importanti, ovvero:

- sostituzione dell'attuale grigliatura fine;
- adeguamento idraulico del sollevamento;



- adeguamento del bacino di accumulo ed equalizzazione;
- inverter sulla pompa di ricircolo della miscela aerata;
- implementazione del sistema di controllo azoti con logiche a cicli sequenziali;
- controllo proporzionale del dosaggio di cloruro ferrico;
- installazione di un filtro terziario;
- installazione di un impianto di trattamento di affinamento con sedimentazione accelerata da micro sabbia;
- installazione di un sistema di disidratazione meccanica dei fanghi;
- installazione di un impianto di trattamento chimico – fisico con sedimentazione accelerata da micro sabbia;
- i soffiatori resteranno all'interno di un locale tecnico debitamente insonorizzati;
- riutilizzo delle acque.

Gli interventi della seconda fase sono funzionali al potenziamento dell'impianto utile a garantire capacità di trattamento per una domanda pari a 12'000'000 di passeggeri all'anno e da realizzarsi entro il 2021.

Le installazioni previste in questa fase saranno pertanto:

- realizzazione di una linea acque, con tecnologia a membrane, per il trattamento e riuso delle acque reflue;
- disinfezione effluente dalla linea MBR.

IMPATTI

Gli impatti individuati in relazione alla fase di costruzione, per lo scenario 0 e lo scenario al 2021, relativi ai possibili effetti sulla qualità delle acque, sono stati valutati trascurabili sia in relazione all'intervento di imbonimento della barena in prossimità della testata 04R, non in grado di modificare il clima di torbidità del tratto terminale del Canale di Tesserà, sia in relazione agli interventi di risezionamento dei collettori di bonifica a valle dell'aeroporto, dove gli effetti peggiorativi attesi durante le operazioni di scavo rimarranno fortemente limitati nel tempo e nello spazio.

I principali impatti prefigurabili dall'attuazione del Masterplan in relazione alla fase di esercizio sono relativi alla salvaguardia idraulica del territorio circostante l'aeroporto e alla qualità dei corpi idrici superficiali in cui recapitano le acque reflue e di dilavamento provenienti dall'area aeroportuale.

Nello scenario previsivo senza interventi (scenario 0) la messa a disposizione di adeguati volumi di compensazione all'interno del sedime aeroportuale assicurerà l'invarianza idraulica, con impatto nullo sulle portate in rete di bonifica, mentre l'insieme delle opere idrauliche – all'interno del sedime aeroportuale e in rete di bonifica – previste al 2021 genererà complessivamente un miglioramento dell'efficienza della rete idraulica di drenaggio e smaltimento delle portate meteoriche, con impatto positivo sulla salvaguardia idraulica del territorio.

Per quanto riguarda la qualità delle acque della rete di bonifica, gli interventi di collettamento e trattamento unificato delle acque meteoriche già autorizzati consentiranno nello scenario previsionale senza interventi una riduzione dei carichi di inquinanti veicolati in rete di bonifica dalle acque di prima pioggia (impatto positivo), mentre per lo scenario al 2021 ad un contenuto incremento dei carichi, legato all'aumento del traffico e delle superfici impermeabili, corrisponderà una invarianza/diminuzione delle concentrazioni di inquinanti in rete di bonifica, dando luogo ad un impatto trascurabile.

All'aumento del traffico di aeromobili e quindi delle deposizioni atmosferiche di inquinanti sulle aree della pista che drenano in laguna corrisponderà invece un incremento dei carichi inquinanti immessi in laguna con le acque di prima pioggia ed un incremento delle concentrazioni di inquinanti nelle acque meteoriche trattate in uscita dagli impianti a filtro esistenti, che potranno dare luogo in qualche occasione alla presenza di concentrazioni significative di inquinanti in colonna d'acqua nelle acque lagunari in prossimità dei punti di recapito. In ogni caso l'aumento stimato delle concentrazioni prodotto dall'ipotesi di sviluppo aeroportuale in fase di esercizio è destinato a produrre non rilevanti aumenti di concentrazioni nei corpi idrici lagunari, dando luogo quindi ad un impatto trascurabile.

L'impatto dell'aumento del numero dei passeggeri sulla qualità delle acque superficiali in rete di bonifica attraverso le acque nere sarà invece controbilanciato dalla riorganizzazione del sistema di trattamento, che prevede la sostituzione dell'impianto attuale con un nuovo impianto compatto tipo MBR (Membrane Bio Reactor), dimensionato in funzione dell'evoluzione attesa del numero di passeggeri, nonché il riutilizzo di parte



delle acque depurate per il soddisfacimento di necessità legate agli usi non idropotabili. Il risultato finale sarà una riduzione dei carichi residui di inquinanti scaricati in rete idrica superficiale e quindi un impatto positivo.

Un ulteriore impatto, relativo alla sola fase di esercizio dello scenario al 2021, riguarda l'effetto dell'incremento del traffico acqueo da e per l'aeroporto sul moto ondoso nella darsena dell'aerostazione e sulla morfologia delle sponde naturali dell'ultimo tratto del canale lagunare di accesso (Canale di Tessera).

L'energia del moto ondoso crescerà in prima approssimazione linearmente con il numero di passeggeri, dando luogo ad un impatto negativo basso che diventa trascurabile a fronte delle mitigazioni previste, che comprendono l'installazione di dissuasori di velocità nel tratto terminale del canale di Tessera, la realizzazione lungo le pareti della darsena aeroportuale di strutture assorbenti in grado di ridurre la riflessione delle onde e il recupero di parte delle barene esistenti nell'area, comprensivo di interventi di protezione delle sponde contro l'azione del moto ondoso.

Note istruttorie:

Relativamente alla coerenza degli interventi delineati nel Masterplan Idraulico rispetto a quelli che il Consorzio di bonifica Acque Risorgive ha in corso, è stata evidenziata una parziale incompatibilità limitatamente all'intervento di realizzazione denominato 6.05 Canale Scolmatore tratto di Valle, intervento che il Consorzio ha in corso di progettazione e dovrà realizzare nell'immediato futuro. Questa parziale incompatibilità rispetto ai piani di sviluppo aeroportuale, Masterplan 2021, risulta essere stata superata grazie al formale impegno da parte di ENAC, di modificare l'intervento cod. 6.05 in termini di capacità di sollevamento ed ubicazione del nuovo impianto idrovoro così da garantire la compatibilità con le opere aeroportuali.

Il raggiungimento dei livelli di sicurezza idraulica individuati nel MPI è possibile solo mediante la realizzazione di un sistema dedicato di collettamento e smaltimento delle portate generate all'interno del bacino aeroportuale idraulicamente disconnettibile dalla rete di bonifica di valle, in caso di eventi con Tr superiore al massimo ammissibile dalla rete di bonifica e sino all'obiettivo di progetto (100 anni). In tali condizioni estreme è necessario isolare idraulicamente il bacino scolante dell'aeroporto dalla rete di bonifica mediante il sezionamento del canale Pagliaghetta (in corrispondenza della sezione di collegamento verso la rete di bonifica). L'intero sedime aeroportuale, ordinariamente scolante in rete di bonifica, in condizioni di eventi straordinari incompatibili con le capacità idrauliche della rete del Consorzio, può attivare una opzione alternativa convogliando i flussi di piena ad un impianto idrovoro scolante direttamente in laguna mediante un collettore scolmatore all'uopo dimensionato e realizzato.

Per assicurare una azione di controllo idraulico efficace ed efficiente, si rende necessario definire il Piano di Gestione delle Regolazioni idrauliche tra SAVE SpA ed il locale Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, atto a stabilire specifici protocolli operativi finalizzati a garantire con continuità la sicurezza idraulica dell'aeroporto in funzione delle diverse condizioni, ordinarie e critiche.

In merito alla raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulle piste, dalle integrazioni (23957-REL-T710, pag.17) risulta un sistema di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia, che esclude le pista perimetrale e la parte finale dell'airside che non prevede passaggio di velivoli a terra.

Suolo e sottosuolo

L'aeroporto Marco Polo di Venezia si colloca nella bassa pianura veneto-friulana lungo il perimetro che separa la laguna di Venezia dal suo entroterra. Il territorio è tendenzialmente pianeggiante, caratterizzato da un reticolo idrografico superficiale piuttosto fitto, in parte artificiale, con aree bonificate e soggette a scolo meccanico, che si affaccia sulla laguna con zone di margine lagunare denominate barene e canali lagunari.

I terreni su cui poggia l'aeroporto sono costituiti dai sedimenti depositati dai principali fiumi alpini, in particolare dal fiume Brenta, caratterizzati da limi e argille (depositi di esondazione e lagunari), sabbie (depositi di canale), localmente da torbe e raramente da ghiaie. Le sabbie hanno una permeabilità da media a bassa e valori che variano da 1×10^{-6} m/s a 2×10^{-4} m/s.

Nei primi metri di sottosuolo si rileva la falda freatica, discontinua e talvolta superficiale che presenta una vulnerabilità medio bassa, solo localmente alta; mostra inoltre un certo grado di salinità perché in diretta comunicazione con le acque lagunari ed è condizionata dall'andamento delle maree. Al di sotto si sviluppa un sistema di acquiferi confinati o parzialmente confinati, fino a 50 metri di profondità, con punti di connessione tra



le falde stesse perché caratterizzati da modesta continuità verticale e laterale.

La qualità dei suoli dell'area dove si posiziona l'aeroporto risulta essere caratterizzata da alti valori di alcuni metalli e metalloidi come arsenico, berillio, stagno e vanadio, riconducibili a cause naturali, come dimostrato da specifici studi.

Lo stato chimico delle acque sotterranee monitorato dall'ARPAV nelle vicinanze dell'aeroporto risulta buono per tutte le stazioni di rilevamento. Anche la concentrazione media annua di nitrati, che riflette l'importanza relativa e l'intensità delle attività agricole sui corpi idrici sotterranei, è risultata buona, con valori inferiori a 25 mg/l.

Le interferenze per la componente in esame sono state analizzate per lo scenario previsivo senza intervento e per lo scenario di sviluppo al 2021, sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, prefigurando tre tipologie d'interferenze:

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

Lo scenario previsivo senza intervento riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale e non comporta alcuna modifica nella componente poiché le interferenze con l'ambiente sono state già affrontate e risolte nel corso delle procedure autorizzative ottenute.

Lo scenario al 2021 in fase di costruzione prevede una serie di interventi sia entro il sedime aeroportuale sia nelle aree ad esso limitrofe.

Per quanto riguarda l'occupazione/uso del suolo sono stati considerati gli impatti relativamente alle aree di cantiere e alle aree delegate alla logistica e al deposito. Gli interventi interni al sedime aeroportuale non portano a variazioni della destinazione d'uso delle aree. Gli interventi esterni al sedime attuale (bacino di laminazione e zone di deposito) richiedono acquisizione di nuove aree ad uso agricolo e ad uso ricreativo, in parte già di proprietà del gestore aeroportuale, comunque inserite in un contesto ambientale fortemente antropizzato o pertinente con la destinazione d'uso infrastrutturale.

I materiali di risulta, intesi come terre e rocce da scavo e rifiuti da demolizione, verranno gestiti secondo le normative vigenti. Di seguito si riassumono in tabella gli sterri e riporti previsti.

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

COD	INTERVENTO		SOTTOPRODOTTI			RIFIUTI	
			TERRENO VEGETALE (m ³)	TERRENO GRANULARE (m ³)	FRESATO (BITUME+CEMENTO) (m ³)	FABBRICATI (m ³)	MANUFATTI IN CLS (m ³)
1.04	TERMINAL LOTTO 2	TOTALE	38'280	30'000	7'000	35.000	0
		% RIUTILIZZO	0%	0%	0%	0%	0%
4.14	PISTA LOTTO 1B	TOTALE		50'000	13'000	0	12.000
		% RIUTILIZZO		100%	100%	0%	100%
4.14	PISTA LOTTO 2	TOTALE		80'000	121'000	0	14.500
		% RIUTILIZZO		100%	100%	0%	100%
4.07	PIAZZALE	TOTALE	11'360	11'600	2'660	20.000	
		% RIUTILIZZO	0%	13%	100%	0%	
3.41	PARCHEGGIO P6*	TOTALE		17'000	350	50	
		% RIUTILIZZO		15%	0%	0%	
3.43	PARCHEGGIO MW	TOTALE		3'690	9	0	0
		% RIUTILIZZO		0%	0%	0%	0%
3.05	PARCHEGGIO B1	TOTALE		10'800	7'200	0	
		% RIUTILIZZO		0%	50%	0%	
2.33	DHL	TOTALE		10'000	0	0	
		% RIUTILIZZO		0%	0%	0%	
2.19	UPS / dogana	TOTALE		6'500	0	0	
		% RIUTILIZZO		0%	0%	0%	
5.01	Bacino di laminazione	TOTALE		100'000	0	0	
		% RIUTILIZZO		6.5%	0%	0%	

* PARCHEGGIO P6

- fondazione stradale realizzata con 16'000 m³ di terreno da stabilizzare a calce/cemento proveniente da altri cantieri presenti in ambito aeroportuale;

- parte della sistemazione a verde realizzata con 2'300 m³ di terreno vegetale proveniente da altri cantieri presenti in ambito aeroportuale.



	SOTTOPRODOTTI		RIFIUTI	
	TERRENO VEGETALE	TERRENO GRANULARE	TERRENO VEGETALE	TERRENO GRANULARE
TOTALE m ³	369'230		151'210	81'500
TOTALE RIUTILIZZO m ³	140'558		140'260	26'500
Δ m ³	228'672		10'950	55'000
TOTALE RIUTILIZZO %	38.07%		92.76%	32.52%
SUPERFICIE INDICATIVA NECESSARIA PER LO STOCCAGGIO DELLE TERRE NON UTILIZZATE NEI CANTIERI (ipotizzando un'altezza di 4m) m ²	57'168		2'738	13'750

Per quanto riguarda la contaminazione del suolo e delle acque sotterranee è prevista la realizzazione di vari tratti di opere per la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali di dilavamento delle aree di cantiere e deposito attive anche in corso d'opera, che eviteranno la dispersione sul suolo e successivamente in falda di contaminanti.

Tenuto conto di quanto sopra esposto per lo scenario al 2021 in fase di costruzione, l'impatto sull'occupazione/uso del suolo e sulla contaminazione di suolo, sottosuolo e acque sotterranee è da ritenersi trascurabile.

Lo scenario al 2021 in fase di esercizio prevede il completamento degli interventi che riguardano l'ampliamento, l'adeguamento normativo e una più razionale distribuzione delle infrastrutture di volo e di servizio, anche attraverso un'espansione del sedime aeroportuale. In generale si tratta di aree che si collocano tra la SS Triestina e l'attuale sedime, in contesti fortemente antropizzati e naturalmente destinati a funzioni aeroportuali. L'area destinata a bacino di laminazione, localizzata in terreno agricolo al di là della SS Triestina, manterrà la medesima destinazione agricola, con alcune prescrizioni colturali previste del Masterplan a tutela delle aree di foraggiamento dell'avifauna. L'area di espansione cosiddetta "Aeroterminale" interessa una superficie già destinata a funzioni aeroportuali dai vigenti piani. Tra gli interventi è previsto l'imbonimento di un'area di barena pari a 3 ettari, compresa tra la pista secondaria e il canale di Tessera, per l'adeguamento dell'area di RESA della pista in testata.

Da quanto sopra descritto si desume un impatto trascurabile per quanto riguarda l'occupazione e l'uso del suolo per tutti gli interventi tranne che per l'imbonimento dell'area di barena per l'adeguamento dell'area di RESA. Questo infatti interessa un'area tutelata dal punto di vista legislativo oltre che di comprovato valore estetico, paesaggistico e naturalistico. Tuttavia, considerata la finalità di sicurezza aeroportuale e di adeguamento normativo dell'intervento, tenuto conto della bassa percentuale di perdita rispetto alla superficie totale delle barene nella laguna di Venezia, l'impatto relativo all'occupazione di suolo per lo scenario al 2021 in fase di esercizio è da ritenersi negativo basso.

Come intervento di compensazione in fase di esercizio per questo impatto è previsto il recupero di parte delle barene soggette ad erosione lungo il canale di Tessera, proteggendole dall'azione del moto ondoso mediante interventi di ingegneria naturalistica. L'attuazione di tale misura compensativa permette di rendere trascurabile l'impatto inerente l'occupazione di suolo.

La possibilità di contaminazione del suolo nello scenario al 2021 può originarsi dal dilavamento, ad opera delle acque piovane, delle superfici della pista, dei piazzali di sosta degli aeromobili e dei parcheggi oppure ad opera di eventi meteorici straordinari, caratterizzati da tempi di ritorno elevati, che eccedono le capacità di smaltimento della rete di raccolta e convogliamento delle acque superficiali. Il potenziamento della rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche e di dilavamento oltre alla creazione di opere atte a garantire una maggiore sicurezza idraulica, permetteranno la gestione dei flussi superficiali evitando la dispersione sul suolo, e in falda, dei contaminanti.

Tenuto conto di quanto sopra esposto per lo scenario al 2021 in fase di esercizio, l'impatto sulla contaminazione



del suolo e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminanti e per dilavamento delle superfici impermeabili quali piste, piazzali di sosta per aeromobili e parcheggi, è da ritenersi trascurabile.

Vista l'ubicazione dell'aeroporto in un'area di vulnerabilità della falda si prevede un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale.

Aspetti naturalistici

L'analisi della componente prende in considerazione le principali caratteristiche dell'area vasta di indagine e di quella più vicina alla zona aeroportuale sia da un punto di vista degli ecosistemi e dell'utilizzo del suolo che da quello degli aspetti vegetazionali e faunistici, tenendo in particolare conto dei SIC e delle ZPS presenti in zona:

- ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia";
- SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia".

L'area si colloca al margine della laguna di Venezia, uno dei più importanti ecosistemi umidi costieri italiani, elemento fondamentale per la conservazione della biodiversità in Europa e dell'avifauna acquatica in particolare (zona Ramsar).

All'interno dell'area di interesse, l'ecosistema lagunare è caratterizzato dalla presenza di specchi d'acqua salmastri, con il mosaico di barene (bassi rilievi tabulari limoso fangosi emersi e parzialmente sommersi dalle sole alte maree sigiziali), velme (fondali fangosi che emergono durante la bassa marea) e ghebi (canali naturali formati dai flussi di corrente di marea) tipico del paesaggio lagunare.

In merito agli impatti, nello scenario previsivo senza interventi riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale ed in parte in costruzione e comunque cantierabili.

Tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di costruzione e di esercizio con l'ambiente sono state già affrontate e risolte nel corso delle procedure autorizzative ottenute e pertanto si ritengono gli impatti trascurabili.

Per quanto concerne la fase di costruzione nello scenario al 2021, non si ritiene che gli interventi previsti possano indurre alterazioni sulla componente. Ciò in considerazione di:

- ✓ reversibilità e temporaneità delle perturbazioni indotte dalle fasi di cantiere;
- ✓ interventi localizzati all'interno del sedime aeroportuale;
- ✓ distanza tale della maggior parte degli interventi previsti dal Masterplan, tra i 400 e i 500 m, dai confini dei Siti Natura 2000 che non è prevedibile alcun effetto significativo sui siti stessi;
- ✓ misure di attenuazione adottate dal Masterplan per tutti i cantieri;
- ✓ misure specifiche adottate dal Masterplan per le lavorazioni che si realizzeranno in maggiore vicinanza ai Siti Natura 2000, relative all'ampliamento delle infrastrutture di volo (codice 4.14.02).

I potenziali effetti del Masterplan in fase di esercizio nello scenario al 2021 sui singoli habitat e sulle specie comunitari sono dovuti alle seguenti perturbazioni:

- 1) imbonimento (esterno a SIC/ZPS) di habitat di barena e conseguente perdita di idoneità per popolazioni di falco di palude e albanella minore dei Siti Natura 2000 limitrofi: la posizione e la superficie imbonita, unitamente alla conservazione di un'idoneità dell'area per il foraggiamento delle specie, fanno ritenere trascurabili gli impatti sulle popolazioni di falco di palude e albanella reale dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto.
- 2) traffico aereo dovuto all'aumento del numero di decolli ed atterraggi degli aerei e relativo aumento degli impatti diretti con la fauna di interesse comunitario (wildlifestrike) : i dati di frequenza del fenomeno di wildlifestrike fanno ritenere che non siano possibili effetti negativi significativi sulle specie ornitiche di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto
- 3) emissione di rumore e relativo disturbo all'avifauna comunitaria, agli anfibi anuri e alla mammalofauna: la variazione e l'entità dell'emissione di rumore imputabile all'aumento dei decolli e degli atterraggi negli scenari futuri determina impatti trascurabili sulle specie di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto
- 4) emissione di inquinanti e polveri dagli aeromobili e dal traffico veicolare su habitat e specie floristiche, di anfibi, rettili e invertebrati terrestri di interesse comunitario: le emissioni e la ricaduta di gas combustibili e polveri da parte degli aeromobili in decollo ed atterraggio e del traffico automobilistico legato all'aeroporto



sugli habitat e sulle specie vegetali e di anfibi dei Siti Natura 2000, non risultano tali da fare ritenere possibili effetti negativi significativi sulle specie e sugli habitat di interesse comunitario.

Note istruttorie:

Il proponente ha debitamente integrato la documentazione con studi relativi in particolare agli habitat di barena.

In particolare nell'area soggetta ad imbonimento la vegetazione alofila copre il rimanente 57.6% ed è rappresentata soprattutto (1.34 ha) da facies del Puccinellio festuciformis-Juncetum maritimi con forte partecipazione di Aster tripolium e Limonium narbonense ascrivibili all'habitat 1410 - "Praterie inondate mediterranee (Juncetalia maritimi)". Non è stata rinvenuta la specie "Salicornia Veneta" (per la quale specie era stato chiesto un approfondimento da parte del Ministero dell'Ambiente).

Analogamente a quanto evidenziato per il moto ondoso, l'aumento del traffico non determina un ampliamento dell'area soggetta alla torbida generata dal traffico. Rispetto alla condizione attuale, caratterizzata da torbidità molto elevata, è pertanto prevedibile che nel 2021 non vari l'area in cui gli effetti della stessa si manifestano, ma aumenti la frequenza di risospensione. Questa dinamica non sembra poter modificare significativamente l'attuale grado di conservazione degli habitat di interesse comunitario 1150 e 1140 compresi nell'area circostante il canale.

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

Rumore

L'analisi dello stato di fatto della componente ha analizzato il contesto territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, esaminando in particolare la zonizzazione acustica aeroportuale (ex DM 31 ottobre 1997) e i Piani di classificazione acustica dei comuni potenzialmente interessati (Venezia, Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino-Treporti).

La zonizzazione acustica (ex DM 23.10.2008) definisce l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto (A, B, C):

- nelle aree ricadenti in fascia A non è consentito superare i 65 dB (A) e non sono previste limitazioni d'uso del territorio;
- nelle aree ricadenti in fascia B non è consentito superare i 75 dB (A),
- nelle aree ricadenti in fascia C, in cui sono consentite solo le attività funzionalmente connesse con l'uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali, è consentito il superamento dei 75 dB (A).

In base al Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia l'aeroporto di Tessera ricade nella classe IV ("area di intensa attività umana") e V ("aree prevalentemente industriali"). Il resto del territorio circostante l'area aeroportuale ricade nella Classe III ("aree di tipo misto").

Gli impatti derivanti dall'attuazione del Masterplan sono stati analizzati considerando sia la fase di costruzione sia quella di esercizio, distinguendo tra lo scenario previsivo senza intervento e lo scenario di sviluppo (2021).

Per la fase di costruzione si è provveduto all'individuazione dei recettori (abitazioni civili, strutture ricettive, ecc.) più prossimi alle aree di cantiere e ad una valutazione speditiva dei livelli di rumore diurni e notturni indotti dalle attività di cantiere, effettuata sulla base dei valori medi di rumore continuo equivalente misurato nelle stazioni di monitoraggio del sistema di monitoraggio acustico (o NMS, Noise Monitoring System) del rumore di origine aeroportuale, di una stima conservativa della potenza acustica complessivamente generata nel cantiere e della distanza tra i medesimi e il bersaglio.

Per la fase di esercizio l'analisi ha previsto una valutazione modellistica del rumore generato dal traffico aereo (Integrated Noise Model 7.0d della Federal Aviation Administration) e dal traffico veicolare indotto dall'aeroporto (SoundPlan, versione 6) nei due scenari di riferimento. Gli impatti sulle comunità presenti nell'intorno aeroportuale sono stati stimati mediante l'indicatore LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale), come definito nel DM 31.10.1997. E' stato altresì considerato un secondo indicatore, il Livello continuo equivalente, LAeq (come definito nel DPCM 14.11.1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"), per descrivere sia il rumore del traffico aereo sia rumore del traffico veicolare di asservimento all'aeroporto presso i



recettori sensibili posti al di fuori delle fasce di pertinenza.

Per la fase di costruzione, il confronto tra il livello sonoro calcolato per i diversi recettori durante le attività di cantiere ed i limiti di legge ha portato a stimare **impatti trascurabili**, con l'adozione di misure mitigative del cantiere in prossimità della testata 04 e della testata 22, in orario notturno. Tali misure mitigative riguardano l'uso di barriere acustiche per le lavorazioni in testata 04 e 22 e sono già previste dal Masterplan.

Per la fase di esercizio, scenario previsivo senza intervento, riferito all'anno 2013, risulta avere invece un **impatto positivo**. Prendendo infatti come riferimento la zonizzazione acustica aeroportuale (2005-2006), l'analisi eseguita per l'anno 2013 evidenzia una riduzione del numero di persone nella fascia 60-65 dB(LVA), corrispondente alla Zona A, e l'annullamento del numero di persone nella fascia 65-75 dB(LVA), corrispondente alla Zona B. Le criticità che emergono al di fuori delle aree di rispetto, considerate secondo il DM 14.11.1997, sono di piccola entità e di fatto si devono attribuire a una classificazione acustica del Comune di Venezia non del tutto coerente rispetto all'infrastruttura aeroportuale.

Lo scenario al 2021 che prevede un aumento del traffico aereo di poco superiore al 25% evidenzia un peggioramento delle condizioni di criticità rilevate. Le curve del LVA interesseranno una porzione ancora molto limitata del territorio, ricadendo per lo più in area lagunare, con la zona dell'abitato di Tessera ancora al di fuori dell'isolivello dei 55 dB(LVA). Per questo scenario gli impatti sono stati comunque cautelativamente valutati come **negativi bassi**, in relazione ad un aumento, rispetto al 2013 del numero di persone esposte a 60-65 dB (A).

L'analisi conferma la validità del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale attivo presso l'aeroporto di Venezia, mentre sono stati individuati alcuni interventi di mitigazione volti a contenere gli impatti previsti in fase di esercizio, che nel caso di superamenti sistematici riguardano:

- insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021;
- realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, con l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera.
- realizzazione di un nuovo raccordo in prossimità della testata 04R per consentire agli aeromobili l'ingresso in pista da posizione più avanzata e maggiormente schermata rispetto all'abitato di Tessera
- strategie operative finalizzate a minimizzare l'impatto delle movimentazioni a terra degli aeromobili

Note istruttorie:

A seguito di richiesta di integrazioni, il proponente ha prodotto uno studio maggiormente approfondito del clima acustico attuale e previsionale.

Rispetto all'analisi sviluppata nel Quadro di riferimento ambientale-Rumore del SIA, nell'integrazione sono presenti:

- nuove sorgenti di rumore precedentemente non considerate, rappresentate dal traffico acquatico e dalle operazioni di taxiing degli aeromobili;
- nuove simulazioni di condizioni particolarmente significative, utili alla comprensione delle eventuali criticità;
- analisi ai recettori presenti nella cosiddetta area di influenza ovvero quella porzione di area vasta più vicina alle infrastrutture dove i livelli sono prossimi o superano i limiti previsti.

Le conclusioni a cui giunge lo studio integrativo confermano quanto già argomentato nel SIA.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Presso l'aeroporto di Venezia sono state identificate diverse sorgenti di emissione di onde elettromagnetiche legate agli strumenti di ausilio alla navigazione aerea (radar di superficie, sistema di atterraggio strumentale, ecc) e agli strumenti di comunicazione terra-aria e di radiofonia.

Diverse misure dei campi elettrici presenti nelle immediate vicinanze dell'aeroporto sono state eseguite da ARPAV evidenziando che i valori di campo elettrico si mantengono sempre abbondantemente sotto i 6 V/m corrispondenti al Valore di attenzione/obiettivo di qualità previsto dalla normativa. Il gestore aeroportuale ha installato inoltre 6 centraline (4 fisse e due mobili) per la misura dei campi elettromagnetici (CEM). Le misure vengono eseguite su tutte le frequenze utilizzate dai sistemi di ausilio alla radionavigazione aerea e dalle stazioni



radio base per la telefonia mobile. I risultati del monitoraggio in continuo permettono quindi una completa ed esaustiva verifica dei campi elettromagnetici.

Le statistiche trimestrali evidenziano un pieno rispetto dei valori attenzione/obiettivo di qualità stabiliti dal DPCM 08.07.2003.

Sono state inoltre effettuate anche delle specifiche misure (internamente alla palazzina SAVE) finalizzate a verificare l'esposizione ai campi elettromagnetici prodotti dal complesso radar PAR Precision Approach Radar (ubicato lateralmente alla pista di atterraggio lato laguna). Le misure, eseguite con analizzatore di spettro e antenne direttive allo scopo di identificare ed isolare il solo contributo del PAR, hanno evidenziato che "La potenza irradiata verso il complesso operativo SAVE dal radar installato a bordo pista, varia mediamente tra i -20 e i -30 dBm. Tali livelli di potenza, uniti ad un intervallo di persistenza del fascio ridotto a soli 38 millisecondi, rende l'impatto elettromagnetico sulla struttura SAVE praticamente trascurabile."

L'impatto dello scenario previsivo senza intervento, dal momento che non implica variazioni nelle sorgenti di emissione rispetto alle condizioni attuali, risulta nullo.

Per quanto riguarda lo scenario al 2021 gli interventi descritti dal Masterplan e oggetto della presente valutazione non prevedono l'installazione di nuovi impianti trasmettenti, né l'elevazione della potenza degli impianti esistenti, pertanto la situazione futura non sarà diversa dalla situazione attuale.

Sono da considerarsi quindi nulli gli impatti relativi al Masterplan sulla componente "radiazioni ionizzanti e non ionizzanti" nello scenario 2021.

Inquinamento luminoso

I corpi luminosi presenti all'interno del sedime aeroportuale già rispettano le norme previste dalla vigente normativa regionale (LR Veneto n. 17/2009) e pertanto, per quanto riguarda le sorgenti luminose diverse da quelle utili e necessarie per la navigazione aerea, non vi è sostanzialmente radiazione elettromagnetica luminosa emessa verso il cielo.

Rispetto alla situazione attuale, relativamente agli interventi oggetto di esame, è prevista l'installazione di nuovi corpi illuminanti e la sostituzione di alcuni esistenti. La sostituzione, già parzialmente in atto al momento della redazione di questo Studio, consiste nell'installazione di nuovi corpi illuminanti a LED in sostituzione di quelli attuali nell'area antistante il terminal. Inoltre, in tutti i casi le nuove installazioni e le eventuali sostituzioni di corpi illuminanti, saranno conformi alle norme previste dalla Legge Regionale 17 del 2009, pertanto non è previsto alcun incremento di radiazione luminosa rivolta verso il cielo.

In particolare si distinguono i seguenti interventi (in AIRSIDE e LANDSIDE):

AIRSIDE

L'area interessata cui di seguito ci si riferirà è suddivisa in tre sottozone, sinteticamente riferibili all'orientamento geografico dei piazzali (aprons): si tratta della zona SUD, zona CENTRO e zona NORD.

Zona NORD

L'area apron Nord, oggi illuminata con proiettori a joduri metallici installati su torri faro a corona mobile di altezza pari a 30 m, è interessata da un progetto di adeguamento e rinnovamento che in sintesi prevede la sostituzione delle attuali sorgenti luminose con delle nuove sorgenti luminose a LED.

Zona Centro

L'area apron Centro, oggi illuminata con sorgenti luminose, costituite per la quasi totalità da proiettori a joduri metallici con riflettori a specchio installati su torri faro di altezza indicativa di 21 m fuori terra, è interessata da un progetto di revamping impiantistico che prevede la sostituzione delle attuali sorgenti luminose con nuovi proiettori a LED installati sulle strutture esistenti.

Zona SUD

L'area Apron Sud, rispetto alle precedenti, presenta una serie di problematiche che sono diretta conseguenza della sua configurazione in termini di disposizione delle sorgenti luminose rispetto ai piazzali Apron, nonché della relativa vicinanza alla pista. Tutto questo rende assai difficile, per non dire impossibile, prevedere un intervento di revamping che riesca a soddisfare i requisiti tecnici richiesti dalle normative vigenti (ENAC, ICAO, LR Veneto 17/09, ecc.).



LANDSIDE

Per quanto riguarda gli impianti di illuminazione della viabilità landside, il Masterplan non prevede modifiche, né della viabilità né dell'impiantistica a supporto.

E' tuttavia intenzione di SAVE procedere alla riqualificazione dell'impianto di illuminazione stradale a corredo del viale d'ingresso principale all'aeroporto Marco Polo di Venezia attraverso la riprogettazione (allo stato attuale in corso di definizione) dello stesso. L'intervento di riqualificazione dell'impianto consisterà nella sostituzione dei sistemi luminosi esistenti con apparecchi illuminanti di tipo cut-off (quindi muniti di ottica che non emette flusso luminoso verso l'alto) equipaggiati con sorgenti LED (quindi ad alta efficienza); si prevede il mantenimento dei pali esistenti.

E' lecito quindi considerare trascurabile l'impatto al 2021 legato allo sviluppo aeroportuale per quanto riguarda l'inquinamento luminoso.

Salute pubblica

L'area in cui si inserisce l'ambito aeroportuale ricade nella municipalità di Favaro Veneto, facente parte del Comune di Venezia, area caratterizzata in generale da un'elevata densità di popolazione, superiore a quella regionale e a quella nazionale.

A livello comunale, così come a quello regionale, più di due terzi delle cause di morte sono imputabili a umori e malattie del sistema circolatorio, seppure con importanti differenze tra i sessi. In particolare la principale causa di morte è rappresentata dalle malattie del sistema circolatorio nelle donne e dai tumori negli uomini.

L'area oggetto dello studio comprende, già nello stato di fatto, diverse fonti di inquinamento, puntuali e diffuse, legate all'intensa urbanizzazione e industrializzazione del territorio in cui si inserisce il progetto, che possono essere considerate fattori di pressione per la salute della popolazione residente. Nello specifico di una infrastruttura aeroportuale, le più significative vie di esposizione a cui è soggetta la popolazione residente comprendono l'inalazione di inquinanti atmosferici e l'esposizione acustica al rumore, legato al traffico degli aeromobili e al traffico stradale collegato con l'attività aeroportuale.

Gli impatti sulla salute pubblica sono stati valutati in relazione agli impatti evidenziati per le componenti ambientali ad essa correlate: atmosfera, rumore, suolo e sottosuolo, ambiente idrico, radiazioni non ionizzanti e inquinamento luminoso. Sono stati selezionati gli aspetti di possibile rilevanza per la salute pubblica, considerando le principali vie di esposizione della popolazione e la presenza di aree residenziali nell'area vasta considerata nell'analisi.

Per lo scenario previsivo senza intervento non sono rilevabili impatti in fase di costruzione e di esercizio.

Per lo scenario di sviluppo al 2021, in fase di costruzione gli impatti sono stati valutati trascurabili, alla luce delle misure di attenuazione adottate dal Masterplan per i cantieri.

In fase di esercizio gli impatti sulla salute pubblica sono stati valutati tutti come trascurabili o nulli, ad eccezione degli impatti correlati alle componenti atmosfera e rumore.

Per quanto concerne l'atmosfera, è stato stimato in via cautelativa un impatto negativo basso, in relazione alle interferenze con la componente atmosfera, per lo scenario al 2021. Tale impatto è relativo ad un incremento moderato (massimo pari al 13%) delle concentrazioni di NO₂ stimate al 2021 rispetto a quelle del 2013, che comunque non comporta il superamento dei limiti normativi in corrispondenza dei recettori sensibili individuati nell'analisi (scuole, ospedali, chiese, associazioni).

Per il rumore è stato stimato un impatto negativo basso in quanto, rispetto al riferimento della zonizzazione aeroportuale, si ha un aumento contenuto delle persone che verosimilmente si troveranno sottoposte a livelli fra 60 e 65 dB(LVA).

Gli impatti stimati per la componente hanno condotto all'individuazione di una serie di interventi di mitigazione del rumore, tramite interventi di insonorizzazione delle abitazioni, fasce boscate e/o terrapieni boscati, nei confronti dell'abitato di Tessera che, nonostante non sia coinvolto da superamenti, risulta essere il più prossimo e lamenta condizioni di disagio e disturbo. Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente, sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana dei territori diversamente interessati dalla presenza dell'aeroporto ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento



di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione.

Paesaggio e patrimonio culturale

Le aree oggetto di questo studio ricadono in un contesto fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, presente dagli anni '60.

L'area aeroportuale risulta sostanzialmente inscritta in una zona, delimitata a sud-est dalla laguna e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico.

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

Lo scenario previsivo senza intervento riguarda la realizzazione degli interventi inseriti nel Masterplan già autorizzati a livello locale ed in parte in costruzione e comunque cantierabili. In tal senso tutte le problematiche relative alle interferenze in fase di costruzione e di esercizio con l'ambiente sono state già affrontate nel corso delle procedure autorizzative ottenute e pertanto si ritengono gli impatti trascurabili.

Per la fase di costruzione, l'impatto si considera trascurabile, alla luce della temporaneità dei cantieri e del fatto che le attività di cantiere si svolgono con l'aeroporto operativo, pertanto saranno opportunamente schermate in modo da evitare interferenze con il transito dei passeggeri, anche in relazione all'impatto visivo.

Gli interventi finiti (fase di esercizio) garantiscono che non vi siano irreversibili diminuzioni della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, pur nelle trasformazioni da essi indotte.

In dettaglio si ricorda che:

- l' "Ampliamento infrastruttura di volo" prevede l'attuazione di interventi razionalizzati e coordinati di riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti, cercando di ridurre al massimo il grado di incidenza rispetto all'ambiente lagunare circostante; l'imbonimento previsto a sud-ovest della pista principale si inserisce in una zona che presenta i caratteri tipici delle zone umide lagunari, ma con una forte impronta antropica e artificiale.
- le aree di intervento legate al Park multipiano B1 (e ai nuovi parcheggi a raso) sono contraddistinte allo stato attuale, sotto il profilo tipologico, dalle medesime funzioni ed elementi e preservano, compatibilmente alle infrastrutture da realizzare, le alberature di pregio attualmente presenti;
- il "Lotto 2 – Ampliamento terminal" e il "Volume di ampliamento palazzina SAVE" appaiono coerenti rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, garantendo la maggiore continuità possibile con l'immagine architettonica del terminal attuale, accentuando quei caratteri peculiari che identificano il terminal passeggeri del Marco Polo;
- la nuova "Cabina di trasformazione alta tensione" considerate entrambe le ipotesi di localizzazione, non inciderà tipologicamente sul paesaggio;
- l'incidenza visiva dell' "Ampliamento del piazzale - fase 2" risulta di scarsa rilevanza vista l'estensione orizzontale o per lo più sotterranea delle opere, sia dal punto di vista delle principali arterie di percorrenza che dal fronte laguna;
- "Riprotezione UPS e Dogana", "Varco doganale, ricollocazione" e "DHL nuovo cargo building" propongono un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del luogo in cui si collocano.

Note istruttorie:

In merito ai vincoli di carattere archeologico e paesaggistico, il proponente ha integrato la documentazione di progetto.

Risulta che il Sito "Venezia e la sua Laguna" è stato iscritto nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale (World Heritage List - WHL) dell'UNESCO, ai sensi della "Convenzione sulla protezione del Patrimonio Mondiale, Culturale e Naturale" (adottata a Parigi il 16 novembre 1972), per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali



eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario. Il Masterplan 2021 agisce direttamente ed indirettamente sul Sito e potenzialmente sulle macroemergenze individuate.

Le valutazioni hanno permesso di verificare che:

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

Aspetti socio-economici

L'area vasta potenzialmente impattata dalle ricadute socio-economiche del Masterplan è stata individuata nell'insieme dei territori delle province di Venezia, Padova e Treviso, che formano un continuum territoriale caratterizzato da forte antropizzazione e significativa interdipendenza socio-economica.

L'analisi socio economica correlata al Masterplan dell'aeroporto di Venezia è partita dall'analisi della situazione attuale dell'area sulla quale è inserito l'aeroporto. In particolare è stato analizzato in contesto demografico e sociale, il sistema produttivo e logistico e il sistema dei trasporti.

L'aeroporto Marco Polo di Venezia, che costituisce il terzo polo nazionale per traffico movimentato e che rappresenta di gran lunga il principale scalo aeroportuale a servizio dell'area, è stato caratterizzato nell'ultimo decennio da un significativo incremento (+44%) del numero dei passeggeri. Anche il numero di movimenti di aeromobili risulta oggi in ripresa dopo una flessione di tre anni tra il 2007 e il 2010.

L'impatto occupazionale complessivo dell'aeroporto sul territorio risulta non trascurabile, pari a poco meno del 2% del totale dei lavoratori residenti nell'area vasta (18 mila su 950 mila), mentre il suo impatto economico totale, somma di impatto diretto, indiretto e indotto, può essere stimato tra il 3.5 e il 4% del valore aggiunto generato nelle province di Venezia, Padova e Treviso.

I principali impatti prefigurabili dall'attuazione del Masterplan sono relativi all'incremento del traffico aeroportuale nella fase di esercizio e riguardano le ricadute sull'occupazione e sul valore degli immobili ad uso residenziale nelle aree circostanti l'aeroporto.

Entrambi sono stati valutati con riferimento allo scenario al 2021. Non sono infatti rilevabili impatti sia in fase di costruzione che di esercizio per lo scenario previsivo senza intervento.

In fase di costruzione la domanda di manodopera per i cantieri e l'indotto generato dalle necessità di fornitura genera un impatto positivo.

L'impatto atteso sull'occupazione in fase di esercizio risulta senz'altro positivo, con un incremento dei posti di lavoro generati dall'aeroporto dell'ordine del 36% rispetto all'attuale.

L'impatto sul valore degli immobili residenziali, stimato sulla base di dati di letteratura in ragione di un 1% circa di deprezzamento delle abitazioni per decibel aggiuntivo rispetto al clima acustico attuale, risulta complessivamente trascurabile. L'incremento del livello sonoro continuo equivalente diurno al 2021 non eccede infatti i due decibel per nessuna delle abitazioni situate in prossimità dell'aeroporto. Le mitigazioni proposte per l'attenuazione del rumore e della percezione dell'infrastruttura aeroportuale, in particolare rispetto all'abitato di Tessera, potranno verosimilmente anche andare a beneficio del valore degli immobili presenti nell'area.

Monitoraggi

Atmosfera

Il monitoraggio della qualità dell'aria viene istituzionalmente svolto da ARPAV. La rete regionale risulta composta in comune di Venezia da cinque stazioni di rilevamento fisse (Sacca Fisola a Venezia, Parco Bissuola e



via Tagliamento a Mestre, via Beccaria e via Garda a Marghera) e da due laboratori mobili.

Per quanto riguarda l'area circostante l'aeroporto, dove non sono presenti centraline fisse della rete ARPAV, il monitoraggio della qualità dell'aria viene effettuato dal gestore aeroportuale, SAVE S.p.A., che ha attivato alla fine del 2008 una collaborazione con l'Università Ca' Foscari (Venezia) e l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM). L'attività di monitoraggio, tutt'ora in corso, permette di monitorare in continuo le concentrazioni dei principali contaminanti atmosferici con una centralina mobile di proprietà di EZIPM, localizzata in vicinanza delle piste e dell'abitato di Tessera. I dati e le relazioni inerenti le attività di monitoraggio sono consultabili on line all'indirizzo <http://ambiente.veniceairport.it/Aria/Reportistica.aspx>. Obiettivo principale del monitoraggio della qualità dell'aria svolto dal gestore aeroportuale è la stima del contributo alla variazione delle concentrazioni di alcuni contaminanti atmosferici in relazione alla sorgente "aeroporto".

Ambiente idrico

Nell'area di interesse di questo studio sono attive diverse reti di monitoraggio di qualità delle acque:

- 1) monitoraggi avviati in adempimento alle misure individuate nel Piano di Gestione del distretto idrografico delle Alpi Orientali (subunità della laguna di Venezia, mare antistante e bacino idrografico in essa scolante), secondo quanto disposto dalla Direttiva Quadro sulle Acque (2000/60/CE) e dalla normativa italiana di recepimento (D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.). Tali monitoraggi vengono eseguiti sia per le acque superficiali interne del bacino scolante che per le acque della laguna di Venezia;
- 2) monitoraggi delle acque lagunari eseguiti dall'Ufficio Tecnico per l'Antinquinamento del Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche – Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia) nell'ambito delle sue competenze istituzionali;
- 3) controlli degli scarichi delle industrie di Porto Marghera, eseguito dall'Ufficio Tecnico per l'Antinquinamento del Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche – Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia) nell'ambito delle sue competenze istituzionali, per la verifica del rispetto dei limiti di concentrazione imposti dal DM 30.07.99. Tale attività di monitoraggio consente anche una quantificazione periodica dei carichi inquinanti provenienti dall'area di Porto Marghera.

Date le evidenze emerse dalla trattazione del fenomeno del moto ondoso nelle risposte alle richieste MinAmb_9, MinAmb_18 e MinAmb_22 (cfr. elaborato 23957-REL-T704.0), si prevede inoltre un monitoraggio dei mezzi acquei (numero) e della loro velocità, possibile attraverso le strumentazioni presenti negli apparati dei dissuasori di velocità, che verranno installati come misura di mitigazione

Suolo e sottosuolo

Lo stato quali-quantitativo dei corpi idrici sotterranei della Regione del Veneto è controllato attraverso due specifiche reti di monitoraggio regionale gestite da ARPAV:

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

Vista l'ubicazione dell'aeroporto in un'area di vulnerabilità della falda superficiale che entra anche in contatto con le acque lagunari, si prevede, per maggiore tutela dell'ambiente idrico, un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata a perdite accidentali dalla rete di raccolta delle acque di dilavamento.

Saranno predisposti 2 pozzi di monitoraggio ubicati a monte e a valle idrogeologica: il pozzo A in area perimetrale dell'aeroporto, il pozzo B in area permeabile non servita da impianti di trattamento entro il sedime aeroportuale.

Si prevede di effettuare delle analisi semestrali dei livelli piezometrici e dei parametri chimici marker di un'attività aeroportuale.

I parametri da ricercare costituiscono un set ridotto della tabella 2, allegato 5 alla Parte quarta, Titolo V, del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii..

Rumore

L'aeroporto Marco Polo di Venezia, a partire dalla fine dell'anno 2006, si è dotato di un sistema di monitoraggio acustico (o NMS, Noise Monitoring System) del rumore di origine aeroportuale, pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99. Il sistema ha la finalità di



monitorare, nelle aree limitrofe l'aeroporto l'impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali.

Tre delle quattro centraline di rilevazione fonometrica sono state collocate oltre la testa 22L e lungo la proiezione al suolo del sentiero di salita iniziale o di avvicinamento finale e quindi sono sensibili alle operazioni di decollo che avvengono lungo la direttrice 04R-22L (Sud-Ovest – Nord-Est) ed eventualmente alle operazioni di atterraggio che avvengono lungo la direttrice 22L-04R (Nord-Est – Sud-Ovest).

La quarta centralina fonometrica, "Via Bazzera-Tessera" è posizionata ai margini dell'abitato di Tessera, all'altezza della testata 04R della pista principale. E' quindi sensibile al rumore derivante dall'operatività aeroportuale (operazioni di decollo, atterraggio, rullaggio).

Per una miglior caratterizzazione acustica sui recettori più sensibili, il proponente delinea un ulteriore piano di monitoraggio, di seguito descritto.

Per quanto concerne l'abitato di Tessera l'organizzazione del monitoraggio ambientale ha suggerito di suddividere l'abitato in sette zone e di posizionare all'interno di ciascuna zona un fonometro.

Le misure dovranno essere eseguite in parallelo su sette differenti punti per circa 20 - 30 giorni. Alla fine del periodo di misura i fonometri saranno riposizionati in punti diversi ma sempre all'interno della stessa zona. Le campagne di misura si svolgeranno nel periodo compreso tra giugno e settembre, periodi dell'anno in cui tradizionalmente lo scalo realizza la massima intensità operativa. In base ai dati dei monitoraggi ed ai dati di crescita previsti, le campagne di monitoraggio verranno ripetute in tutti gli anni in cui vi siano state variazioni di traffico superiori al 15% rispetto all'anno precedente. Alla termine della campagna di misura, per ogni zona saranno disponibili dei livelli di rumore misurati in posizioni differenti. Sulla base dei risultati fonometrici sarà possibile sia descrivere il clima acustico dell'abitato sia individuare tutti quei recettori in cui il valori di rumore ambientale supera i valori limite introdotti con il DPCM 14.11.1997. L'esito del monitoraggio indicherà la tipologia di intervento da attuare al fine di contenere il rumore caratteristico dell'area e del recettore. Analoga metodologia verrà utilizzata per l'effettuazione delle misure nella zona di Ca' Noghera.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Dal 1 gennaio 2013 sono operative all'interno dell'aeroporto Marco Polo 6 centraline per la misura in continuo dei campi elettromagnetici; di queste, 4 sono classificate fisse e 2 sono mobili.

Inoltre si ricorda che nell'area vasta opera anche ARPAV che effettua specifici monitoraggi istituzionali.

Inquinamento luminoso

La rete di monitoraggio dell'inquinamento luminoso della Regione del Veneto si compone di 12 centraline appartenenti a soggetti istituzionali (ARPAV e Università di Padova), associazioni di tutela del cielo notturno (Veneto stellato) e osservatori amatoriali di associazioni astrofile.

Aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

Il Masterplan, nell'ottica di ampliare ed approfondire le conoscenze su habitat e specie del proprio ambito di influenza, cautelativamente pianifica una attività di controllo sulle principali emergenze naturalistiche.

Complessivamente le attività di monitoraggio previste dal Masterplan saranno le seguenti:

1. monitoraggio dell'avifauna;
2. monitoraggio della flora e degli habitat;
3. monitoraggio del fenomeno di wildlifestrike.

La durata complessiva delle attività di monitoraggio di cui ai punti 1-3 sarà di 10 anni, con rilievi biennali o triennali. Il monitoraggio del fenomeno di wildlifestrike sarà invece continuo.

Monitoraggio dell'avifauna

Si prevede il monitoraggio dell'avifauna nidificante e svernante nella porzione dei due Siti Natura 2000 IT3250031 e IT3250046 circostante l'area d'interesse. L'area d'indagine si estende ad includere le barene di Campalto, le barene e i canneti della foce del Dese e le barene artificiali circostanti l'aeroporto.

Per garantire l'affidabilità dei dati rilevati, il monitoraggio, sia nelle fasi di campagna che di analisi ed elaborazione, verrà condotto da tecnici faunisti laureati e con comprovata esperienza nella realizzazione di monitoraggi e studi faunistici inerenti l'ecologia dell'avifauna.



Il monitoraggio dell'avifauna verrà condotto con cadenza biennale (ad anni alterni). Per l'avifauna nidificante verranno svolti rilievi quindicinali (2 al mese) a partire dal 1° marzo fino al 15 agosto, per un totale di 11 campagne (repliche). Il monitoraggio dell'avifauna svernante verrà svolto dal 1° dicembre al 1° marzo attraverso uscite mensili, per un totale di 3 campagne.

Al termine di ciascun anno di monitoraggio verrà redatto un report illustrante i risultati emersi dai censimenti, corredati dai dati georeferenziati (shapefile) e dalle cartografie a scala adeguata (1:10'000 – 1:25'000).

Monitoraggio della flora e degli habitat

Le indagini saranno effettuate nella stessa area individuata per il monitoraggio dell'avifauna, ma con cadenza triennale.

Il monitoraggio floristico ha lo scopo di individuare eventuali popolamenti delle specie floristiche di interesse conservazionistico citate nei formulari standard dei siti IT3250031 e IT3250046 all'interno delle barene artificiali circostanti l'aeroporto. Ha inoltre lo scopo principale di fornire aggiornamenti periodici sulla vegetazione e sugli habitat utili soprattutto a verificare le modifiche in corso e fornire una base per le analisi specie-habitat inerenti il monitoraggio dell'avifauna.

I dati raccolti nei rilievi fitosociologici saranno riuniti ed elaborati in apposite tabelle riportanti le coordinate del punto, il censimento di tutte le specie vegetali presenti nell'area campione e la stima del loro grado di copertura espresso nella classica scala discreta (+, 1,...5).

Il monitoraggio degli habitat verrà fatto mediante una sola campagna di rilievi condotta tra maggio e settembre. Il monitoraggio delle specie floristiche sarà condotto nel periodo maggio-giugno con due campagne (repliche) distanziate di almeno 30 gg in modo da coprire l'intero periodo antesico delle specie target. Al termine di ciascun anno di monitoraggio verrà redatto un report illustrante i risultati emersi dai monitoraggi e corredato dalle tabelle dei rilievi fitosociologici, dalle cartografie a scala adeguata (1: 5.000 – 1: 10.000) e dai dati georeferenziati (shapefile).

Monitoraggio delle barene riqualificate (misura di compensazione C5)

Sono oggetto del presente monitoraggio le barene realizzate in attuazione della misura di compensazione C5 prescritta dal SIA ai margini del canale di Tessera nel tratto antistante la darsena (Figura 3-6). Il recupero di tali strutture è finalizzato a consentire l'affermazione di nuove superfici di habitat di barena, che possano compensare quelle perse per effetto dell'imbonimento attuato per adeguare l'area di RESA della testata 04L della pista secondaria. Il presente monitoraggio ha quindi il fine di documentare la colonizzazione delle superfici refluite da parte della vegetazione e dell'avifauna e la graduale affermazione degli habitat alofili.

Il monitoraggio dell'avifauna sarà limitato alle specie nidificanti e al periodo riproduttivo (aprile-luglio). Considerando la sensibilità delle specie in periodo riproduttivo, in fase di avvicinamento ai siti si procederà ad osservazioni con cannocchiali a 10-60 ingrandimenti o binocolo a 10 ingrandimenti.

Per ogni barena sarà realizzata una carta della vegetazione in scala 1: 2.500. Il monitoraggio dell'avifauna nidificante verrà condotto annualmente nel primo triennio, quindi al 6° e nono anno dalla realizzazione della struttura. Il monitoraggio della vegetazione alofila sarà condotto con cadenza triennale a partire dal terzo anno. Il monitoraggio della quota sarà fatto il secondo anno.

Monitoraggio del fenomeno di wildlifestrike

Il monitoraggio del fenomeno del wildlifestrike è una prassi di routine aeroportuale. Il monitoraggio ha il fine di aumentare la conoscenza della reale incidenza specie-specifica del fenomeno, e della sua distribuzione temporale sia oraria che stagionale.

3. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e controdeduzioni della Commissione Regionale

Nel corso dell'iter istruttorio sono pervenute e sono stati acquisiti dal Settore VIA della Regione Veneto e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le seguenti osservazioni e pareri, che si riportano di seguito in maniera sintetica e le relative controdeduzioni del gruppo istruttorio della Commissione regionale VIA:



N	DATA	PROT.	MITTENTE
1			Comitato di Tessera; prot. n. DVA-2015-0008322 del 26/03/2015
	Osservazione Il Comitato di Cittadini esprime nuove forti preoccupazioni rispetto l'attendibilità dei dati di rilevazione e di stima al 2021 sul clima acustico nelle frazioni di Tessera e di Campalto contenute nel SIA di SAVE spa. Ciò deriva dall'aver appreso dal responsabile dell'ARPAV – durante una riunione aperta al pubblico della Commissione Ambiente della Municipalità (24/2 u.s.) – dei numerosissimi superamenti, specie in orario notturno, del limite di LAeq della classificazione acustica comunale per tali frazioni, dovuto chiaramente alle movimentazioni aa/mm in atterraggio, in decollo ed in rullaggio [...].		Controdeduzione Si veda la risposta alla richieste di Ministero dell'ambiente e Regione del Veneto (MinAmb_27÷MinAmb_38, RVE_02a) nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0, che approfondisce il tema del rumore integrando e riproponendo le valutazioni per la fase di esercizio (al cap. 3) . In particolare si evidenzia che il Proponente opererà già da subito per la verifica, tramite campagne di monitoraggio ad hoc, delle situazioni di criticità presso i recettori situati a Tessera e controllati da ARPAV (cfr. anche elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, in particolare per quanto concerne la risposta alla richiesta RVE_02d).
2			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0006547 del 11/03/2015
	Osservazione Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli "prima che si concluso l'iter della procedura di VIA" (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Controdeduzione Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.
3			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2015-0004384 del 17/02/2015
	Osservazione Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e iniziarli "prima che si concluso l'iter della procedura di VIA" (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della direttiva VIA.		Controdeduzione Si veda chiarimento al par. 3.1 del presente documento. Le opere cantierabili ed in fase di esecuzione sono inserite nel Masterplan 2021 in quanto interventi di miglioramento dello scalo NON connessi ad aumento di traffico passeggeri e movimenti.
4			Comune di Roncade; prot. n. DVA-2015-0000561 del 09/01/2015
	Osservazione Quadro di riferimento programmatico, capitolo A1 - inquadramento territoriale - pag. 6 in base al quale "in termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Venezia e ai comuni limitrofi (Quarto d'Altino; Marcon, Roncade e Cavallino Treponti)" seppur ricadente in parte all'interno del perimetro dell'area vasta individuata appare non motivata l'esclusione alla partecipazione alla commissione istituita ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997.		Controdeduzione L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi. Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio dei comuni di Roncade e Cavallino Treponti. Fanno parte della Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.97 i comuni confinanti con la zonizzazione aeroportuale.
	Inoltre dallo Studio di Impatto Ambientale- Sezione C - effettuato sulla componente Rumore viene preso in considerazione solo l'impatto che il rumore può generale all'interno dei centri abitati, in questo caso il centro abitato di Musestre, senza valutare le possibili ricadute dell'area interessata dalla fase di decollo degli aeromobili, nel tratto di Via Principe e Via Sile.		La modellistica adottata e le valutazioni si estendono a tutto il territorio dell'area vasta ed hanno dimostrato non esserci ricadute nel territorio del Comune di Roncade.



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Al Capitolo 7 - Monitoraggio, non sono previsti dei monitoraggi nel Comune di Roncade per verificare l'impatto in fase di esercizio dell'aeroporto in relazione alla area vasta. Si richiede pertanto un ampliamento della rete di monitoraggio al fine di verificare la situazione della componente Rumore in fase "ex post".</p> <p>Non è giustificabile l'ampliamento della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale in aree esterne a quelle di influenza aeroportuale.</p>
5			Comune di Venezia; prot. n. DVA-2014-0042069 del 22/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>Si richiede per l'area Aeroterminal:</p> <ul style="list-style-type: none"> l'esclusione delle aree del Terminal di Tessera dal sedime aeroportuale; <p>in alternativa, di conformare la valutazione ambientale integrando il Masterplan 2021 con le previsioni del P.P. Terminal di Tessera adottato con delibera di G.C. n 724 del 20-12-2013 ed integrando, di conseguenza gli elaborati VIA dal punto di vista ambientale e/o idraulico, paesaggistico e rispetto all'impatto sul sistema della mobilità stradale ed acquea.</p> <p>Controdeduzione</p> <p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.</p>
			<p>Bacino di laminazione</p> <p>Si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> nella tabella A3-2 l'area viene descritta all'esterno del sedime aeroportuale, mentre nella tavola A3.1 in allegato viene indicata come area di progetto all'interno del sedime aeroportuale; nella tavola A3.1 in allegato tale area presenta un'estensione diversa rispetto all'individuazione della medesima riportata nella tavola 9 del Masterplan. <p>Pertanto si chiede la coerenza degli elaborati sopracitati e conseguentemente agli altri elaborati che riportano le stesse figure.</p> <p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0</p>
			<p>Individuazione "ambito aeroportuale"</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede l'individuazione della perimetrazione corretta, univoca e coerente del perimetro dello stato di fatto e di progetto in tutti gli elaborati del Masterplan. Inoltre si chiede di trasmettere, in integrazioni documentali successive, l'atto con cui è stata decretata la perimetrazione allo stato attuale vigente. Si chiede che sia chiarita la distinzione fra "Confine aeroportuale" e "Sedime aeroportuale". In riferimento all'inclusione del canale lagunare, si chiede la modifica di tale confine nella parte a sud escludendo dall'ambito aeroportuale il canale affinché sia garantita la gestione unitaria e autonoma degli spazi acquei. Si chiede siano trasmessi e messi a disposizione i seguenti files in formato shape: <ul style="list-style-type: none"> Sedime aeroportuale – stato di fatto e atti che ne hanno decretato la validità Sedime aeroportuale – stato di progetto Opere compensative, mitigative anche esterne all'area aeroportuale, lineari o in formato poligonale. <p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.</p> <p>In merito ai files in formato shape:</p> <ul style="list-style-type: none"> le mitigazioni e compensazioni individuate saranno oggetto di definizione con gli Enti territoriali per la loro precisa localizzazione ed estensione ed in particolare per le opere di mitigazione del rumore aeroportuale, saranno definite a seguito di campagne di monitoraggio ai recettori (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0); il sedime aeroportuale, così come ridefinito nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0, non è ufficiale in quanto deve seguire un procedimento di convalida con tutti gli Enti interessati (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0).



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Piano di rischio aeroportuale Si chiede di adeguare la tavola “Piani di Rischio stato di fatto” cod.PI-12.1-04 al Piano di Rischio aeroportuale approvato con delibera di C.C. n. 18 del 24/03/2014, di verificare l’individuazione delle fasce di tutela tra lo stato di fatto e quello di progetto, e qualora il progetto interessasse ambiti più estesi, di commisurare le corrispondenti misure di compensazione e mitigazione.</p>
			<p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell’elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.</p>
			<p>Analisi del quadro programmatico generale Non sono stati analizzati due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VPRG per la Laguna e le Isole Minori del Comune di Venezia, che, in riferimento alle Barene e Velme, ha specifiche disposizioni; • il Parco Regionale Ambientale e Antropologico di interesse locale della laguna Nord di Venezia, istituito con Delibera di Consiglio Comunale n. 27 del 12-13/05/2014, parco che riporta al centro dell’attenzione le isole della laguna e la loro popolazione, nel rispetto e valorizzazione degli aspetti sociali, culturali, economici e ambientali.
			<p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_12, nell’elaborato di integrazione 23957-REL-T701.0.</p>
			<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico Ricettori</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nelle tabelle C5-1 “Elenco dei ricettori individuati nel territorio circostante il sedime aeroportuale”, C5-25 “Livelli presso ricettori – componente aeronautica, Scenario 0”, C5-27 “Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 0”, C5-35 “Livelli presso ricettori – componente aeronautica, Scenario 2021”, C5-37 “Livelli continui equivalenti complessivi ai ricettori, Scenario 2021”, non sono stati considerati i ricettori residenziali più vicini al sedime aeroportuale (es. immobili di via Paliaghetta, via Leonino da Zara, via Alessandria, via Bazzera, via Vecchio Hangar); • Si ritiene necessario colmare tale lacuna, integrando opportunamente le tabelle citate con almeno i primi ricettori più esposti per ognuna delle vie considerate, al fine di avere una maggiore evidenza degli impatti acustici su tali siti e della bontà degli interventi di mitigazione ivi previsti (si veda per esempio il terrapieno a protezione dei condomini di via Leonino da Zara); • le integrazioni di cui sopra sono particolarmente importanti per quei ricettori presso i quali ARPAV ha rilevato nel corso del 2013 alcuni superamenti dei limiti vigenti notturni causati dall’attività aeroportuale, ovvero la casa alloggio di via Paliaghetta e i condomini di via Leonino Da Zara.
			<p>Si veda il cap. 3 dell’elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>
			<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico Impatti in fase di cantiere Nella stima degli impatti in fase di cantiere (paragrafo C5.3.4) i valori calcolati vengono confrontati con i limiti delle fasce stradali, ma questi limiti valgono solo per il rumore stradale (che andrebbe scorporato) e non per i rumori di cantiere che devono invece essere confrontati con le classi della zonizzazione acustica comunale.</p>
			<p>Si veda il cap. 2 dell’elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di costruzione.</p>
			<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico Impatti in fase di esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negli impatti in fase di esercizio nello scenario 2013 (paragrafo C5.4.1.1) e nello scenario 2021 (paragrafo C5.4.2.1) si è considerato un campione giornaliero medio annuo di movimenti aerei sulla base del quale calcolare gli impatti in termini di LAeq, mentre deve
			<p>Si veda il cap. 3 dell’elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>essere analizzato il caso più cautelativo, ovvero il campione giornaliero (o almeno mensile) massimo che si può verificare nel corso di un anno;</p> <ul style="list-style-type: none"> • in entrambi gli scenari non sono stati considerati i rumori dei rullaggi a terra dei velivoli, che rappresentano uno dei disagi lamentati dai residenti di Tessera, né il rumore del traffico acquedotto generato da taxi e vaporette che impatterà su Forte Bazzera; • nello scenario 2021 non è stato considerato l'impatto acustico della centrale di trigenerazione (codice intervento 6.18) né dell'ampliamento del piazzale di sosta dei velivoli (codice interventi 4.06.02 e 4.06.01), che insisteranno entrambi in una zona a ridosso della statale triestina e dei ricettori ad essa affacciati; • integrare gli studi modellistici con le ulteriori sorgenti rumorose succitate consentirà di avere una migliore stima degli impatti acustici presenti e futuri nella zona.
		<p>Quadro di riferimento ambientale – Impatto acustico Interventi di mitigazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posto che l'intervento M3 "Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tessera" si configura più come una misura compensativa che mitigativa, non è stata valutata l'efficacia dei terrapieni previsti come interventi di mitigazione (M2 e M3b); • in particolare il terrapieno M2 sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto interessa una zona già parzialmente schermata dal prospiciente edificio aeroportuale esistente e non è efficace per i rumori dei velivoli nel momento in cui si approssimano alla testata 04R; • a tal proposito è necessario vengano valutate, stimandone il contributo in termini di riduzione dell'impatto acustico, opzioni alternative come quella di intervenire con una barriera acustica interna al sedime aeroportuale, in prossimità della sponda del canale di accesso alla darsena, in linea con la facciata nord dell'edificio aeroportuale esistente. Tale manufatto, che dovrebbe comunque essere realizzato nel modo meno impattante dal punto di vista paesaggistico, essendo più vicino alla fonte di rumore dell'intervento M2, garantirebbe una maggiore prestazione in termini di abbattimento acustico e schermerebbe i ricettori dell'abitato di Tessera da tutti i movimenti a terra degli aeromobili. 	<p>Gli interventi di mitigazione verranno modulati e realizzati a seguito di campagne di misura per la verifica di condizioni di criticità ulteriori e più gravi rispetto a quanto rilevato dalle valutazioni contenute nel SIA (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore. Per dettagli si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che approfondisce il tema delle mitigazioni e dei monitoraggi.</p>
		<p>Quadro di riferimento ambientale – Inquinamento atmosferico</p> <p>Considerando la situazione ambientale dell'area veneziana, già classificata dalla Regione Veneto come Agglomerato in cui è attestato il superamento dei valori limite di alcuni inquinanti, viste le infrazioni segnalate dalla Comunità Europea all'Italia proprio per i superamenti dei valori limite per gli ossidi di azoto (anche in centralina ricadente nel territorio comunale) e dal momento che gli NOx sono anche precursori della formazione di polveri secondarie, si ritiene di ritenere lo sviluppo dell'aeroporto allo scenario 2021 di impatto negativo per la componente atmosfera nel suo complesso, in quanto trattasi di sorgente inquinante che negli anni incrementerà le emissioni di un territorio già critico a causa del superamento sistematico dei limiti di qualità dell'aria per alcuni inquinanti.</p>	<p>Come descritto nel documento 23957-REL-T702.0 al cap. 3, il contributo emissivo di NOx generato dall'aeroporto (che comprende aerei, mezzi a terra operanti nello scalo, aerostazione, traffico veicolare e nautico indotto) nello scenario attuale (anno 2013) è pari al 2.4% delle emissioni complessive che sono state stimate nell'inventario INEMAR per l'intero comune di Venezia. Rispetto allo scenario di sviluppo il medesimo documento al cap. 4 dimostra con uso del software EKMA/OZIPR: Empirical kinetic Modeling Approach/OZone Isopleth plotting Package Research-oriented), prodotto dall'US-EPA, come all'aumentare del carico emissivo stimabile al 2021 le concentrazioni in aria di NOx aumentino in misura estremamente ridotta, peraltro senza determinare un apprezzabile aumento delle concentrazioni di ozono (inquinante secondario correlato alla presenza di precursori tra cui gli ossidi di azoto). Il SIA comunque ha stimato un impatto negativo basso in riferimento allo scenario 2021 per il biossido di azoto.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Quadro di riferimento ambientale – Gas climalteranti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ritiene che per gli aspetti soprariportati [NOx, ndr] possano essere richieste idonee misure compensative. • In riferimento all'aumento delle emissioni di CO₂ sarebbe opportuno prevedere delle compensazioni con piantumazioni a bosco in ambiti limitrofi all'aerostazione. <p>In merito a misure compensative per gli NOx, si rileva che nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 in risposta alla richiesta MinAmb_6, è stata introdotta una misura operativa avente effetti mitigativi su questa problematica. Inoltre si ritiene che l'insieme delle misure compensative sul territorio proposte nel SIA (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) e integrate (si veda quanto ulteriormente proposto al par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia") siano esaurienti in merito a tutte le problematiche emerse.</p> <p>In merito alle emissioni di CO₂, l'aeroporto di Venezia è ufficialmente accreditato nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation. L'aeroporto grazie agli impianti fotovoltaici abbatte ogni anno di 310 tonnellate le emissioni di CO₂ e ha raggiunto nel 2015 la certificazione di livello 3+ corrispondente alla Neutralità. Nel futuro la costruzione della centrale di trigenerazione si stima ridurrà ulteriormente di 4600 tonnellate/anno le emissioni di CO₂. Gli interventi già realizzati e previsti sono descritti al sito http://www.veniceairport.it/ambiente/airport-carbon-accreditation.html.</p> <p>Non è invece di pertinenza aeroportuale la gestione delle emissioni di CO₂ prodotte dalle compagnie aeree che fanno riferimento al Comitato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che calcola e pubblica la quantità totale e annuale di quote da assegnare per il periodo di riferimento a ciascun operatore aereo amministrato dall'Italia. A loro volta gli operatori aerei hanno l'obbligo di comunicare le proprie emissioni annuali al Comitato. L'elenco degli operatori aerei destinatari di quote si trova nel Regolamento UE 815/2013.</p>
			<p>Mobilità e trasporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Come possa il Masterplan indicare, a infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico invariati, dati di sostanziale miglioramento verso parametri qualitativi di mobilità sostenibile e ipotizzare un ripartizione modale così favorevole verso spostamenti sostenibili (ad es. bus 36%) allorquando i valori di riferimento al 2014 per i giorni feriali sono invece al quanto diversi (25.5%). • Al paragrafo 5.2 è riportata la distribuzione su base mensile del traffico passeggeri dell'Aeroporto Marco Polo. Non è dato a capire se la matrice degli spostamenti su mezzo privato, utilizzata nell'analisi degli impatti del traffico sulla viabilità, tenga conto dei picchi di afflusso all'aeroporto nei mesi estivi, soprattutto maggio e settembre, sensibilmente superiori da quelli di aprile (mese dei rilievi di traffico nella ricostruzione della matrice) e di conseguenza più rappresentativi dell'orario di punta per il traffico automobilistico. <p>I dati utilizzati nel Masterplan e nello Studio di Impatto Ambientale derivano da elaborazioni statistiche la cui base dati è rappresentata da interviste che il gestore effettua mensilmente. Lo scopo delle interviste è l'indagine sulla qualità ed il livello di gradimento dei servizi dello scalo. Nel 2013, sono state condotte quasi 4000 interviste. Lo scalo aeroportuale Marco Polo ha una forte connotazione stagionale. I passeggeri che raggiungono lo scalo in automobile sono viaggiatori residenti nelle aree locali, cioè viaggiatori che utilizzano l'aeroporto a prescindere dalla stagione. La grande variazione stagionale di passeggeri è dettata dai flussi turistici della stagione estiva. I turisti non prendono la macchina per arrivare in aeroporto ma si muovono con i mezzi pubblici o con i collegamenti acquei. Quindi il traffico veicolare indotto dall'aeroporto si mantiene sostanzialmente costante. Varia molto invece il traffico veicolare totale dal momento che le strade utilizzate per raggiungere l'aeroporto sono le stesse per raggiungere le località turistiche della costa.</p>
			<p>Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si ribadisce la necessità di provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti dell'opera in oggetto sull'Eccezionale Valore Universale del Sito, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 7B.27, adottata a Doha del 17 giugno scorso. • Si chiede pertanto un approfondimento in merito al rapporto esistente tra le 8 Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 (in particolare <p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>“rischio idraulico”, “moto ondoso”, “inquinamento”, “pressione turistica”, “grandi opere”), gli Indirizzi per la loro gestione e gli interventi previsti dal “Master Plan 2021”, con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull’intero territorio del Sito UNESCO e relativa proposta di Buffer Zone (si precisa che la Buffer Zone indicata in Figura A5-48 corrisponde ad una proposta in fase di definizione).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si chiede inoltre che progetti a larga scala, la cui realizzazione potrebbe causare danni irreversibili all’ambito lagunare, siano discussi attraverso percorsi di consultazione strutturati, utilizzando un linguaggio chiaro e garantendo tempi adeguati per un confronto tra le varie parti coinvolte, così come adottato in maniera molto efficace all’interno del Comitato di Pilotaggio.
	VINCA		<p>Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • appare necessario integrare la Relazione di VINCA con la valutazione delle incidenze derivanti dal fattore perturbativo “moto ondoso da traffico acqueo”. • Analoghe considerazioni devono essere fatte con riferimento alle emissioni di rumore prodotte dal traffico acqueo indotto dall’aeroporto. Nella Relazione di VINCA anche questo fattore perturbativo che interessa direttamente i siti Natura 2000, viene completamente trascurato e pertanto risulta necessaria un’adeguata valutazione delle possibili incidenze riconducibili a questo fattore. <p>Inquinamento atmosferico</p> <ul style="list-style-type: none"> • si suggerisce che sia adottato un approccio cautelativo mediante l’estensione dei limiti spaziali dell’analisi per questo fattore perturbativo fino a comprendere la fascia con valori di concentrazione di NOx compresi tra 5 e 20 µg/mc <p>Inquinamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • si ravvisa la necessità di approfondire la valutazione relativa agli effetti derivanti dalle emissioni di rumore sulle specie di interesse comunitario e su quelle di interesse conservazionistico. <p>Traffico acqueo: effetti sul moto ondoso e sul clima acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si veda il cap. 4 dell’elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 che tratta ed approfondisce tale aspetto in risposta alla richiesta MinAmb_40. <p>Inquinamento atmosferico</p> <ul style="list-style-type: none"> • La soglia di 30 µg/m3 utilizzata è quella individuata dalla normativa per la tutela degli ecosistemi. <p>Inquinamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il monitoraggio introdotto dal Masterplan (Relazione di Masterplan e SIA-Quadro di riferimento progettuale) e ribadito nell’elaborato di Integrazione 23957-REL-T711.0, prevede un monitoraggio dell’avifauna in un’area di studio che comprende tutta l’area di interesse e si estende ai complessi barenali della foce del Dese e della barena di Campalto. Tale monitoraggio, condotto per l’intero sviluppo temporale del Masterplan, fornirà indicazioni quantitative confrontabili nel tempo e adatte ad evidenziare eventuali trend. La presenza di trend negativi discordanti rispetto alla situazione rilevata a scala lagunare o non attribuibile a modifiche vegetazionali o di habitat occorre nell’area di indagine, potranno fornire dati utili ad evidenziare un eventuale ruolo causale dell’aumento dell’emissione di rumore.
	Piano Nazionale degli Aeroporti		<p>Il Piano di Sviluppo dello Scalo presentato in valutazione è quello pianificato fino alla data 2021. Rispetto ad ipotesi di crescita future qualsiasi valutazione potrà essere fatta quando il Piano di Sviluppo presentato da ENAC-SAVE riguarderà orizzonti temporali superiori al 2021. L’area del bacino è un intervento idraulicamente necessario all’aeroporto, alla rete del consorzio di bonifica, e rispetto al progetto del Piano di Sviluppo al 2021 non confligge con nessuna opera di prevista realizzazione. Quando il ENAC presenterà il Piano di Sviluppo oltre il 2021 sarà necessaria un’altra procedura di VIA ed in quella sede sarà possibile valutare eventuali interferenze del bacino con le future aree di espansione.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allo stato attuale, il Masterplan 2021 sottoposto a VIA, si inserisce pertanto come configurazione che prevede una serie di interventi prodromi alla complessiva crescita aeroportuale in sintonia con gli obiettivi del più complesso Piano Nazionale degli Aeroporti. • In tal senso si chiede che gli Enti preposti alla valutazione prendano anche in considerazione queste indicazioni future, alcune della quale indicate come già pianificate, al fine di tener presente, nella valutazione complessiva, questi scenari futuri, ovvero la crescita ipotetica anche verso una seconda pista. • Pare opportuno indicare in questa sede che alcune delle compensazioni proposte e contenute in questo Masterplan 2021 non sembrano essere compatibili con lo scenario futuro. Come ad esempio la vasca di laminazione che tendenzialmente dovrà lasciare il posto alla futura seconda pista.



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Piano Nazionale degli Aeroporti in VAS e relazioni con il Masterplan 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ai fini della complessiva valutazione sarebbe opportuna una correlazione tra la procedura di Valutazione Strategica delle previsioni Aeroportuali Nazionali e le Valutazioni puntuali delle progettazioni singole, ovvero incluse all'interno del Masterplan 2021. • Sarebbe indispensabile capire le relazioni tra il sovra ordinato Piano Nazionale e le strategie contenute all'interno del Masterplan 2021, quali di queste sono attuate, quali eventualmente rimandate e quali azioni future (contenute nel Piano Nazionale) sono demandate a futura applicazione con, presumibili, futuri Masterplan Aeroportuali. <p>Il Masterplan 2021 è correlato al Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel Piano Nazionale degli Aeroporti viene confermata la rilevanza strategica dello scalo aeroportuale di Venezia quale gate intercontinentale. Questo status si traduce in un piano di adeguamento infrastrutturale che trova la sua definizione nel Masterplan 2021. Quindi la prospettiva di crescita strategica contenuta nel Piano Nazionale degli Aeroporti e la sua traduzione di adeguamento infrastrutturale contenuta nel Masterplan 2021 sono assolutamente coerenti.</p>
			<p>Masterplan Idraulico: valutare il rilievo LIDAR</p> <p>La collocazione dell'aerostazione, delle piste e dell'intero sistema afferisce pertanto ad un sistema che necessita forti interventi strutturali per poter essere organico alle esigenze previste con Masterplan 2021. A tale scopo è stato redatto il Masterplan Idraulico che intende coordinare e indirizzare la progettazione delle opere idrauliche a servizio del sedime aeroportuale, con riferimento alla situazione attuale e agli scenari futuri di espansione previsti nel Masterplan generale. Si chiede che sia valutato con particolare attenzione quanto contenuto all'interno del Masterplan Idraulico anche in base a quanto rilevato dal progetto di rilievo LiDAR del territorio circostante l'aerostazione.</p> <p>Il LiDAR (Light Detection And Ranging) è un sistema laser scanner montato a bordo di piattaforme aeree o elicotteri. Il LiDAR è quindi un sistema aviotrasportato utilizzato per acquisire le forme presenti sul terreno (sia naturali che di origine antropica) attraverso la determinazione di coordinate x, y, z di un insieme di punti. Attraverso lo tecnologia LiDAR è possibile il rilievo del territorio attraverso una tecnica d'avanguardia di estrema precisione e ricchezza di informazioni. L'obiettivo del progetto LiDAR è fondamentalmente mirato alla acquisizione e trattamento di ortofoto ad alta risoluzione finalizzate alla produzione di un Modello Digitale del Terreno integrato con quello derivante dal rilievo effettuato dal Commissario Delegato per gli allagamenti di Mestre del 2007.</p> <p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>
6			Comitato Tessera; prot. n. DVA-2014-0040956 del 15/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>Il Proponente ripresenti l'elaborato concernente l'impatto acustico nella fase di cantiere, quantificando la stima anche con il rumore prodotto dalla nuova, conseguente movimentazione degli aa/mm.</p> <p>Controdeduzione</p> <p>Si veda il cap. 2 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di costruzione.</p>
7			Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"; prot. n. DVA-2014-0040539 del 10/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>ENAC provveda all'elaborazione di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA), in grado di valutare i potenziali impatti dell'opera in oggetto sull'Eccezionale Valore Universale del Sito, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della</p> <p>Controdeduzione</p> <p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			Decisione 38 COM 7B.27, adottata a Doha del 17 giugno scorso. Si chiede quindi un approfondimento in merito al rapporto esistente tra le 8 Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018 (in particolare "rischio idraulico", "moto ondoso", "inquinamento", "pressione turistica", "grandi opere"), gli Indirizzi per la loro gestione e gli interventi previsti dal "Master Pian 2021", con specifico riferimento alle ricadute (anche indirette) sull'intero territorio del Sito UNESCO e relativa proposta di Buffer Zone.
8			Comune di Quarto d'Altino; prot. n. DVA-2014-0040568 del 10/12/2014
			<p>Osservazione Osservazioni di natura procedurale</p> <p>ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE SpA.</p> <p>Controdeduzione La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
			<p>Osservazioni di natura procedurale</p> <p>Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano nazionale degli aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Master Pian in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste per la VIA.</p> <p>La procedura di VIA risulta necessaria, vista la Sentenza n. 209/2011 della Corte Costituzionale, non per interventi su parti dell'opera o dell'attività, ma per interventi sull'intera opera o attività, come nel caso in questione. E' pertanto communis opinio che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS anche per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerche e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; 2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <p>A) assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;</p> <p>B) coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;</p> <p>C) coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;</p> <p>D) coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.</p> <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p>
		<p>Osservazioni di natura procedurale</p> <p>ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato un Masterplan approvato dalla stessa ENAC, con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il salami slicing. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE SpA con validità fino al 2030, è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'istanza in oggetto.</p>	<p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
		<p>Valutazione di incidenza</p> <p>Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono presi in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPS IT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) che comprende tutto il corso del fiume Sile sino alla Conca di Portegrandi includendo aree naturalistiche come "Oasi di Trepalade" e l'area ZPS IT3240019 (Fiume Sile: Sile Morto e ansa S. Michele Vecchio). Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative anche in considerazione del tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>La VINCA ha preso in considerazione tutti i Siti Natura 2000 rientranti entro l'area di interesse, ossia l'area interessata dai fattori di pressione. Il SIC IT3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) e l'area ZPS IT3240019 è, grazie alla sua distanza dal sedime aeroportuale, ampiamente al di fuori dall'area di interesse relativa al Masterplan 2021. Si vedano inoltre approfondimenti sui temi naturalistici e la VINCA nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707.0 di risposta alle richieste MinAmb_25-26, MinAmb_39÷41.</p>
		<p>Valutazione di incidenza</p> <p>Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alle aree naturali protette comprese nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile istituito con LR 8/91 e relativo "Piano Ambientale del Parco del Sile", approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01.03.2000, e pubblicato nel BUR n. 39 del 2000. Anche per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative considerando il tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar - campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>	<p>Le aree di interesse naturalistico citate sono all'esterno dell'area di interesse e non sono coinvolte entro le aree di incidenza dei fattori di pressione.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Relazione Paesaggistica Nella documentazione prodotta per l'avvio della procedura di VIA vi sono alcuni riferimenti alla designazione UNESCO e al Piano di Gestione 2012-2018 del Sito "Venezia e la sua Laguna" Patrimonio Mondiale UNESCO, tra cui due riproduzioni cartografiche in riferimento all'area del Sito UNESCO e alla sua Buffer Zone (SIA, Sezione A - Quadro di riferimento programmatico, cap. A5.4 "Analisi dei vincoli", pagg. 117-120). Tuttavia non emergono le relazioni esistenti tra il Sito UNESCO e l'aeroporto, nonostante quest'ultimo sia localizzato all'interno del Sito e neanche uno studio specifico sugli impatti potenziali che la realizzazione delle opere previste nel Masterplan potrebbero generare sui valori universali per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio Mondiale UNESCO. L'area del Sito comprende due province e nove comuni tra i quali il Comune di Venezia, che ricopre il ruolo istituzionale e di coordinamento delle attività di gestione, ed il Comune di Quarto d'Altino, direttamente interessati dalle procedure di VIA del Master Pian 2021. Il Piano di Gestione 2012•2018 definisce 8 Macroemergenze e specifici indirizzi per la loro gestione, condivisi da tutti gli enti partecipanti, e che il Masterplan 2021 deve tenere in dovuta considerazione on particolare riferimento a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rischio idraulico 2. Moto ondoso 3. Inquinamento 4. Pressione turistica 5. Grandi opere <p>Proprio in coerenza con i succitati indirizzi, si ritiene necessario provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA) in grado di valutare i potenziali impatti delle opere previste dal Master Pian 2021 sull'Eccezionale Valore Universale, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della Decisione 38 COM 78.27, adottata a Doha del 17.06.2014, considerando che la VIA spesso tende a valutare gli impatti disaggregando gli attributi dei beni culturali (come edifici protetti, siti archeologici, ecc) valutandone l'impatto separatamente.</p>
			<p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0 che approfondisce il tema delle incidenze del Masterplan 2021 rispetto alle Macroemergenze individuate dal Piano di Gestione 2012-2018.</p>
			<p>La metodologia adottata, come indicato nella Relazione paesaggistica, nel valutare le trasformazioni indotte dal Masterplan rispetto al paesaggio ed ai beni storico culturali. tiene conto specificatamente degli interventi aventi rilevanza urbanistico/edilizia. In tal senso è stata elaborata una Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico (codice elaborato 23957-REL-T900.1) rispondente alle disposizioni legislative italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale con particolare riferimento alla Legge 109/2005 ed agli artt. 95 e 96 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al D.Lgs. 42/2004 (in particolare art. 28, comma 4) e alle altre disposizioni vigenti in materia, con la quale vengono valutati i rischi per i siti di ritrovamenti individuati da ricognizione storica e comunque ricadenti nell'ambito dell'area di intervento. Considerando che l'importante sito archeologico di Altino, del Museo esistente e della nuova sede museale in fase di ultimazione, nonché degli scavi e ritrovamenti esposti e visitabili, sono situati nell'area, ad oggi individuata come "intorno aeroportuale", si ritiene necessaria l'integrazione della relazione paesaggistica in funzione degli effetti che il Masterplan potrà avere sulla stessa, per la fragilità che essa</p> <p>Le valutazioni effettuate nella Relazione paesaggistica e nella Verifica preliminare dell'interesse archeologico, che rispondono comunque a finalità differenti e che sono state sviluppate seguendo le indicazioni delle competenti Soprintendenze, non hanno evidenziato interferenze dirette o indirette rispetto al sito archeologico di Altino e alla sua sede museale.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			riveste e per la necessità di opportuna tutela.
			<p>Riferimento Programmatico Si ritiene necessario garantire il possibile dovuto equilibrio modale dell'accessibilità dell'aeroporto mediante il servizio ferroviario SFMR. Si presume che il solo servizio SFMR possa facilmente catturare circa 3'000'000 di passeggeri aeroportuali/anno. Quindi è possibile pretendere che il traffico incrementale sia assolto da un servizio su rotaia, servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA, malgrado invece sia proprio utile e a servizio dell'aeroporto e dell'indotto aeroportuale; attuabile subito prima di ogni altro intervento. Tale mobilità risulterebbe sicuramente a favore della riduzione degli impatti inquinanti derivanti dal maggior afflusso veicolare dovuto all'incremento dell'attività aeroportuale.</p>
			<p>Riferimento Programmatico Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 11'622'148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. Sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p>
			<p>Riferimento Programmatico Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99-dimensione dei parcheggi - e a pag. 127 - sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo dei fabbisogni al 2021, un numero complessivo di 8310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo dei fabbisogni così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga inoltre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati comunicati da SAVE SpA, ad oggi i posti liberi variano giornalmente dai 1280 ai 2320, pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C.1 Area vasta A pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata comprende una rilevante porzione del territorio del Comune di Quarto</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>d'Altino comprendente i centri abitati di Altino, Trepalade e Portegrandi e, considerato che il traffico veicolare in tale zona non risulta essere incisivo e/o di asservimento all'aeroporto così come non può essere rilevante il rumore di fondo dovuto ad attività antropiche esistenti, risulta essere significativo il rumore aeroportuale e pertanto si osserva che non sono stati riportati nello studio i dati relativi a ricettori sensibili quali la Scuola elementare "A. Vespucci" e la Scuola dell'Infanzia "San Giuseppe" di Portegrandi.</p> <p>dell'infrastruttura aeroportuale va verificato il superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.) In merito alla presenza di scuole nel comune di Quarto d'Altino, poiché anche nelle stime al 2021 (avendo adottato un approccio estremamente conservativo), nell'abitato di Portegrandi, più prossimo allo scalo, i livelli non superano i valori di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1, non si ravvisa la necessità di ulteriori approfondimenti.</p> <p>Si vedano i testi e le mappe del SIA (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C5.4 Impatti in fase di esercizio Al paragrafo Rumore degli aeromobili: i campioni di riferimento per il calcolo di LAeq e LVA (pag. 47) - si descrive la determinazione del campione di traffico aereo dello Scenario O svolta su due livelli. Nel primo si è considerato un campione giornaliero medio annuo sulla base del quale calcolare gli impatti sia nella componente diurna, 6-22, sia nella componente notturna, 00-06, 22-24, considerando la composizione della flotta. Nel secondo si è considerato per la stima degli impatti calcolati in termini di LVA (DM 31.10.1997) un campione giornaliero medio rispetto alle settimane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 25-31 maggio 2013 (2135 movimenti) 2. 26 giugno- 2 luglio 2013 (2034 movimenti) 3. 1-7 ottobre 2013 (1652 movimenti) <p>Si chiede perché non siano stati considerati campioni medi per il valore LAeq per gli stessi periodi settimanali valutati per LVA in luogo del valore medio annuo e composizione percentuale della flotta aerea.</p> <p>Nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0 che tratta ed integra le valutazioni sulla componente rumore – fase di esercizio) le mappe LAeq e LVA sono calcolate considerando il medesimo scenario giornaliero medio rappresentativo delle 3 settimane di maggior traffico ex DM 31.10.1997.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Analisi dei tracciati radar- Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2) Per quanto riguarda l'abitato di Portegrandi si evidenzia la dispersione delle rotte rilevate dai tracciati con ricadute sul territorio e sui residenti. Si chiede di valutare l'approfondimento di uno studio e la sperimentazione di un piano di volo che possa limitare la dispersione delle rotte degli aeromobili, (pur considerando la completa autonomia decisoria del pilota in volo) ed in particolare possa utilizzare quel corridoio situato tra l'abitato di Trepalade e l'abitato di Portegrandi che risulta privo di residenze.</p> <p>La gestione del traffico aereo è di esclusiva competenza dell'ENAV. A fronte di ciò il gestore e l'ENAC non sono direttamente competenti in merito alle rotte e più in generale alle aerovie utilizzate e la gestione del controllo del traffico aereo.</p> <p>Va comunque precisato che la strumentazione a bordo dei nuovi velivoli consente precisioni nell'impostazione delle procedure di decollo ed atterraggio impensabile fino a qualche anno fa.</p> <p>Se è verosimile pensare che l'evoluzione delle strumentazione di bordo porterà degli ulteriori miglioramenti è pur vero che continueranno ad esistere situazioni dove il velivolo sarà costretto e non seguire la rotta ideale per manifeste ragioni di sicurezza.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di studio di impatto ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Dal raffronto della Figura C5-7 Mappa LVA - Scenario 2013 (Tavola C5-3 in Allegato) a pag. 55 con la figura C5-25 Mappa LVA- Scenario 2021 (Tavola C5-13 in Allegato) si evidenzia come l'impatto ambientale del Masterplan a livello acustico amplifichi la curva 55 dB (LVA) sull'abitato di Altino e conseguentemente venga ampliato l'ambito dell'intorno aeroportuale nel Comune di Quarto d'Altino.</p> <p>La curva dei 55 dB(LVA) viene prodotta a scopo meramente illustrativo ma non costituisce in alcun modo riferimento di legge. Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) infatti va verificata la presenza di superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale nei due periodi di osservazione come da DM 14.11.1997. Occorre peraltro precisare che visto l'approccio estremamente conservativo nella stima degli impatti al 2021, è del tutto realistico ritenere che i livelli sonori nel 2021 saranno inferiori rispetto a quelli odierni.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al paragrafo C5.4.2.4 Calcolo dei livelli sonori (pag. 82) vengono riportate le seguenti tabelle, che qui si evidenziano per i dati relativi al Comune di Quarto d'Altino: Tabella C5-32 popolazione esposta - Scenario 2013 vs Scenario 2021. Per l'area di Altino, comprendente oltre all'abitato anche le sedi museali, il sito archeologico si prevede pertanto un aumento di 1 dB (LVA) vs lo scenario 2021. Si osserva che per l'area prossima all'intorno aeroportuale come sopra individuato, comprendente aree con reperti e ritrovamenti archeologici esposti, risulti necessario evidenziare i livelli di rumore calcolati in LAeq relativamente agli scenari 2013 e 2021 e ragguagliati ai periodi di traffico aereo come sopra individuati per la stima degli impatti in LVA.</p> <p>Al di fuori delle curve isolivello dei 60 dB(LVA) per entrambi i periodi di osservazione, sia per lo scenario al 2013 sia per lo scenario al 2021, lo studio prevede la verifica dei superamenti di LAeq rispetto alla zonizzazione acustica comunale come da DM 14.11.1997. Per l'abitato di Quarto d'Altino non si segnalano situazioni di potenziale superamento a prescindere da quale che sia la natura delle aree, residenziali (per le quali andrebbero previste delle azioni di mitigazione o risanamento) o di altro tipo. Occorre peraltro precisare che visto l'approccio estremamente conservativo nella stima degli impatti al 2021, è del tutto realistico ritenere che i livelli sonori nel 2021 saranno inferiori rispetto a quelli odierni.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Al fine della tutela sanitaria si ritiene utile considerare ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2021 "Aeroporto Marco Polo" anche le soglie indicate dall'OMS che, sulla base di molti convalidati studi, chiede, per proteggere da accertati rischi di malattia da impatto acustico, limiti di 55dB in periodo diurno e 45 dB in periodo notturno (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).</p> <p>Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno).</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Lo studio del traffico ha correttamente, sul piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.</p> <p>La valutazione del rumore integrata (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0) ha considerato come fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traffico aereo; • traffico indotto e totale; • traffico acqueo.
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale sul rumore: Sezione C7 Monitoraggio La valutazione conferma il sistema di monitoraggio attualmente operante. Per le osservazioni effettuate in relazione all'impatto acustico si ritiene necessario implementare il sistema con installazione di una centralina nella zona abitata di Portegradi e di Quarto d'Altino.</p> <p>Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura C1-1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrare le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Quarto</p> <p>L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei, dei risultati della modellistica e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando pertanto le aree sottovento (quindi a sud ovest rispetto alla pista). In ogni caso l'area vasta è l'area all'interno del quale si considera che si esauriscono le modifiche alla qualità dell'aria indotte dal Masterplan 2021 e ciò è confermato dai risultati delle simulazioni modellistiche che evidenziano come ai confini dell'area vasta individuata le concentrazioni di tutti gli inquinanti siano minime. Pertanto è evidente che altre zone, ancora più lontane dalle sorgenti emmissive, non potranno che avere valori ancora più bassi.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>d'Altino con l'abitato di Altino, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia. Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area disegnata ricomprenderebbe l'abitato di Quarto d'Altino e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio dello stesso.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti fattori di pressione.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: A pag. 27 dello Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km". Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente, in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione di fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto - esiti delle centraline di misura e controllo delle polveri sottili - link). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della movimentazione stradale.</p>
			<p>Riferimento Quadro ambientale Documento di Studio di Impatto Ambientale. Sezione C Quadro di riferimento ambientale - atmosfera: Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM₁₀ e PM_{2,5}: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			veicoli circolanti al 2021. E' utile ricordare che la normativa Euro5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM10 e PM2.5 subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.
			Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) non è inteso in senso sminuente, ma con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Quarto d'Altino, né superamenti della zonizzazione acustica comunale. Pertanto come logico il SIA non introduce misure compensative ove non vi sono evidenze di impatti non mitigabili.
			Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.
			Tali misure sono già presenti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni, intervento C5 "Riquifica barene canale di Tessera"). Peraltro l'efficacia di tali misure viene illustrata nell'approfondimento contenuto nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707, al cap. 5.
			L'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione è stata fatta all'interno di un programma di incontri con i rappresentanti del territorio, non solo istituzionali, espressione delle comunità circostanti lo scalo, durata quasi un anno che ha visto la partecipazione della municipalità, di comitati ed associazioni.
			La valorizzazione delle potenzialità culturali del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Pur tuttavia nelle azioni di compensazione diversi sono stati gli interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano.



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non Tecnica Monitoraggio</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come individuata nelle precedenti osservazioni. Si chiede pertanto che le valutazioni ambientali preventive prevedano altri punti di rilevamento nel nostro comune, proseguano con la sorveglianza in corso d'opera e le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni e la soluzione di difformità e anomalie, senza tralasciare la revisione a posteriori per capitalizzare l'esperienza che ne può derivare.</p> <p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, al cap. 3 che approfondisce i temi relativi alle esigenze di monitoraggio.</p> <p>Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione.</p> <p>Si ribadisce che, per quanto concerne l'atmosfera, le valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Atmosfera) non rilevano la necessità di monitoraggi ulteriori rispetto a quelli istituzionali e a quelli effettuati dal gestore aeroportuale.</p>
9			Associazione Amici della Poiana; prot. n. DVA-2014-0040224 del 05/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>Compensazioni: ciclopedonale sul lato sud della SS Triestina</p> <p>Riproponiamo a grandi linee la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina". La questione verte a risolvere l'isolamento della maggioranza delle persone di Ca' Noghera, che a causa dell'impossibilità di utilizzare mezzi propri motorizzati e degli scarsi collegamenti pubblici esistenti, troverebbe molto utile l'utilizzo di corsie preferenziali riservate a pedoni e ciclisti.</p> <p>Controdeduzione</p> <p>Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto baricentrico al maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.</p>
10			Comune di Cavallino Treporti; prot. n. DVA-2014-0040143 del 04/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>Richiesta deposito al Comune di Cavallino-Treporti</p> <p>L'Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto, il proponente depositi presso l'Amministrazione comunale di Cavallino-Treporti il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, VInCA e Paesaggistica).</p> <p>Controdeduzione</p> <p>L'area vasta intesa nello Studio di Impatto Ambientale si riferisce al dominio di analisi. Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Cavallino Treporti.</p>
11			Associazione Popilia Annia; prot. n. DVA-2014-0040039 del 04/12/2014
			<p>Osservazione</p> <p>Gronda lagunare, ambiente</p> <p>Collaborazione dell'Autorità Aeroportuale (Gestore) con ARPAV-Regione Veneto per contribuire al monitoraggio delle zone "calde", la qualità dell'aria e delle acque della laguna investendo e ricercando nuovi ed efficienti sistemi di trattamento delle acque reflue interne o di lavaggio da piogge delle aree di piazzola di movimento e sosta degli aeromobili</p> <p>Controdeduzione</p> <p>Le soluzioni ingegneristiche proposte nel Masterplan e nel Masterplan idraulico si presentano all'avanguardia per quanto riguarda i sistemi di raccolta e trattamento. In particolare sui trattamenti delle acque vale la pena ricordare che esiste un progetto di riqualifica e potenziamento dell'impianto di depurazione che ha il preciso obiettivo di riutilizzare le acque a valle del processo di depurazione.</p> <p>Si veda per approfondimenti l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Gronda lagunare, ambiente</p> <p>Valorizzazione nella direzione raccomandata dai piani di Gestione del sito UNESCO (Core Area del sito delimitato con il DM 1 del 1985): Prevedere interventi di compensazione per la salvaguardia della laguna e dei siti archeologici esistenti come Altino, la riscoperta di Via Annia (epoca romana).</p>
			<p>Gronda lagunare, ambiente</p> <p>c. A pochi metri dalle piste (coordinate N 45° 3' 00", E 12° 21' 03") sono confermati i siti di epoca romana (1° A.C.) di Sacca delle Case e Sacca dei Cioffi. La compartecipazione del Gestore alle opere di riscoperta e conservazione di essi, collaborando con la Soprintendenza ai beni archeologici, (vedasi altresì altri siti citati nel testo Archeologia della Laguna di Venezia, E. Canal, 2013), per un progetto di usufruizione dal lato acqueo, potrà essere una apprezzata compensazione alla comunità, per l'imbonimento dei 3 ettari di barene, previsti nei punti 4.14.02 del Masterplan.</p>
			<p>Inquinamento acustico e vicinanza di Tessera e Cà Noghera alle piste</p> <p>Prevedere il monitoraggio e rispetto dei limiti previsti dall'organizzazione mondiale della sanità individuando e compensando gli abitanti più esposti con opere sulle abitazioni come concordato con i comitati/istituzioni locali, collaborando attivamente per agevolare:</p> <p>a. l'attuazione del PPIP (delibera 724 - 20/12/13), previsto dal comune di Venezia denominato Terminai Tessera (con relative osservazioni accolte), che assegna all'area ex Aeroterminal (adiacente al canale scolmatore) non sedime aeroportuale ma servizi di interscambio per le isole e funzioni di servizio per la città con barriere assorbenti il rumore, piantumazione, terrapieni lungo tutto il confine del paese di Tessera e Ca' Noghera con il fronte sulle piste; la "green belt" si rende necessaria per ovvie ragioni di inquinamento acustico e visivo per tutti i 16 ettari dell'area;</p> <p>b. l'opportunità, per il gestore della concessione aeroportuale di acquisire i beni (terreni, abitazioni e manufatti) di talune aree di Ca' Noghera e Tessera, oggi non più consone per la vita dei residenti, con agevolazioni per i trasferimento di attività e residenza in altre idonee aree. A tal proposito risulterebbe opportuno implementare e promuovere l'area destinata a residenze prospiciente la piazza di Tessera (area Benetazzo) come previsto dal PAT.</p>
			<p>Collaborazione da parte del gestore con Istituzioni locali della delibera denominata Quadrante di Tessera necessaria per:</p> <p>a. lo sviluppo ed il riordino delle attività necessarie per lo sviluppo dell'aeroporto; allo stato molte aziende avviano attività fuori dal comune di Venezia (Marcon, Quarto, ecc.) per mancanza di aree destinate a tale scopo (es parcheggi, depositi ed altro) e comode al distretto Inflight. Ciò contribuisce alla confusione d'uso di alcune aree che dovrebbero essere prevalentemente da destinarsi come residenziali causando maggior traffico nelle arterie di accesso all'aeroporto;</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
	b.	alla costruzione di by-pass di collegamento tra bretella Aeroporto Autostrada e Vallenari-Bis - Martiri Libertà per togliere il traffico da Tessera e Campalto, elevando la qualità di vita nei due centri, con maggiori spazi per la socialità;	
	c.	dare una nuova porta di accesso a Venezia, isole e laguna con il nuovo Terminal (delibera Comune Ve 724- 20/12/2013) alleviando il passaggio di mezzi di ogni tipo dal Ponte della Libertà;	
	d.	dare nuovo impulso di sviluppo alle isole della laguna prevedendo parcheggi e zone di piccola logistica per gli abitanti di Surano e Murano contribuendo a salvare le attività tradizionali ivi stabilite altrimenti destinate al declino.	
	Agevolare ed implementare il PUM di Venezia e della Regione Veneto e Piano aeroporti con:		Il Masterplan 2021 e le competenze di SAVE-ENAC sono limitate al sedime aeroportuale ed allo sviluppo dell'aeroporto. Per mitigare gli impatti ambientali conseguenti alle attività aeroportuali il gestore si fa carico di alcuni interventi. Lo sviluppo e pianificazione del territorio, dei distretti industriali ed artigianali, delle molte e varie forme di comunicazione alternative alla strada o degli interventi necessari a migliorare il traffico veicolare del territorio sono ambiti che esulano dalle possibilità del gestore e della stessa ENAC. Vale altresì la pena ricordare che il Masterplan 2021 è relativo ad opere che non escono dal sedime attuale, se non per due aree molto limitate.
	a. prolungamento tram da Favaro all'aeroporto;		
	b. ricerca di sistema alternativo di collegamento acqueo con Venezia all'attuale mezzo (autobus e motoscafo) privilegiando nuovi sistemi (monorotaia su colonne o Funivia sull'es. di Milano expo 2015) a basso inquinamento e rispettoso dell'ambiente e della laguna;		
	c. accelerare il sistema SMFR come opera necessaria a ridurre l'inquinamento stradale da traffico e come raccordo naturale e moderno dalla città alle altre funzioni intermodali. Aeroporto- Porto, Stazione FFSS; Raccordi tra linea AV/AC con aeroporto Marco Polo anche con l'obiettivo di maggiore integrazione con gli altri aeroporti del sistema Nordest (Treviso Verona- Trieste, Garda, ecc.), ad evitare in futuro l'esigenza di nuove piste aeroportuali ammortizzando e valorizzando le strutture consolidate esistenti e quelle nuove rilevanti del Masterplan 2021.		
12			Roberta Potente e Zanon Alessio; prot. n. DVA-2014-0039986 del 03/12/2014
	<p>Osservazione MP2030</p> <p>Si chiede pertanto che la presente VIA venga effettuata considerando anche un orizzonte temporale a lungo termine, corrispondente alla vita tecnica ed economica degli interventi e dell'opera in questione (DPCM 27 dicembre 1988). Si chiede inoltre che siano esplicitati fin da ora gli obiettivi che si intendono raggiungere e perseguire, in un'ottica di visione strategica di sostenibilità ambientale (vista l'entità dello sfruttamento territoriale prevista dal Masterplan 2030) e di qualità della vita dei cittadini sui quali graverà lo sviluppo aeroportuale.</p>		<p>Controdeduzione</p> <p>Individuare il termine temporale rispetto al quale attivare la procedura VIA è facoltà del proponente. Il Masterplan 2021 presenta diversi elementi che antepongono la sostenibilità del piano di sviluppo alla crescita incompatibile dello scalo. All'interno di tutti i progetti che compongono il Masterplan sono stati inseriti numerosi elementi tecnico-ingegneristici che privilegiano la sostenibilità e compatibilità ambientale dei progetti a modalità "tradizionali" di progettazione degli interventi.</p>
	<p>Rumore: soglie OMS e rilevazione censuaria 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede pertanto che la valutazione dell'impatto acustico sia effettuata sulla base dei valori-soglia stabiliti dall'WHO (come peraltro effettuato per la valutazione dell'Impatto atmosferico), con la conseguente estensione dell'area di studio e della mappatura dei recettori sensibili. Inoltre, come stabilito dalla direttiva europea, oltre ad effettuare la stima della popolazione esposta ai diversi livelli di inquinamento acustico, si chiede che la VIA venga opportunamente 		<p>Soglie OMS</p> <ul style="list-style-type: none"> Nelle analisi sul rumore ci si è sempre riferiti alla normativa nazionale in vigore molto più cautelativa dei limiti di esposizione che prevede l'OMS nelle sue linee guida (essendo riferiti ad un limite di esposizione media annuale che valgono peraltro all'interno degli ambienti e non nell'ambiente esterno). <p>Rilevazione censuaria 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> Va osservato che i dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di



N	DATA	PROT.	MITTENTE
		<p>integrata delle mappe acustiche prodotte considerando una più estesa area territoriale.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede, inoltre, che la stima del numero di persone sottoposte ai diversi livelli di pressione acustica sia effettuata considerando la rilevazione censuaria 2011 (dati già a disposizione), e non quella del 2001 con un incremento del 20%. Si fa infatti presente che per il comune di Marcon la popolazione stimata nella presente VIA ammonterebbe a 14.640 persone, contro i 16.956 residenti al 1 gennaio 2014 (http://demo.istat.it/pop2001/index.html), con un notevole incremento registrato proprio nelle località più prossime all'impatto del traffico aereo, le frazioni di San Liberale e Gaggio, più nello specifico località Zuccarello e Praello (statistiche facilmente acquisibili presso l'Istat e i Comuni). 	<p>Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelli della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conservativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1. Si ricorda in ogni caso che l'analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore è prodotta per completezza di informazione ma non attiene a nessun dettato di legge e che l'unico criterio di riferimento nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale prevede la verifica del superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.</p>
		<p>Salute pubblica: metodo e dati</p> <ul style="list-style-type: none"> Si chiede che, per la valutazione dello "scenario 0", si proceda all'attuazione di un censimento dello stato di salute e del benessere percepito della popolazione, residenti, scolari/studenti, lavoratori in ambiente esterno, esposti ai diversi livelli di rumore. Si chiede che lo studio di VIA proceda alla caratterizzazione e alla stima della popolazione potenzialmente esposta a più fattori di rischio simultaneamente (non per ogni singola dimensione), considerando anche l'esposizione a lungo termine. 	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica.</p> <p>Le informazioni bibliografiche riportate aiutano ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore in primis) sullo stato della salute della popolazione limitrofa.</p> <p>Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA1, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera.</p> <p>La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p> <p><i>I Ancona C., Golini M.N., Mataloni F., Camerino D., Chiusolo M., Licitra G., Ottino M., Pisani S., Cestari L., Vigotti M.A., Davoli M., Forastiere F., 2014. Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. Epidemiol Prev 2014; 38(3-4):227-236</i></p>
		<p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi</p> <ul style="list-style-type: none"> Con riferimento all'inquinamento atmosferico, si chiede di indagare e valutare lo stato di fatto dell'accumulazione al suolo e bioaccumulazione da emissioni dei motori aerei (polveri, aerosol, ecc.) sotto le diverse rotte di decollo e in corrispondenza delle più vicine residenze. Parallelamente si chiede di indagare e valutare le condizioni di inquinamento dei fondali dei corsi d'acqua e lagunari antistanti i diversi punti di scarico delle acque sia trattate sia non trattate. In riferimento a tali diverse forme di inquinamento vanno quindi definiti eventuali interventi di disinquinamento e di riduzione tramite adeguate regolazioni e regolamentazioni alle fonti. 	<p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.</p>
		<p>Rumore: recettori a Marcon</p> <p>Rispetto ai recettori sensibili riportati nella VIA, si rileva l'assenza di recettori localizzati nell'ambito del comune di Marcon, neppure rispetto alla frazione di San Liberale (ad es. asilo nido adiacente alla Chiesa, scuola materna e scuola elementare), fatta eccezione per le due abitazioni impattate dall'aumento della pressione acustica e che saranno</p>	<p>L'abitato di Marcon non è interessato dal rumore aeronautico. Le curve 50 dB LAeq diurno e 40 dB LAeq notturno ricadono in una porzione ridotta e scarsamente abitata del territorio comunale. In ogni caso il dominio del modello include l'area del Comune di Marcon.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			sottoposte ad interventi di mitigazione.
			<p>Aspetti naturalistici: SIC Cave di Gaggio</p> <ul style="list-style-type: none"> Riguardo agli "Aspetti naturalistici" sottoposti a valutazione del Masterplan 2021 non è stato preso in considerazione il sito di importanza comunitaria "Cave di Gaggio" della Rete Natura 2000 - SIC IT3250016, presente nel Comune di Marcon e articolato in due distinte aree, Nord e Sud, quest'ultima insistente nella zona Praello del Comune. Si chiede pertanto di includere nella VIA relativa al Masterplan 2021 la valutazione dell'impatto ambientale nella suddetta specifica area di particolare interesse naturalistico.
			<p>Sviluppo Intermodalità</p> <p>Si chiede che la progettazione di ulteriori parcheggi sia successiva al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale veneto (SFMR), in particolare del già approvato raccordo DeseAeroporto. Tale intervento, realizzabile fin da subito, non è stato preso in considerazione nello studio di VIA realizzato e potrebbe essere in grado di assorbire il traffico incrementare generato dal nuovo scenario aeroportuale, impedendo l'abbattimento di una intera zona verde presente nell'area di Tessera</p>
13			Sergio Memo; prot. n. DVA-2014-0039841 del 02/12/2014
			<p>Osservazione Piani di rischio</p> <p>Si chiede pertanto di ridefinire e di riposizionare sulla mappa territoriale relativa alla zona aeroportuale di Tessera le aree di rischio esattamente come vengono proposte e raffigurate nelle tavole 12.1 e 12.2 del nuovo Masterplan 2021 del Gruppo SAVE, dove tali fasce hanno come punto di partenza il center-line di entrambi le piste e modificando, di conseguenza, le aree approvate dal Comune di Venezia con delibera PD 2014/10 del 15.1.2014 (Vedi All. I) che, al contrario, prendono in considerazione per tale calcolo, solo il center-line della pista principale (ovviamente con conseguente nuova autorizzazione e certificazione dell'ENAC).</p>
14			Associazione La Salsola; prot. n. DVA-2014-0039728 del 02/12/2014
			<p>Osservazione Aspetti naturalistici</p> <p>La descrizione e collocazione sono imprecise e fuorvianti sia dal punto di vista normativo-territoriale che quello geografico e storico. Infatti gran parte della struttura aeroportuale ed in particolare "le attrezzature destinate al volo" (le piste di arrivo e decollo) sono collocate in "pieno ambito lagunare" essendo parte della conterminazione lagunare storica e quella riformata nel 1990 (cfr. Fig. 1; Comune di Venezia Atlante della laguna http://www.silvenezia.it/?q=node/97). Per tale ragione tutti gli elementi progettuali che non tengono conto di questa condizione normativa e territoriale devono essere</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			aggiornati ed adeguati per gli aspetti difformi e non consentiti dalle legislazioni speciali che sovrintendono alla c.d. "Conterminazione lagunare". In particolar modo si ricordano gli aspetti relativi ai divieti di imbonire (colmare) nuove aree lagunari quali quelle che il progetto prevede di fare per l'allargamento delle piste e delle altre attrezzature che si prevedono a supporto e incremento delle superfici aeroportuali.
		Aspetti naturalistici: compensazione naturalistica dell'imbonimento In riferimento all'imbonimento delle aree per gli allargamenti degli spazi delle piste, vista la sottrazione di spazi che sono importanti per le due specie di uccelli (<i>Circus aeruginosus</i> e <i>Circus pygargus</i>) che nidificano nell'area in numero critico (cfr. pag. 55 § 5.4.1), si chiede quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee alla nidificazione delle predette specie nelle aree immediatamente esterne al perimetro aeroportuale in area lagunare.	È condivisa l'opportunità di intervenire ogni qual volta sia possibile per incrementare l'idoneità dell'habitat per le specie Albanella minore e Falco di palude. Proprio in tal senso sono state inserite già nel Masterplan 2021 note di indirizzo per la gestione dell'area destinata a bacino di laminazione, tese a determinarne un'elevata idoneità trofica e quale sito riproduttivo. La realizzazione delle stesse aumenterà l'idoneità del territorio circostante l'area aeroportuale.
		Aspetti naturalistici: wildlifestrike In riferimento all'analisi sul rischio wildlifestrike (cfr. pag. 60 § 5.4.2) Traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che seppur l'area interessata dal rischio di collisione con gli uccelli (birdstrike) rimane pressoché invariata, nei programmi di sviluppo non possa aumentare l'effetto esaminato. Tale considerazione confligge con la nozione di rischio che è conseguenza in primis della numerosità degli eventi che sono funzione dei transiti degli aeromobili. Poiché alcune specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze superiori dalle zone di transito in modo da diminuire i rischi complessivi per le specie critiche.	L'analisi dei dati evidenzia una relazione di tipo inverso (entro l'intervallo di analisi) dalla quale emerge che oltre gli 84'000 movimenti, l'aumento del numero di movimenti si accompagna ad un calo degli impatti. Questa dinamica appare verosimile se si considera che al crescere della continuità di occupazione dei corridoi di decollo e atterraggio, si accompagni un aumento della costanza ed efficacia dell'effetto di prevenzione all'uso, da parte della fauna, dell'area suscettibile di impatto.
		Aspetti naturalistici: rumore In riferimento all'analisi sul rischio Emissione di rumore (inquinamento acustico) del traffico aereo, non sembra verosimile la considerazione che il rischio conseguente alla pressione sonora che aumenterà conseguentemente all'incremento quantitativo dell'attività aeroportuale si possa interpretare semplicemente con l'abitudine/assuefazione degli uccelli all'emissione sonora intensificata nell'arco giornaliero. Il rischio all'esposizione sonora eccedente a livelli di normalità, oltre che essere valutato in ragione delle specie presenti (che possono rispondere in maniera diversa all'impatto), deve essere considerato anche per le specie potenzialmente presenti, ma che di fatto non lo sono proprio forse proprio a causa della fonte di intenso rumore. Inoltre, come per i mammiferi, incluso l'uomo, sono da considerare anche le conseguenze di ordine neurologico-ormonale conseguenti all'assuefazione a pressioni sonore sempre più crescenti alle quali gli animali sono esposti quotidianamente. Tali modificazioni fisiologiche possono incidere, e alla lunga modificare, abitudini e comportamenti riproduttivi delle specie tali da mettere in serio rischio la consistenza delle popolazioni presenti e nidificanti Poiché per definizione il rischio causato dall'esposizione al rumore è risultato anche della numerosità degli eventi che sono funzione dell'intensificarsi dei transiti degli aeromobili secondo il programma di sviluppo; e dato che specie di uccelli come	La valutazione non nega vi sia un effetto dell'aumento dell'emissione di rumore. Afferma che l'effetto di perturbazione alle specie (stress, eventuale non insediamento di coppie o riduzione del loro successo riproduttivo) vi sia ma non possa avere, alla luce dell'entità dei contingenti coinvolti, effetti significativi sul grado di conservazione delle specie di interesse comunitario e conservazionistico.



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti di rumore e/o opportunamente protette dalla pressione sonora.</p>
			<p>Aspetti naturalistici: inquinamento atmosferico Si chiede di riconsiderare le valutazioni sul rischio causato dalle immissioni in atmosfera degli inquinanti originati dalle combustioni dei propulsori degli aeromobili effettuando monitoraggi chimico-fisici e biologici sulle matrici sopra citate, pubblicando i risultati ed eventualmente progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti inquinanti.</p> <p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.</p>
15			<p>Movimento 5 Stelle di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039800 del 02/12/2014</p>
			<p>Osservazione Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC proponente dell'istanza VIA in oggetto, risulta essere il soggetto pubblico preposto di controllo e vigilanza delle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE). Esiste quindi una commistione di ruoli tra il proponente e autorità garante del corretto svolgimento delle attività del gestore.</p> <p>Controdeduzione La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
			<p>Procedura: no alla suddivisione in due MP (2021 e 2030) L'ente gestore dell'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera (SAVE) ha presentato a fine 2011 il "Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 (Masterplan 2030)" successivamente approvato in via tecnica da ENAC. Masterplan 2021 contiene nel suo interno molte similitudini al Masterplan 2030. Vi sono molteplici riferimenti nel Masterplan 2021, a possibili ampliamenti rispetto al progetto presentato e, nel contempo, nel Masterplan 2030, vi sono contenute tutte le opere di fatto da realizzare nell'istanza V.I.A. in oggetto. Riteniamo pertanto che l'opera, debbo essere necessariamente sottoposta a VAS e ad una valutazione di impatto ambientale e acustica facendo riferimento al progetto complessivo così come approvato da ENAC, senza dividere l'opera in 2 step, considerando il primo al 2021. Riteniamo altresì, che l'opera previsto al 2030 coinvolga il territorio del Comune di Marcon per l'impatto ambientale conseguente e si giudicano insufficienti le considerazioni contenute nel documento in oggetto riferite al nostro territorio, in funzione del possibile ampliamento del 2030</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per supportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>



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



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>della Sanità, che, sulla base di molti convalidati studi, chiede per proteggere da accertati rischi di malattia. limiti di 55 (giorno) e 45 (notte) decibel (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).</p> <p>Si chiede che l'Impatto acustico sia essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria Indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e che la VIA debba perseguire una compatibilità sostanziale e prescrivere quelle modifiche e/o integrazioni progettuali che mettano In sicurezza la salute della popolazione esposta per tutte le opere fonti di Impatto acustico in progetto nel prossimo e/o remoto futuro</p>
			<p>degli ambienti e non nell'ambiente esterno).</p> <p>Stato di inquinamento suoli e fondali lagunari in relazione all'inquinamento atmosferico e scarichi Verificare. al di là delle simulazione matematiche lo stato reale di inquinamento al suoli e nei fondali lagunari che sono sedi di catene trofiche che su cui si avvale l'alimentazione umana soggiacenti ai sorvoli di arrivo e decollo e antistanti gli scarichi in laguna. Si chiede pertanto che la VIA prescriva le misurazioni attuali (pre opere) che Individuino gli inquinanti accumulati (da emissioni di polveri e aerosol degli aerei, dilavamenti di polveri, antigeli e lubrificanti dalle superfici aeroportuali. ecc..) e disponga nel caso limitazioni e rimedi efficaci (e anche bonifiche).</p> <p>L'entità degli accumuli al suolo e delle deposizioni in generale è conseguenza della concentrazione in atmosfera. I limiti di legge relativi alle concentrazioni in atmosfera cui ci si riferisce nelle valutazioni descrivono concentrazioni tali da non determinare accumuli significativi. Si ritiene pertanto che tale aspetto non sia critico.</p>
			<p>Sviluppo intermodalità</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantire un possibile e dovuto riequilibrio modale nell'accessibilità dell'aeroporto, impedendo nuovi ulteriori parcheggi perché si potrà usufruire del servizio ferroviario (SFMR e anche AV) tramite il già valutato e approvato raccordo Dese-Aeroporto: la stessa SAVE ha già previsto che già il solo servizio SFMR potrà facilmente catturare 3 milioni di passeggeri aeroportuali all'anno (con potenzialità ben maggiori). Poiché tale raccordo e servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA sia proprio a servizio dell'aeroporto e attuabile subito prima di ogni altro intervento. <p>Si chiede che la VIA valuti ed esiga che lato terra il traffico incrementale sia tutto assolto da quel nuovo servizio e non da nuovi parcheggi e relativo traffico su gomma (che sono ulteriori fonti di inquinamento ambientale generale).</p> <p>Il Masterplan dello scalo ha quale termine temporale il 2021. Appare scarsamente probabile che per questo termine possa essere realizzato un collegamento SFMR tra l'aeroporto e le principali dorsali ferroviarie. Per questo motivo nel Masterplan 2021 alla accessibilità veicolare non sono state inserite opzioni diverse.</p>
			<p>Traffico acqueo e collegamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> impegno da parte di SAVE ed ENAC con Il Comune di Venezia a progettare un sistema di collegamenti acquei con Venezia regolato adeguatamente per garantire traffico, velocità e moto ondoso finalmente compatibili con la laguna (e non Impattanti come ora); che tali collegamenti acquei e lo scambio intermodale di Tessera sia, come da decenni stabilito, a servizio anche delle generali esigenze urbane e turistiche, salvaguardando quindi l'originario disegno di un Terminai di gronda di competenza comunale, e non tutto aeroportuale e di SAVE (come Invece vorrebbe SAVE, accaparrandosene l'area nell'ambito aeroportuale) <p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>
			<p>Opere di compensazione: restauro naturalistico del bordo lagunare fino a foce Dese</p> <ul style="list-style-type: none"> Poiché le opere aeroportuali pregresse hanno alterato profondamente il margine lagunare sottraendo ampie superfici barenose e di velme all'ecosistema lagunare che ne ha sofferto In termini di qualità delle matrici <p>La valorizzazione delle potenzialità naturalistiche del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Pur tuttavia nelle azioni di compensazione ci sono interventi previsti in tal senso, limitatamente agli ambiti legati al Piano di Sviluppo dell'Aeroporto per i quali si giustificano. Vale la pena ricordare ad esempio (cfr. Quadro di riferimento ambientale-</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>(acque e fondali) e in termini di ridotta biodiversità la cui importanza è riconosciuta dalla relazione stessa dello SIA.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si chiede di provvedere progettualmente ad un restauro naturalistico della morfologia ed ecologico del bordo lagunare pesantemente ferito dalla piattaforma aeroportuale e tuttora non ricomposto e non rinaturato, ricostituendo una reale continuità ecologica e una percorribilità ricreativa di tutta la gronda tra le barene di Campalto, la foce dell'attuale fiume Marzenego-Osellno e le barene e la foce del fiume Dese, sia lato laguna che lato retroterra. <p>Mitigazioni e compensazioni) l'intervento C5 "Riqualifica barene canale di Tessera". Peraltro l'efficacia di tali misure viene illustrata nell'approfondimento contenuto nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T707, al cap. 5.</p>
			<p>Ripubblicazione SIA con integrate osservazioni dei cittadini</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poiché si ritiene che le opere previste possano essere accettate solo in una visione strategica di sostenibilità generale nella quale fare finalmente i conti con la realtà e il principio che "a tutto c'è un limite", e quindi anche allo sviluppo aeroportuale e alle relative pressioni ambientali che si può rispettosamente chiedere alle popolazioni di accettare. • Si chiede quindi che siano completate e corrette le analisi dello Studio Ambientale come da osservazioni sopra elencate con nuova pubblicazione e nuove osservazioni da parte della cittadinanza esposta. <p>A seguito delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Regione del Veneto, sono state sviluppate delle Integrazioni, le quali, comprensive del presente documento sono oggetto di ripubblicazione.</p>
17			Comune di Jesolo; prot. n. DVA-2014-0039637 del 01/12/2014
			<p>Osservazione Richiesta deposito al Comune di Jesolo</p> <p>Questa Amministrazione ritiene di essere interessata ai potenziali impatti diretti ed indiretti derivanti da detto progetto. Pertanto si chiede che, al fine di poter elaborare opportune osservazioni, in ottemperanza dell'art. 23, punto 3, del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii la documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, a seconda dei casi, presso gli uffici dell' autorità competente, delle regioni, delle province e dei comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione, il proponente depositi presso l'Amministrazione comunale di Jesolo il progetto definitivo e le relative valutazioni ambientali (SIA, VInCA e Paesaggistica).</p> <p>Controdeduzione Gli effetti del Masterplan 2021 oggetto di VIA, come dimostrato dal SIA e dalle Integrazioni, non si estendono al territorio del Comune di Jesolo.</p>
19			Circoli del PD di Campalto-Favaro/Dese-Tessera; prot. n. DVA-2014-0039709 del 02/12/2014
			<p>Osservazione VIA_VAS, turismo a Venezia Il Masterplan deve essere sottoposto a V.A.S La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) riguarda i Piani e i Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto un diverso strumento di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A). La valutazione di impatto strategica assume pertanto grande valenza, in relazione all'ambiente circostante particolarmente delicato come quello lagunare e l'impatto turistico sulla città di Venezia che già soffre di</p> <p>Controdeduzione La procedura di VIA risulta necessaria, vista la Sentenza n. 209/2011 della Corte Costituzionale, non per interventi su parti dell'opera o dell'attività, ma per interventi sull'intera opera o attività, come nel caso in questione. E' pertanto communis opinio che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS anche per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell' articolo 8 del DPCM 27.12.1988,



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>notevoli problemi di saturazione. Studi recentissimi indicano in 27 milioni le presenze turistiche annue a Venezia. Questo dato preoccupa molto e indica nella saturazione turistica della città e nelle pesantissime ripercussioni sul fragile tessuto fisico, architettonico e sociale della città, un grave pericolo per la sopravvivenza stessa di Venezia. Il dibattito cittadino sulla presenza delle grandi navi ne rappresenta un significativo aspetto. Da tener presente che il numero di turisti delle navi da crociera è di circa 2 milioni, di gran lunga inferiore ai passeggeri dell'aeroporto.</p> <p>Il consistente aumento del numero dei passeggeri previsto dal Masterplan [da 8,5 a 11,6 milioni] e le ricadute sulla Città storica, a nostro avviso, non sono adeguatamente valutate dai documenti presentati. Qualora la V.A.S. fosse applicata solo al P.N.A. che è ancora in fase di discussione e di approvazione, si verificherebbe la paradossale conseguenza che i progetti previsti nel Masterplan 2021 sarebbero eseguiti prima della V.A.S. e cioè prima dell'esame di tutti gli impatti che la V.A.S. può far emergere</p>
	<p>Aree di espansione – Aeroterminal Contrarietà all'ampliamento del sedime aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> Nel Masterplan viene chiesta l'acquisizione al sedime aeroportuale dell'area del Terminal di Tessera e del bacino di laminazione di 15 ha. Riteniamo le summenzionate aree non necessarie agli obiettivi del Masterplan e non funzionali allo sviluppo dell'aeroporto. Queste aree devono essere lasciate alla pianificazione degli enti territoriali locali. Terminal di Tessera: l'area deve mantenere ruolo e funzioni urbane di interscambio Terraferma/Venezia e isole della Laguna Nord. L'area non è necessaria per lo sviluppo dell'Aeroporto e deve svolgere funzione di cuscinetto fra abitato Tessera e l'aeroporto. Se dichiarata "sedime" sarebbe regolata con norme "sovraordinate" al territorio. Chiediamo pertanto che NON sia accolta la richiesta di acquisizione al sedime aeroportuale. 		<p>2. a fronte della indeterminazione legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS;</p> <p>le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi.</p> <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <p>E) assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;</p> <p>F) coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;</p> <p>G) coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;</p> <p>H) coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.</p> <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p> <p>Per quanto concerne il turismo, la tipologia del turismo che sceglie l'aereo per visitare Venezia è una tipologia che va nella direzione di un turismo consapevole e residenziale piuttosto che escursionista e si sottolinea come le politiche in atto o previste in questo settore, tendano a concentrarsi sul contenimento dei flussi dei turisti pendolari che quindi non "prenotano" ma "improvvisano" la visita in città. In tal senso lo sviluppo aeroportuale non è un fattore in contrasto con eventuali politiche di contenimento dei flussi in Centro storico.</p> <p>Si vedano approfondimenti all'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0.</p> <p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>I dati e progetti contenuti nel Masterplan Idraulico sono relativi ad interventi ed opere idrauliche la cui finalità è quella primaria di garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale, garantirne l'invarianza in seguito alle impermeabilizzazioni conseguenti all'attuazione del Piano di Sviluppo, riqualificare l'attuale rete di trattamento e raccolta delle acque bianche e nere. Gli effetti di questo di adeguamento idraulico dello scalo hanno ricadute positive anche sulla rete di scolo del bacino in cui l'aeroporto insiste dal momento che alcune delle opere previste sono opere di cui giova lo stesso Consorzio di Bonifica Acque Risorgive e con il Consorzio sono state definite e condivise.</p>
			<p>L'analisi degli impatti legati al Masterplan 2021 non prevede l'acquisizione delle aree ma interventi di mitigazione sui singoli recettori, a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio. Si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.</p>
			<p>Gli ambiti proposti non sono di competenza del gestore aeroportuale ne del Ministero dei trasporti (ENAC). SAVE inoltre, attraverso il Masterplan Idraulico ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.</p>
			<p>La gestione delle portate meteoriche generate nelle aree scolanti in laguna è affidata ad una rete di raccolta i cui punti di valle sono costituiti da manufatti di scarico dislocati lungo il perimetro esterno del sedime aeroportuale. Nello specifico, sono presenti 5 manufatti di scarico principali presidiati da altrettanti impianti di trattamento delle acque di dilavamento, con annessa vasca di accumulo dimensionata per le acque di prima pioggia. Le portate meteoriche vengono convogliate all'interno di tali manufatti, trattate con impianti a filtro di tipo "stormfilter", recentemente oggetto di riqualifica in seguito alla messa in sicurezza dell'argine lagunare (Intervento OP 435 - 2010), e successivamente sollevate in laguna mediante pompe sommergibili. I volumi eccedenti la prima pioggia sono scaricati direttamente in laguna, in accordo con la normativa vigente.</p> <p>Poiché nessun sostanziale incremento della superficie totale delle aree impermeabilizzate scolanti in laguna è previsto dal Masterplan, l'attuale dimensione delle vasche di accumulo delle acque di prima</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>pioggia continuerà anche in futuro ad assicurare il volume di stoccaggio necessario.</p> <p>Inoltre il Masterplan prevede un potenziamento dell'impianto di depurazione delle acque nere.</p> <p>Si vedano gli approfondimenti nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0.</p>
	<p>Recepimento PAT Venezia approvato il 30/09/2014</p> <p>Il Masterplan 2021 recepisca quanto deciso dal Consiglio Comunale di Venezia nel piano di assetto del territorio già approvato in data 30/09/2014 e vigente a partire dal 15/11/2014.</p> <p>Alcuni importanti aspetti infrastrutturali che riguardano l'Aeroporto, sono stati considerati e risolti dalla Pianificazione comunale. In particolare ci riferiamo al ruolo della Stazione di Mestre in relazione al collegamento ferroviario e alla fermata in Aeroporto, il Quadrante di Tessera e al Piano Particolareggiato del Terminai di Tessera. Pertanto chiediamo che il Masterplan 2021 recepisca le indicazioni previste dal PAT.</p>		<p>Lo Studio di Impatto Ambientale nell'analisi programmatica prende in considerazione il PAT del Comune di Venezia riportando quanto previsto da questo strumento urbanistico in merito alla viabilità e al collegamento ferroviario fra Mestre e Aeroporto. Inoltre, il Quadro Programmatico analizza per esteso pure il PUM del Comune di Venezia scendendo ancora più in dettaglio in merito alle scelte inerenti alla viabilità e ai collegamenti ferroviari. Tuttavia si deve sottolineare che pur avendo per l'appunto preso in considerazione suddetti piani e le loro previsioni trasportistiche per una visione di insieme delle scelte urbanistiche comunali, tali previsioni non interessano il Masterplan 2021 in quanto gli interventi dello stesso, analizzati del presente SIA, non riguardano i temi oggetto di questa specifica osservazione.</p>
	<p>VIARCH preesistenze e progetto sulla Via Annia in bacino di laminazione</p> <p>ARCHEOLOGIA</p> <p>Stupisce che la "Verifica preliminare dell'interesse archeologico" metta in evidenza che le preesistenze archeologiche siano pochissime all'interno del sedime aeroportuale. Abbiamo motivo di ritenere che nella costruzione dell'aeroporto molte testimonianze archeologiche siano state perse. Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 sono molteplici e significativi. Riteniamo di dover raccomandare la massima attenzione nell'esecuzione dei lavori, in particolare in prossimità delle aree ex Ca' Mocenigo e Ca' Zorzi sede (edifici che sono stati abbattuti), a quanto consta, di ex conventi. Per quanto riguarda l'area "intervento 5.01" (bacino di laminazione, vedi sopra punto PD_3), proponiamo sia predisposto, in collaborazione con la Sovrintendenza e la Direzione del Museo di Altino, un progetto "visita via Annia".</p>		<p>Le modalità con cui è stato condotto lo studio, sono esattamente quelle disposte dalla legge e come tali sono state concordate con la Soprintendenza archeologica, peraltro molto attenta a evitare omissioni.</p> <p>Su queste condizioni sono stati indicati gli elementi presenti nella bibliografia archeologica di settore e tra i dati inediti depositati presso gli archivi della soprintendenza stessa. I dati inseriti sono tutti quelli disponibili.</p> <p>E' noto che la costruzione dell'aeroporto abbia modificato radicalmente la morfologia del margine lagunare mediante una consistenza movimentazione del suolo. Ma il momento storico e le conoscenze sul margine lagunare all'epoca della costruzione dell'aeroporto non hanno consentito l'attenzione che oggi siamo in grado di offrire al patrimonio archeologico.</p> <p>Per questa ragione la tutela del patrimonio archeologico non si esaurisce con il documento di Verifica preliminare dell'interesse archeologico ma prosegue con la definizione dei piani di sondaggi preventivi per ogni intervento del Masterplan. Tali piani (prodotti come prescritto dalla legge 109/2005) concordati con la Soprintendenza, consentono di avere informazioni sulla natura del suolo mediante la realizzazione di sondaggi, carotaggi o trincee esplorative realizzati prima dell'apertura del cantiere.</p> <p>Ogni intervento del Masterplan 2021 sarà in ogni caso sottoposto a sorveglianza archeologica in fase di scavi.</p> <p>L'area del bacino di laminazione è già area sottoposta a vincolo archeologico per la legge 431/1985; la Soprintendenza archeologica è già al corrente del suo inserimento nel Masterplan. Infatti lo Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) inserisce a tal proposito una misura di compensazione che è stata ulteriormente estesa nelle presenti integrazioni (si veda quanto ulteriormente proposto al par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia").</p>
	<p>Opere di mitigazione e compensazione/Accordi di programma</p> <p>Opere di mitigazione e compensazione applicazione dell'art. 4 convenzione allegata alla concessione aeroportuale. Si predispongano accordi di programma con gli enti competenti</p> <p>Molte opere di compensazione prevedono l'esecuzione di lavori ed espropri in aree al di fuori del sedime aeroportuale. Ciò significa stabilire Accordi con altre Istituzioni (Comuni, Magistrato Acque, Consorzio Bonifica, Anas etc) e significa seguire la pianificazione che eventualmente le altre Istituzioni</p>		<p>Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel piano di sviluppo.</p> <p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.</p> <p>Per quanto concerne gli interventi di mitigazione per la componente</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>avessero già predisposto. Vi è la necessità di un percorso decisionale partecipato e trasparente con le istituzioni e le agenzie rappresentative del territorio. Anche in applicazione dell'art. 4 della succitata Convenzione "adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti", va predisposto un cronoprogramma preciso e va definita la qualità delle opere previste. Tali opere, in particolare quelle di mitigazione, vanno eseguite prima dell'esecuzione degli interventi.</p>
			<p>rumore essi saranno attuati a seguito di verifiche conseguenti a campagne di monitoraggio ad hoc sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio. Si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.</p>
			<p>Opere di mitigazione: insonorizzazione maggior numero di edifici Interventi di mitigazione del rumore, insonorizzazione acustica degli edifici applicazione, principi di precauzione e prevenzione. Il Masterplan prevede misure di insonorizzazione su circa 15 edifici. Gli interventi sono destinati alle abitazioni che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021. Anche in attuazione di monitoraggi e verifiche successive, riteniamo che la previsione debba riguardare un numero più elevato di edifici per comprendere anche quelli situati oltre la SS Triestina, di fronte il Centro Meccanizzato delle Poste, in applicazione dei principi di precauzione e prevenzione.</p>
			<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
			<p>Opere di mitigazione: terrapieno alberato Opere di mitigazione a protezione dell'abitato di Tessera, si realizzi l'intervento M3b. Gli interventi M3 e M3b sono stati definiti alternativi fra loro. Riteniamo che l'intervento M3b (cintura alberata su terrapieno) sia in grado di garantire una migliore protezione dell'abitato di Tessera.</p>
			<p>I risultati in termini di abbattimento acustico grazie alla realizzazione degli interventi di mitigazione sono illustrati nella documentazione integrativa, si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi.</p>
			<p>Tutela alberi ex vivaio Benetazzo Recupero degli alberi ex vivaio Benetazzo situati all'interno del sedime aeroportuale. Il Masterplan prevede importanti lavori che possono comportare lo spostamento di alberi pregiati di grossa taglia. Chiediamo che questi alberi siano tutelati e, in caso di necessità di spostamento, si preveda il reimpianto, sia all'interno del sedime che eventualmente all'esterno, secondo tecniche consolidate e conosciute.</p>
			<p>Qualunque intervento inserito nel Masterplan 2021 per essere eseguito dovrà conseguire e completare tutti gli iter autorizzativi necessari, inclusi quelli di carattere naturalistico/forestale.</p>
			<p>Fornitura energia per edifici pubblici Produzione di energia: SAVE fornisce o paghi l'elettricità a un edificio (o più edifici, parchi, aree o opere di interesse pubblico) secondo modalità da definire con la Municipalità di Favaro e con le realtà associative di Tessera.</p>
			<p>Le misure compensative inserite nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni) sono numerose. Peraltro nella documentazione integrativa (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0) è stato previsto un intervento di riqualifica di un edificio pubblico recettore sensibile impattato dalle attività aeroportuali.</p>
			<p>Il Masterplan 2030 non è in valutazione. Lo è il solo Masterplan 2030 all'interno del quale non è prevista la realizzazione di alcuna ulteriore infrastruttura di volo.</p>
20			Comune di Marcon; prot. n. DVA-2014-0039331 del 28/11/2014
			<p>Osservazione Procedura: conflitto di interessi e Proponente ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il</p>
			<p>Controdeduzione La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE SpA.</p> <p>ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
			<p>Procedura: VAS/VIA</p> <p>Il Masterplan in oggetto si riferisce al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano Nazionale degli Aeroporti. Per la loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Masterplan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste, per la VIA.</p> <p>E' communis opinio che i Piani di Sviluppo Aeroportuale siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminatezza legislativa in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS; 2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi. <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <ol style="list-style-type: none"> A) assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione; B) coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute; C) coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale; D) coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale. <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012.</p>
			<p>Procedura: MP 2030</p> <p>ENAC - Ente Nazionale - Aviazione Civile ha presentato un Master Pian approvato dalla stessa ENAC con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di Euro. Il presente Masterplan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Masterplan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il salami slicing. Se ENAC ha approvato un contratto di programma</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
			<p>VINCA: mancata considerazione Cave di Gaggio</p> <p>Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di impatto Ambientale pagg. 58-61) vengono prese in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPSIT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC.IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC ZPS IT3250016 (Cave Gaggio) che consta di due aree protette, distanti circa 4,5 km in linea d'aria dal sedime aeroportuale già esistente. Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative. Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.</p>
			<p>VINCA: mancata considerazione aree di interesse naturalistico</p> <p>Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alla rete ecologica locale (Fiumi Zero e Dese) e le aree di interesse naturalistico (Boschetto di Zuccarello), che anche in questo caso non risultano sottoposte né a procedura di VINCA, né di screening relativo alla VINCA.</p>
			<p>Previsioni di traffico e strategie compagnie di volo</p> <p>Previsioni di traffico. Il Masterplan al 2021 indica un numero di 11'622'148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'Incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.</p>
			<p>Previsione parcheggi e park B1 (relazione illustrativa)</p> <p>Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione Illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99 - dimensione dei parcheggi a pag. 127- sistema dei parcheggi - viene indicato, in base al calcolo del fabbisogni al 2021, un numero complesso di 8:310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo del fabbisogni così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1.000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga in mente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati da SAVE SpA, ad oggi i posti liberi variano giornalmente dal 1280 al 2320; pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>Rumore: dati ISTAT 2001 Al documento di studio di impatto ambientale Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, pag. 36, è indicato che per valutare l'analisi della popolazione esposta al rumore sono state usate informazioni censuarie per il Comune di Marcon sulla base dei dati ISTAT del censimento del 2001, incrementando i dati stessi con una maggiorazione del 20%. Non si capisce perché non si siano utilizzati i dati del censimento del 2011, considerando che sulla scorta dei dati analizzati nello studio la popolazione residente a Marcon oggi risulterebbe di 14'640 abitanti (con incremento del 20%), contro invece le oltre 17'000 persone effettivamente residenti.</p> <p>Va osservato che i dati censuari che hanno maggior significatività nello studio sono quelli del comune di Venezia. Questi sono stati forniti aggiornati e georeferiti al numero civico dal comune stesso. Data la forma e l'estensione delle curve sono rilevanti anche quelli della cella censuaria della frazione di Altino. Le altre celle censuarie non sono interessate dall'analisi di impatto che si è concentrata - conservativamente - sulle aree con LVA superiore o uguale a 55 dB. Per quanto concerne il comune di Marcon, occorre precisare che, in entrambi i periodi di osservazione, sia nel 2013 sia nel 2021, gli abitati (anche le frazioni più prossime al sedime aeroportuale) si trovano ampiamente al di fuori delle curve isolivello di riferimento ovvero quelle di 50 dB(LAeq, diurno) e 40 dB(LAeq, notturno), limiti della classe 1. Si ricorda in ogni caso che l'analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore è prodotta per completezza di informazione ma non attiene a nessun dettato di legge e che l'unico criterio di riferimento nelle aree che si trovano fuori delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale prevede la verifica del superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale.</p>
			<p>Rumore: area vasta Al documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, a pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata risulta evidentemente non essere centrata rispetto al sedime dell'aeroporto. Il disegno individuato si estende in modo significativo verso est fino ad andare a comprendere quasi per intero l'abitato del centro storico di Venezia, mentre l'area ad ovest dell'attuale aerostazione è limitata ad una profondità molto più contenuta senza che ciò derivi da qualche razionale valutazione. Se tale scelta è stata forse dettata dalla necessità di inserire l'area di asservimento all'aeroporto relativa al traffico aereo, non si capisce perché per la stessa ragione, non debba essere considerata l'area relativa alla intera estensione della bretella autostradale di raccordo A4-Aeroporto Marco Polo.</p> <p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore. L'area include la bretella autostradale e il canale di Tessera, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe dello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Rumore) e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>
			<p>Atmosfera: area vasta Studio di impatto ambientale Sezione C- Quadro di riferimento ambientale Atmosfera. A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura C1 -1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state Inquadrate le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Marcon con i suoi abitanti, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia. ed il territorio del Comune di Marcon è solo ricompreso in minima parte (perimetro sud). Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area disegnata ricomprirebbe gli abitanti di Marcon e</p> <p>L'area vasta è stata perimetrata tenendo conto delle rotte di decollo e atterraggio degli aerei e della direzione prevalente dei venti (da NE), privilegiando quindi le aree sottovento che si trovano a sud-ovest rispetto alla pista mentre il comune di Marcon si trova a Nord ovest. Una parte del Comune di Marcon è ricompresa nell'area impatti ed evidenzia valori attesi di qualità dell'aria minimi rispetto ai limiti di legge per qualunque parametro. Pertanto è evidente che le altre zone del comune, ancora più lontane dalle sorgenti emmissive non potranno che avere valori ancora più bassi.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>per tanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio di Marcon.</p>
			<p>Rumore: effetti del traffico Lo studio del traffico ha correttamente, su piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli Impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.</p> <p>La valutazione del rumore integrata (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0) ha considerato come fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traffico aereo; • traffico indotto e totale; • traffico acqueo.
			<p>Atmosfera: effetti combinati traffico aereo e stradale All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti i fattori di pressione.</p> <p>Proprio per valutare la somma degli effetti derivanti da aumento di traffico aereo e veicolare, le mappe di concentrazione e le tabelle relative ai recettori sensibili fanno riferimento alla somma di tutte le emissioni. Solo per i massimi giornalieri delle polveri e la massima oraria del CO, le due sorgenti di pressione sono state considerate separatamente, in quanto i massimi di concentrazione non possono essere coincidenti per sorgenti diverse.</p>
			<p>Atmosfera: recettori in comune di Marcon Studio di Impatto Ambientale Sezione c - Quadro di riferimento ambientale. Atmosfera. Quanto evidenziato nella osservazione n. 10 trova conferma anche a pag. 41 della Sintesi non tecnica a pag. 46 del SIA - Atmosfera, dove viene riportato l'elenco dei ricettori sensibili. Si tratta di scuole, chiese, ospedali, sedi di associazioni, tutte ad eccezione delle ultime due (n. 24 e n. 25) collocate all'interno del territorio del Comune di Venezia. Appare discutibile e singolare che non siano stati individuati tra i ricettori sensibili anche le tre scuole e la chiesa della frazione di San Liberale del Comune di Marcon, frazione nella quale lo studio di impatto acustico elaborato nel SIA individua almeno altri due edifici (abitazioni civili) ricadenti al di fuori dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale.</p> <p>Con il termine recettore si intendono tutti quei punti nei quali vengono calcolate le concentrazioni in aria derivanti dallo scenario emissivo che si sta esaminando. Nel caso in esame le simulazioni sono state effettuate per ogni inquinante su una griglia di circa 8x8 km, centrata sottovento rispetto alle emissioni degli aerei in decollo, con celle di 200x200 m, per un totale di 1600 recettori. Tali recettori sono presenti anche nell'area del comune di Marcon che ricade all'interno dell'area analizzata. Quindi anche per la scuola e la chiesa che sono in frazione di San Liberale. Con il termine "recettore sensibile" si mettono semplicemente in evidenza alcuni punti che si ritengono più sensibili di altri. Ma la concentrazione è quella calcolata nel dominio dei 1600 recettori, non si tratta di punti aggiuntivi. Nello specifico il modello rileva come la scuola e la chiesa di San Liberale ai confini dell'area, abbiano concentrazioni di polveri <0.1 µg/m³, media annuale.</p>
			<p>Atmosfera: polveri sottili e apporto dell'aeroporto Nello Studio di Impatto Ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM₁₀) si dice: "le particelle di dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km. Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva a molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto -</p> <p>ARPAV stima che il contributo dell'aeroporto Marco Polo in termini di emissioni di polveri sottili sia pari allo 0.5 % delle emissioni complessive del Comune di Venezia. Pertanto la stessa ARPAV conferma che l'apporto aeroportuale sia veramente ridotto. Per quanto riguarda le aree di ricaduta, se volessimo considerare dove si depositano le emissioni degli aerei in quota dovremmo arrivare oltre i confini italiani, in quanto è noto che per i fenomeni di trasporto atmosferico, un'emissione a circa 300 metri di altezza interessando gli strati alti dell'atmosfera ed essendo quasi sempre al di sopra dello strato di rimescolamento, non ricade nelle vicinanze del punto di emissione ma a grandissima distanza. Pertanto ampliare l'area di impatto con il comune di Marcon non può consentire di vedere la ricaduta di polveri in quanto questa avviene a distanze decisamente maggiori.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>esiti delle centraline di misura e controllo delle polveri sottili). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della pavimentazione stradale.</p>
		<p>Atmosfera: polveri sottili valutazione Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM₁₀ e PM_{2,5}: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. SI richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.</p>	<p>L'impatto delle polveri PM₁₀ e PM_{2,5} al 2021 è nullo in quanto l'emissione maggiore di polveri deriva principalmente dal traffico veicolare (secondo metodiche Agenzia Europea per l'ambiente - EEA e Federal Aviation Administration degli Stati Uniti - FAA). Il parco veicoli è soggetto a continui miglioramenti tecnologici pertanto le emissioni stradali beneficiano nello scenario 2021 dell'introduzione dei veicoli euro5 e euro 6. Le emissioni al 2021 sono state stimate sempre con il software COPERT (dell'Agenzia Europea per l'Ambiente) che permette di fare elaborazioni con i veicoli Euro 5 ed Euro 6 che rappresenteranno la maggior parte dei veicoli circolanti al 2021. E' utile ricordare che la normativa euro 5 impone l'installazione del filtro anti particolato ai veicoli diesel e pertanto le emissioni di PM₁₀ e PM_{2,5} subiscono, nello scenario emissivo al 2021, una drastica diminuzione che si riflette sugli impatti rendendoli trascurabili.</p>
		<p>Salute pubblica Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana del territorio diversamente Interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione che nell'ambito. Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica.</p>	<p>Il concetto di percezione utilizzato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) non è inteso in senso sminuente, ma con l'intento di includervi tutte le accezioni di disagio e disturbo non necessariamente correlabili a patologie. Le analisi peraltro non rilevano situazioni di disagio per l'intero territorio del comune di Marcon, bensì dei superamenti della zonizzazione acustica comunale per una sua parte, molto ridotta coincidente con la fascia di rispetto del fiume. Pertanto come logico il SIA non introduce misure compensative ove non vi sono evidenze di impatti non mitigabili.</p>
		<p>Compensazioni e cronoprogramma Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli Investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrasia tra i due, là dove il piano degli Investimenti (al punto 6.17 – mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17.900.000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.</p>	<p>Il cronoprogramma si riferisce alla pianificazione degli interventi e progetti contenuti nel Masterplan 2021. La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.</p>
		<p>Monitoraggio atmosfera e rumore Nello Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come da noi individuata nelle precedenti osservazioni.</p>	<p>Si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0, al cap. 3 che approfondisce i temi relativi alle esigenze di monitoraggio. Il sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale (Noise Monitoring System-NMS) in uso presso l'aeroporto è stato verificato da ISPRA (Ministero dell'Ambiente) ed ARPAV ed è pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31.10.97 e DM 20.05.99 per numerosità delle centraline e loro posizione. Si ribadisce che, per quanto concerne l'atmosfera, le valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Atmosfera) non rilevano la necessità di monitoraggi ulteriori rispetto a quelli istituzionali e a quelli effettuati dal gestore</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			aeroportuale.
21			Municipalità di Favaro; prot. n. DVA-2014-0038932 del 25/11/2014
			<p>Osservazione Area Aeroterminal Acquisizione area.</p> <p>Nella documentazione resa disponibile per la consultazione si evince un interesse di SAVE per la possibile acquisizione dell'area definita "Area Aeroterminal" (individuata come area "A" - pag. 15 della Sintesi non Tecnica). Riteniamo che l'area in oggetto non debba essere posta in vendita in quanto ci sono piani strategici ventennali ma, in presenza di una effettiva acquisizione da parte di SAVE, si chiede che l'area rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga le medesime funzioni e destinazioni urbanistiche vigenti, meglio descritte nella Delibera della Giunta Comunale di Venezia n. 724 "Adozione del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica Terminai di Tessera" del 20.12.2013.</p>
			<p>Controdeduzione</p> <p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>
			<p>Area bacino di laminazione Acquisizione area.</p> <p>L'area a nord della Triestina (individuata come area "E"- intervento 5.01- pag. 15 della Sintesi non Tecnica) indicata come bacino di laminazione per l'abbattimento del rischio idraulico, si chiede che rimanga al di fuori del sedime aeroportuale e mantenga la medesima destinazione urbanistica vigente. Si osserva inoltre che su tale area ricade parte del tracciato della "Via Annia" e che la realizzazione del bacino di laminazione potrebbe comprometterne la conservazione</p>
			<p>Opere di mitigazione e terrapieno Tessera</p> <p>Tra le opere di mitigazione ambientale venga mantenuto il progetto di realizzazione di un terrapieno a protezione dell'abitato di Ca' Noghera o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione (il terrapieno era previsto nel documento "Programma degli Interventi piano decennale 2012/2021 - relazione di inquadramento).</p>
			<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
			<p>Opere di compensazione nuove: sistema fognario</p> <p>Tra le opere di compensazione siano previsti adeguati investimenti economici per l'ammodernamento dei sistemi di captazione della rete fognaria cittadina degli abitati di Tessera e Ca' Noghera, con un intervento di separazione dei sistemi di acque bianche e acque nere</p>
			<p>Gli ambiti proposti non sono di competenza del gestore aeroportuale ne del Ministero dei trasporti (ENAC). SAVE inoltre, attraverso il Masterplan Idraulico ha dimensionato interventi all'interno del sedime che ne assicurano la sicurezza idraulica, pertanto non c'è alcun aggravio idraulico sulle reti circostanti il sedime.</p>
			<p>Opere di mitigazione: terrapieno a protezione di Tessera</p> <p>Tra le opere di mitigazione sia mantenuto il progetto di realizzazione del terrapieno a protezione dell'abitato di Tessera (lungo la darsena e le Vie Bazzera e Vecchio Hangar) o siano realizzate opere alternative che garantiscano i medesimi obiettivi di protezione e mitigazione.</p>
			<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
			<p>Opere di compensazione: insonorizzazioni abitazioni oltre la Triestina</p> <p>Tra le opere di compensazione siano previsti interventi di insonorizzazione delle abitazioni (miglioria dell'isolamento</p>
			<p>Gli interventi indicati sono già stati previsti nelle opere di mitigazione (cfr. Studio di Impatto Ambientale, Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).</p> <p>Inoltre qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			acustico degli edifici), collocate al di là della Triestina (di fronte all'edificio delle Poste meccanizzate - Via Ca' Viganò - Via della Laguna- ecc.). essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi). Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.
			Opere di compensazione: ciclabile sulla strada lato sud della Triestina Tra le opere di compensazione sia prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale specifico sul lato Sud della Strada Statale "Triestina", oltre a quello già previsto sul lato Nord della stessa strada statale che invece si snoda in aperta campagna, isolato e senza illuminazione, con funzione spiccatamente escursionistica. L'opera risolverebbe una condizione di isolamento vissuto dalla maggioranza delle persone residenti a Ca' Noghera, mettendole nelle condizioni di utilizzare un percorso ciclo-pedonale in completa sicurezza. Tra le opere di compensazione è stato proposto un percorso ciclopedonale, concertato nell'ambito del gruppo di lavoro cui le rappresentanze locali hanno partecipato e contribuito, di collegamento tra l'abitato di Ca' Noghera e Tessera. Il percorso passa sul lato nord della SS14 Triestina in quanto baricentrico al maggior numero di abitati che sono situati a nord dell'arteria viaria.
22			Comitato di Tessera; DVA-2014-0039305 del 27/11/2014
			<p>Osservazione Procedura: conflitto di interessi e Proponente</p> <p>Il proponente di una istanza VIA non può essere l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) poiché esso è l'ente pubblico cui spetta il compito di controllare e vigilare sulle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE nel caso di specie). Invero ENAC assumendo il ruolo e le funzioni di autorità competente non può essere anche il soggetto proponente l'istanza di VIA su di un piano di sviluppo predisposto dal gestore. Si chiede quindi che l'istanza in oggetto sia da ENAC ritirata e, se del caso, ripresentata dal gestore SAVE SpA.</p> <p>Controdeduzione</p> <p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
			<p>Procedura: VAS/VIA MP 2030</p> <p>Si chiede che l'Istanza di VIA "Masterplan 2021" sia ripresentata dal proponente come Istanza di una istanza VAS sul Masterplan 2030 che è comprensivo delle opere e degli interventi ora spaccettati nel Masterplan 2021 il quale ultimo necessiterà dopo di una VIA.</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021. Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi. Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
			<p>"Opzione 0" al 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo scrivente Comitato è convinto che l'attuale attività aeroportuale abbia già superato il limite di sostenibilità dell'ecosistema (persone ed ambiente) che sfrutta. Inoltre il SIA considera come situazione "base" o <p>Dal 2000 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "...Questa è la ragione per</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>opzione 0 lo stato dell'Aeroporto al 2013. Questa determinazione è arbitraria poiché in realtà il punto di partenza di una corretta procedura VIA deve iniziare dal marzo 1999 (entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE e della L.R n. 10).</p> <p>Si chiede che l'Istanza di VIA in oggetto sia riproposta con un "opzione 0" all'anno 2000.</p>
			<p>Area vasta e Comuni interessati</p> <ul style="list-style-type: none"> Oltre al comune di Roncade anche altri "Comuni Interessati" e l'Ente Provincia di Treviso non sono stati coinvolti nel procedimento di VIA, nonostante i loro territori siano sorvolati ed interessati dalle rotte aeree e pertanto comuni soggetti a potenziali inquinamenti da rumore e dell'aria generati dai voli. <p>Si chiede che l'Istanza di VIA sia ritirata e ripresentata dal proponente, con il coinvolgimento in essa come "enti interessati" i Comuni di Roncade (TV), di Cavallino/Treporti (VE), di Jesolo (VE), di Casale sul Sile (TV) e l'Ente Provincia di Treviso.</p>
			<p>SIA programmatico: area vasta</p> <p>Elaborato A- Quadro di riferimento programmatico – A1 Inquadramento territoriale</p> <p>Le affermazioni espresse e non basatesi su di una verifica fattuale evidentemente mai operata dallo Studio testimoniano della superficialità e della strumentalità di elaborazione che emergono anche in altri punti dello Studio oggetto di successive nostre Osservazioni; caratteristiche che sono confermate anche dal grossolano errore di inserire il Comune di Roncade nella provincia di Venezia invece che in quella di Treviso (con il conseguente obbligo di considerare la Provincia di Treviso come "ente interessato") la richiesta è che il capitolo A1 sia ritirato e ripresentato con contenuti aderenti alla realtà dei fatti e privo della nota 2 (inerente la partecipazione del comune di Marcon alla commissione aeroportuale) non completamente veritiera e con l'interessamento dei comuni di Mira, di Jesolo, di Cavallino/Treporti, di Roncade, di Casale sul Sile e dell'Ente Provincia di Treviso.</p>
			<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) così come previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise. Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021.
			<p>Rumore</p> <ul style="list-style-type: none"> Anche in relazione a questa Osservazione è quindi inevitabile ed indispensabile che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) secondo quanto previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise.



N	DATA	PROT.	MITTENTE
		<ul style="list-style-type: none"> Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini - con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione 0) e quella stimata al 2021. 	
	Piano di rischio	La richiesta è che il proponente espliciti se può essere inserito nel Masterplan 2021 delle tavole relative alle zone di rispetto differenti da quelle adottate dal Comune di Venezia con l'assenso di ENAC.	Si veda elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0
	Rumore e dati di input	La richiesta è che la Commissione Valutatrice possa far esaminare da un gruppo di tecnici propri i dati tecnici usati dallo Studio per determinare l'Opzione 0 e le conseguenti stime per il 2021	Tutte le valutazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale sono state vagliate e commentate da ISPRA.
	<p>Mitigazioni e compensazioni ambientali</p> <p>Mitigazioni: Insonorizzazione acustica degli edifici</p> <p>La richiesta è che sia eliminata, per evidente illogicità tecnica, la previsione di spostamento dei decolli notturni dalla testata 04 alla testata 22 e sia adottata una procedura antirumore consistente nello spostare i decolli notturni autorizzati previo controllo di legge sull'emissione sonora al punto Charlie della pista principale.</p> <p>Terrapieno vegetato sul fronte sud/est della darsena dell'aeroporto</p> <p>La richiesta è che questa proposta non sia qualificata fra le opere di Compensazione e Mitigazione o in subordine, una volta rimodulata maggiormente in funzione antirumore, sia dichiarata parte integrante di un'unica proposta d'interventi nominata "Barriere antirumore" comprendente la medesima e l'intervento M3b, del quale non può che essere complementare, pena la perdita di qualsivoglia utilità antirumore</p> <p>Cintura alberata sul fronte abitato di Tessera</p> <p>la richiesta è che:</p> <ol style="list-style-type: none"> intervento M3 non sia presentato come alternativo all'intervento M3b l'intervento sia riqualificato come opera di compensazione ambientale (arredo urbano) e non come opera di mitigazione del rumore <p>Terrapieno e cintura alberata</p> <p>La richiesta è che:</p> <ol style="list-style-type: none"> il proponente inserisca l'area fra le "Aree da acquisire", previa verifica della disponibilità di massima alla cessione da parte dei proprietari dell'area il proponente, vista l'urgenza di mitigare il rumore, qualifichi tale intervento, se realizzabile, come prioritario e di attuazione in parallelo con gli interventi di ampliamento dell'infrastruttura presentando per questa uno specifico cronoprogramma <p>Compensazioni: Nuovo percorso ciclopedonale Tessera-Cà Noghera</p> <p>La richiesta è che ENAC produca prova che tale opera sarà salvaguardata dalle opere previste nel Masterplan al 2030, approvato in via tecnica da ENAC stessa, a giustificazione dell'utilità permanente dell'intervento di compensazione.</p> <p>In caso di verificata inutilità dell'opera o in aggiunta ad</p>		<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggio).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p> <p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione è nella quali totalità al di fuori del sedime aeroportuale e verranno realizzate attraverso accordi di programma tra SAVE e le amministrazioni enti competenti sui territori e gli ambiti interessati. In tal senso appare irrealistico proporre un cronoprogramma di realizzazione delle opere quando la realizzazione delle stesse sarà di esclusiva competenza degli enti interessati.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
		<p>essa come altro intervento di compensazione ambientale ad alta valenza sociale si ripropone (è stata scartata mesi fa da SAVE) la proposta di cui all'osservazione seguente.</p> <p>Rotatoria stradale a Tessera</p> <p>La richiesta è che la Commissione richieda ad ENAC di produrre i termini di accordo con Anas e con il Comune di Venezia per la realizzazione dell'opera, ad assicurazione che l'opera potrà essere realizzata</p>	
		<p>Mitigazioni: inserimento barriera in laguna e acquisizione aree per Mb3</p> <ul style="list-style-type: none"> La richiesta è che il proponente qualora non sia in grado di assicurare l'acquisizione delle aree agricole necessarie all'attuazione dell'intervento di mitigazione Mb3 in tempo utile entro il 2021, provveda a proteggere dal rumore le abitazioni di Tessera con la costruzione della barriera sul sedime aeroportuale, proposta dal Comitato. La richiesta è che tale di mitigazione (barriera antirumore nel sedime a protezione dell'abitato di Tessera) sia inserita nello SIA (si veda estratto Dossier del Comitato inviato aprile 2014) 	<p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e monitoraggi).</p> <p>Solo al termine di queste sarà possibile stabilire quali siano i reali superamenti riscontrati e le necessità di intervento conseguenti.</p>
		<p>Mitigazioni e compensazioni PP terminal acqueo</p> <p>La richiesta è che il proponente ripresenti la proposta fornendo gli elementi necessari ad escludere una confliggenza del progetto al PP.Terminal acqueo del Comune di Venezia</p>	<p>Nei documenti integrativi relativamente all'area Aeroterminal sono presentati importanti aggiornamenti (si veda l'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0). Risulta siglato un protocollo di intenti che prevede la realizzazione delle opere previste dal Comune all'interno del PIPP ma in gestione a SAVE. Il protocollo assicura che l'area diverrà sedime aeroportuale ma il suo sviluppo contemplerà le opere individuate dal comune quali necessarie a garantire capacità e collegamenti per i residenti verso il centro storico.</p>
		<p>Compensazioni: inserimento recupero torri</p> <p>La richiesta è che sia prevista dal proponente fra le opere ed interventi di compensazione ambientale anche l'erogazione una tantum di un contributo economico per il recupero e la valorizzazione paesaggistico/culturale della Torre e Pieve di Tessera e della torre di Dese.</p>	<p>La valorizzazione delle potenzialità culturali del territorio circostante l'aeroporto non è un ambito di competenza di un gestore aeroportuale. Nella documentazione integrativa per risolvere il conflitto tra Via Annia e bacino di laminazione è stata proposta una ipotesi progettuale di parco a tema archeologico, si veda il par. 4.2.3 dell'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0, per la misura C3bis "Parco a tema archeologico della Via Annia", che estende la precedente misura C3 presentata nello Studio di Impatto Ambientale (Quadro di riferimento ambientale-Mitigazioni e compensazioni).</p>
		<p>Compensazioni: ciclopedonale Tessera-Favaro</p> <p>Si chiede che l'insieme delle opere di compensazione ambientale sia inserita la previsione dell'erogazione al Comune o alla Municipalità di una contribuzione economica adeguata, vincolata al completamento della pista ciclopedonale da Tessera a Favaro.</p>	<p>La pista ciclabile tra Tessera e Favaro è già stata deliberata e finanziata dalla municipalità di Favaro.</p>
		<p>VIARCH-VINCA-REL PAES e rotte di decollo (dispersione)</p> <p>La richiesta è che il proponente ripresenti i tre documenti con anche l'analisi della situazione di fatto e della stima sul rischio cui sono esposti i beni storico/culturali dei quali si è qui detto (Parco della Laguna nord, siti storico/architettonici di Burano e Torcello). Il Comitato chiede al Ministero dell'Ambiente d'intervenire presso ENAV SpA affinché le rotte di allontanamento dall'aeroporto M. Polo verso il radiofaro VDR Vicenza seguano una rotta con virata sul mare - e non sul Parco della laguna nord di Venezia - a tutela di un delicato ed unico ambiente e di preziosissime testimonianze storiche.</p>	<p>Il tema delle rotte non è di competenza del Proponente.</p> <p>VINCA</p> <p>Per il wildlifestrike, le rotte evidenziate sono a quote superiori ai 300 piedi, al di sotto della quale si concentra la maggior parte degli eventi (da letteratura), al di sopra sono non significativi. Il rischio di catastrofe aerea certamente, non è stato valutato.</p> <p>VIARCH</p> <p>La VIARCH è un documento che studia il territorio per un'area intorno al progetto come stabilito dalla 109/2005. Tale area, la fascia di studio, nei casi italiani è stata ritenuta utile fino a di 5 km ai fini di consentire la lettura sistemica degli elementi che concorrono a definire il quadro archeologico territoriale. Una fascia più ristretta è quella di lettura dei reperti rinvenuti e collocabili su carta (fascia di 500 m. o 1 km).</p> <p>Tale intorno di studio è stato concordato con la Soprintendenza, non è arbitrario.</p> <p>L'intenzione che sottende le VIARCH è la tutela del patrimonio</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>archeologico posto sotto la quota del piano di calpestio, cosa che compete alla Soprintendenza archeologica, cui invece non compete quella del patrimonio fuori terra a meno dei reperti archeologici esposti (come quelli sulle pareti degli edifici di Torcello o di Altino).</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA</p> <p>La relazione paesaggistica corredata, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.</p> <p>La relazione paesaggistica è richiesta per gli interventi di carattere urbanistico-edilizio in presenza di immobili ed aree di interesse paesaggistico tutelati dalla legge a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157 (ad eccezione di quanto riportato nell'articolo 149 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.).</p> <p>Pertanto, come dichiarato nella premessa dello stesso documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica, la relazione paesaggistica è finalizzata alla valutazione degli effetti dal punto di vista paesaggistico dei soli interventi previsti dal Masterplan 2021 aventi rilevanza urbanistico-edilizia.</p> <p>In merito alle aree considerate, si evidenzia che il documento Masterplan 2021 dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo" - Relazione paesaggistica sia nell'analisi dello stato attuale sia nel presentare gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica ha tenuto conto non solo dell'ambito di intervento ma anche del contesto paesaggistico, quest'ultimo è stato individuato in base all'analisi di intervisibilità degli interventi di carattere urbanistico-edilizio previsti dal Masterplan 2021 con gli ambiti paesaggistici interessati dal progetto (quest'ultimi compiutamente descritti nel capitolo 2.1 della Relazione paesaggistica).</p>
		<p>Crescita passeggeri e turismo</p> <p>La richiesta è che il documento sia ripresentato con l'esplicitazione che i progetti per l'aumento della movimentazione annua dei passeggeri dovranno essere coerenti con la politica del Comune di Venezia di regolamentazione e di contenimento del flusso turistico in Città.</p>	<p>La tipologia del turismo che sceglie l'aereo per visitare Venezia è una tipologia che va nella direzione di un turismo consapevole e residenziale piuttosto che escursionista e si sottolinea come le politiche in atto o previste in questo settore, tendano a concentrarsi sul contenimento dei flussi dei turisti pendolari che quindi non "prenotano" ma "improvvisano" la visita in città. In tal senso lo sviluppo aeroportuale non è un fattore in contrasto con eventuali politiche di contenimento dei flussi in Centro storico.</p> <p>Si vedano approfondimenti all'elaborato di integrazione 23957-REL-T709.0).</p>
		<p>Socioeconomia</p> <p>La richiesta è che il proponente ritiri questo documento e lo ripresenti corredato anche di una analisi e di una previsione riguardante gli impatti economici al 2013 e al 2021 dell'attività aeroportuale sulle comunità dei cittadini delle frazioni più sopra elencate (Municipalità di Favaro, frazioni di Campalto, Tessera e Cà Noghera) e che per lo stesso motivo ritiri e ripresenti il paragrafo C2.1.9 Socio-economia del Documento C Monitoraggio e Conclusioni</p>	<p>L'assunto fondamentale dell'osservazione, assolutamente condivisibile, è quello che i benefici socio-economici dell'attività aeroportuale si distribuiscono su un territorio vasto, mentre i costi ricadono pressoché per intero su chi vive nei pressi dello scalo.</p> <p>La metodologia di lavoro seguita rispecchia appunto questo assunto fondamentale, estendendo l'analisi dell'impatto (positivo) sull'occupazione all'intera area vasta formata dal territorio delle Province di Venezia, Padova e Treviso, e focalizzando invece l'analisi degli impatti economici avversi, principalmente riconducibili al deprezzamento degli immobili residenziali, sull'area immediatamente circostante l'aeroporto.</p> <p>Eseguire una stima aggiuntiva dei benefici economici attesi dall'applicazione del Master Plan di Sviluppo Aeroportuale, specificamente focalizzata sulle comunità dell'intorno aeroportuale, come richiesto nell'osservazione, avrebbe senso solo nell'ottica di una stima costi-benefici, ciò che esula però dal mandato dello Studio di Impatto Ambientale, che è invece quello di quantificare singolarmente i singoli impatti attesi sulle diverse componenti, siano essi positivi o negativi, e di individuare le più adeguate (e attuabili) misure di mitigazione/compensazione dove necessario.</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>A tal proposito un'eventuale supplemento di analisi mirato a quantificare l'impatto atteso sull'occupazione nell'intorno aeroportuale non avrebbe evidentemente sortito esito diverso da quella eseguita, segnalando cioè necessariamente un impatto positivo anche alla scala locale.</p>
		<p>Socioeconomia La richiesta è il ritiro del documento e la ri-presentazione di un documento più completo delle parti carenti sopra evidenziate (svalorizzazione degli immobili) e privo di congetture assurde e in palese contrasto con la realtà</p>	<p>Scopo dello Studio di Impatto Ambientale è quello di stimare gli impatti futuri attesi dal Masterplan 2021, compreso l'incremento del numero dei voli, non quello di valutare gli eventuali impatti progressivi (vedasi risposta BS_04).</p> <p>La metodologia adottata fa riferimento alla variazione attesa del livello di rumorosità così come risultante da una rigorosa modellazione acustica, che permette di individuare con precisione le aree e le abitazioni soggette ad un incremento del livello sonoro continuo equivalente rispetto all'attuale, e di quantificarne l'entità.</p> <p>Gli esiti di tale modellazione acustica individuano variazioni attese inferiori ad 1 dBA per la maggior parte del nucleo abitato di Tessera e variazioni comprese tra 1 e 2 dBA per il lembo più orientale di tale abitato e per un numero di abitazioni ubicate lungo la SS Triestina, a Ca' Noghera e ad Altino.</p> <p>Per nessuna unità abitativa il modello individua un incremento del livello sonoro superiore a 2 dBA.</p> <p>La monetizzazione di tale disagio è stata svolta a partire dai risultati pubblicati di numerosi studi scientifici dedicati appunto all'investigazione di tale relazione, basati sulla variazione osservata dei prezzi di vendita degli immobili residenziali in aree urbane prossime ad aeroporti, che indicano tutti variazioni inferiori (anche considerevolmente) all'1% per decibel aggiuntivo, indice che è stato assunto cautelativamente come valore di riferimento per l'area in esame.</p> <p>Data la numerosità degli studi consultati, l'eterogeneità delle situazioni cui fanno riferimento e la sostanziale coerenza dei risultati forniti, non è stato ritenuto necessario di procedere ad una specifica indagine di mercato sito specifica.</p>
		<p>Salute pubblica: popolazione esposta La richiesta è che sia prodotto uno studio maggiormente analitico e maggiormente centrato sulla coorte rappresentata dai circa 3.800 residenti nel area più a rischio di Campalto (villaggio laguna e via Passo). Tessera e Cà Noghera e contestualmente che sia omessa l'affermazione inaccettabile perché non vera sopra evidenziata (pag. 21 capitolo Salute Pubblica) <i>“Tale prossimità alimenta le sensazioni di disagio e fastidio riferite dai rappresentanti della cittadinanza, anche se il clima acustico dell'aera risulta inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione aeroportuale ed ancor più della classificazione acustica del Comune”</i></p>	<p>L'elaborato sulla Salute pubblica deve essere letto nel contesto in cui si inserisce, ovvero quello di uno Studio di Impatto Ambientale, e non quello di un'indagine epidemiologica.</p> <p>Le informazioni bibliografiche in cui l'elaborato si “dilunga” a giudizio del Comitato, non sono fini a se stesse ma aiutano ad inquadrare lo stato dell'arte circa gli effetti delle infrastrutture aeroportuali (emissioni in atmosfera e rumore in primis) sullo stato della salute della popolazione limitrofa.</p> <p>Peraltro una recente pubblicazione in merito allo Studio SERA1, ha confermato quanto già riportato nel SIA per quanto concerne l'abitato di Tessera.</p> <p>La logica di valutazione delle vie di esposizione che viene adottata nel SIA consente comunque, sebbene in modo qualitativo, di individuare concause (sinergia o accumulo) di fattori.</p> <p>Per ciò che riguarda l'affermazione specificatamente contestata (pag. 21), viene confermata.</p> <p><i>I Ancona C., Golini M.N., Mataloni F., Camerino D., Chiusolo M., Licitra G., Ottino M., Pisani S., Cestari L., Vigotti M.A., Davoli M., Forastiere F., 2014. Valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nelle vicinanze di sei aeroporti italiani. Epidemiol Prev 2014; 38(3-4):227-236</i></p>
		<p>Relazione illustrativa. MP e parcheggi La richiesta è che il proponente ritiri la proposta relativa all'ampliamento delle aree di parcheggio sul landside, in coerenza sia con una politica di tendenziale disincentivazione dell'accesso all'infrastruttura con auto propria, sia del mantenimento di un'area boscata pregiata e pluriventennale, a protezione di alcune residenze di Tessera.</p>	<p>I progetti di ampliamento delle aree di parcheggio tengono conto dei fabbisogni/domanda posti auto legata all'aumento dei passeggeri del Piano di Sviluppo. L'accesso ai parcheggi delle aree air side non ha oggi ne avrà in futuro alcuna limitazione ma è e sarà libero ed accessibile a qualunque mezzo acceda al sedime aeroportuale.</p> <p>I progetti dei nuovi parcheggi previsti nel Master Plan non andranno ad occupare aree boschive vincolate/tutelate. All'interno di ogni singolo progetto di nuovo parcheggio è stata prevista una sezione</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			particolare dedicata alla preservazione e mantenimento delle specie arboree più pregiate per motivi naturalistici o paesaggistici. I nuovi parcheggi, proprio per preservare le specie di pregio e valore presenti sono stati dimensionati e progettati con questa esigenza.
23			Casinò Municipale di Venezia; prot. n. DVA-2014-0039286 del 27/11/2014
			<p>Osservazione Procedura: Piano decennale e interventi di stato di fatto La procedura di approvazione del PIANO DECENNALE 2012/2021 non è corretta dato che: a) Preliminarmente deve essere approvato il Masterplan 2030 e, in caso di approvazione, il suddetto piano decennale potrà essere assoggettato a procedura di VIA. Nella denegata ipotesi in cui l'osservazione n. 1 non trovasse accoglimento si ritiene opportuno, in ogni caso, ulteriormente osservare quanto segue: Nella procedura di VIA del PIANO DECENNALE è stata, di fatto, effettuata una valutazione a pezzi di uno stesso progetto avendo stralciato dalla procedura una serie di significativi interventi.</p> <p>Controdeduzione a) Il Masterplan 2030 non è il progetto in corso di valutazione b) Si vedano gli approfondimenti di cap. 3 del presente elaborato di integrazione</p>
			<p>Piani di rischio e vincoli all'edificabilità Le Tavole relative ai Piani di rischio, stato di fatto e stato di modifica, devono riportare quanto già approvato da ENAC e dal Comune di Venezia</p> <p>Si veda la risposta alla richiesta della Regione del Veneto RVE_06, nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T710.0</p>
			<p>Aggiornamenti ai Piani di rischio (come conseguenza dell'osservazione precedente) Prevedere un aggiornamento degli studi e degli elaborati relativi alle valutazioni ambientali.</p> <p>L'aggiornamento dei Piani di rischio non comporta variazioni nelle valutazioni effettuate.</p>
			<p>Analisi programmatica L'affermazione di "coerenza alta" del Masterplan 2021 con tale VPRG [parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera", ndr], riportata a pag. 135 dell'elaborato 23957-REL-T101.0 del 12.09.2014 nella Tabella di sintesi dell'Analisi programmatica, non è sostenibile per cui deve essere stralciata.</p> <p>Il quadro programmatico ha lo scopo di analizzare tutti i piani programmatici e urbanistici vigenti e anche quelli non approvati definitivamente ma che comunque vanno analizzati per gli indirizzi che essi esprimono. Pertanto è stata analizzata anche la VPRG parziale per la Terraferma denominata "Quadrante di Tessera" seppur non ancora approvata dalla Regione Veneto ma che esprime specifici indirizzi di uso del territorio. Riguardo l'osservazione in merito al PAT e la previsione di sviluppo del "Quadrante di Tessera", l'analisi del PAT, peraltro strumento approvato dalla Provincia come previsto dalla legge urbanistica regionale vigente da pochi mesi quindi strumento che durante l'analisi del SIA non aveva completato il proprio iter amministrativo, tiene conto della previsione del "Quadrante di Tessera" e il tutto viene riportato nel SIA seppur le previsioni di questo strumento comunale siano di ampio raggio nella relativa pianificazione e programmazione e che riguardino interventi non direttamente attinenti al Masterplan 2021. Malgrado l'approvazione del PAT avvenuta dopo la consegna del presente SIA e le note e i pareri a cura di ENAC e SAVE considerati dal proponente delle osservazioni, si conferma per gli indirizzi di pianificazione contenuti, l'utilità dell'analisi della VPRG "Quadrante di Tessera" anche se non verrà definitivamente approvata dalla Regione. Peraltro gli indirizzi della VPRG non prefigurano interferenze con le attività previste dal Masterplan 2021.</p>
			<p>Mitigazioni e compensazioni ambientali Il piano delle mitigazioni ambientali, Codice Elaborato 23957-REL-1103.0, deve essere modificato/Integrato adeguatamente per prevedere, progettare, finanziare e programmare, anticipatamente alle fasi di realizzazione, una serie di Interventi di mitigazione ambientale a tutela del</p> <p>Le analisi sull'impatto acustico sono state effettuate attraverso l'uso di sistemi di modellistica previsionale. Gli output di queste analisi sono i risultati illustrati nello studio. Qualsiasi attività di mitigazione acustica sui recettori dovrà essere confermata da campagne di monitoraggio (si veda quanto riportato nell'elaborato di integrazione 23957-REL-T711.0 che fornisce approfondimenti su mitigazioni e</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			compleso della Casa da Gioco. Tali Interventi devono quindi essere inseriti nel piano delle mitigazioni ambientali integrando la Tabella D6.1 riportata a pag. 69 dell'elaborato Codice 23957- REL- T104.0 ed incrementando opportunamente il fondo Compensazioni ambientali PSA, punto 6.17 del Piano Investimenti 2014-2021.
24			Elisabeth Müller; prot. n. DVA-2014-0035843 del 03/11/2014
			<p>Osservazione Rumore</p> <p>In riferimento all'azienda valliva Cà da Riva che ricade in zona SIC e ZPS al confine con il Comune di Quarto d'Altino e in relazione al cambio delle rotte di decollo si lamentano sforamenti dei limiti di immissione. Si chiede che vengano ripristinate le rotte originarie e verificati gli angoli di rampa di tale Aerostalo al fine di evitare possibili danni ambientali alla Fauna e Flora sottostante.</p>
			<p>Controdeduzione</p> <p>L'abitazione in questione si trova in Classe III, i livelli di rumore dello scenario attuale e di quello futuro sono compatibili con i limiti di legge. Nelle aree limitrofe ovvero in laguna (Classe I) si hanno superamenti, che la Valutazione di incidenza ha dimostrato non produrre effetti significativi sulle componenti naturalistiche.</p>
			<p>Osservazione Atmosfera: IPA</p> <p>In riferimento all'azienda valliva Cà da Riva che ricade in zona SIC e ZPS al confine con il Comune di Quarto d'Altino e in relazione al cambio delle rotte di decollo si lamenta presenza di sedimento nerastro nella piscina dell'abitazione che viene imputato a scarichi aerei. Si chiede che vengano ripristinate le rotte originarie e verificati gli angoli di rampa di tale Aerostalo al fine di evitare possibili danni ambientali.</p>
			<p>Controdeduzione</p> <p>La maggior parte delle provincie italiane presentano delle criticità relativamente al rispetto del limite di legge per gli IPA, benzo(a)pirene. Nel comune di Venezia questo inquinante è considerato critico in quanto le concentrazioni, sebbene in leggera diminuzione, risultano ancora oggi (2013) superiori al limite di legge (0.0013 µg/m³ vs 0.0010 µg/m³, media annuale). I valori di concentrazione di IPA rilevati presso l'abitazione della signora Muller risultano comunque "in tracce" pertanto così bassi da non essere quantificati. Per questo composto il contributo al fondo generato dall'aeroporto al 2021 è pari a + 0.2%. Secondo ARPAV (ARPAV, Comune di Venezia, 2014. Rapporto annuale 2013. La qualità dell'aria nel comune di Venezia), le fonti principali sono le emissioni veicolare, gli impianti termici e la combustione in generale (ad esempio fuochi agricoli o di rifiuti, caldaie a legna, caminetti, centrali elettriche).</p>
25			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032302 del 08/10/2014
			<p>Osservazione Procedura: conflitto di interessi e Proponente</p> <p>ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il "Proponente" di una ISTANZA di VIA in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti e pertanto l'ISTANZA di VIA va ritirata da ENAC e va ripresentata dalla Società Gestore dell'Aeroporto e nello specifico caso l'ISTANZA di VIA va ripresentata da SAVE SpA.</p> <p>ENAC non può essere "controllore e controllato" quando siamo in presenza di un procedimento di VIA perché questo è un evidente "conflitto d'interesse", che potrebbe inficiare l'eventuale autorizzazione.</p>
			<p>Controdeduzione</p> <p>La SAVE è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Venezia. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto da SAVE ad ENAC e da ENAC approvato. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (D.Lvo 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Il Piano di Sviluppo approvato da ENAC deve essere ambientalmente valutato (procedura VIA) e realizzato solo se deliberato come "ambientalmente compatibile". Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati. L'applicabilità della procedura non è nella natura privatistica o pubblicistica dell'ente che la propone ma nei contenuti del progetto.</p>
			<p>Procedura: VAS/VIA</p> <p>Il Masterplan di un Aeroporto essendo un Piano di Sviluppo Aeroportuale che verrà realizzato in decenni deve essere sottoposto a V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica e quando negli anni previsti dal crono programma riportato nel Masterplan (e quindi quando verranno realizzate le singole</p>
			<p>E' communis opinio che i piani di sviluppo aeroportuali siano assoggettabili a procedura VIA, e non a quella VAS per le seguenti ragioni (amplius, Istituto per le ricerca e l'Ingegneria dell'Ecosostenibilità, Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale, novembre 2008):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la presenza nella legislazione tuttora vigente di un preciso



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>opere previste) queste, solo dopo, dovranno essere sottoposte alla V.I.A. -Valutazione Impatto Ambientale. Il Masterplan in oggetto dovrebbe pertanto essere sottoposto alle procedure previste per la VAS e non alle procedure previste per la VIA e pertanto questa procedura come presentata viola la Direttiva VIA</p> <p>obbligo di assoggettabilità dei piani di sviluppo a procedura VIA, che si sostanzia nell'articolo 8 del DPCM 27.12.1988, a fronte della indeterminata legislazione in merito alla sussistenza di un obbligo di VAS;</p> <p>2. le specificità dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, in quanto, se è pur vero che detti piani, avendo ad oggetto l'assetto aeroportuale ed essendo attuati per fasi successive, presentano natura pianificatoria e quindi, configurandosi come dei piani del settore trasporti, sarebbero soggetti a procedura VAS, d'altro canto questi si differenziano dagli altri strumenti di pianificazione di tale settore per diversi fondamentali motivi.</p> <p>Le motivazioni che fanno dei Piani di Sviluppo Aeroportuale un piano "sui generis" e che sono alla base delle ragioni di ordine tecnico per le quali questi sarebbero più correttamente assoggettabili a procedura VIA, possono essere così sintetizzate:</p> <p>A) assenza di una effettiva connotazione programmatica dei Piani di Sviluppo, il cui obiettivo si risolve nel definire un assetto planimetrico e funzionale strumentale al soddisfacimento di quei volumi di traffico che rappresentano l'obiettivo industriale assunto dalla società di gestione;</p> <p>B) coincidenza dell'ambito di pianificazione dei Piani di sviluppo con quello di intervento relativo alle singole previsioni in esso contenute;</p> <p>C) coincidenza del livello informativo di interesse ambientale tra il Piano ed il progetto infrastrutturale;</p> <p>D) coincidenza dell'ambito territoriale interessato dagli effetti ambientali del Piano e di quello del progetto infrastrutturale.</p> <p>La compatibilità con il diritto comunitario di siffatto approccio è stato di recente confermato dalla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, con nota del 16.7.2012 (Allegato 2.2-1).</p>
			<p>Procedura: MP 2030</p> <p>Considerato che l'ENAC insiste a presentare i Masterplan sottoponendoli alle procedure di VIA, è evidente che l'intero Masterplan, comunque, dovrebbe essere sottoposto alla VIA e non come in questo caso, sottoporre a VIA solo alcune parti - presentandolo per stralci - rispetto a quanto già approvato da ENAC con il Contratto di Programma autorizzato con Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 28.12.2012.</p> <p>Utilizzare la procedura di: "salami slicing" e quindi sottoporre alle procedure di VIA solo una parte di quanto approvato da ENAC con il Contratto di Programma è una evidente violazione della Direttiva VIA. Se ENAC ha approvato un Contratto di Programma con SAVE SpA, con validità fino all'Anno 2030, l'intero progetto come approvato da ENAC va sottoposto ad una "complessiva" procedura di VIA, che vada a valutare l'opera nella sua interezza e non solo per degli stralci come indicati in questa ISTANZA di VIA</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per supportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
			<p>Stato di fatto al 1999</p> <p>Il Masterplan come presentato per questa ISTANZA di VIA assume come "situazione di base" e/o come "Opzione Zero" lo stato dell'Aeroporto di Venezia "cristallizzato all'anno 2013", quando in realtà il "punto di partenza" di una corretta procedura di VIA deve iniziare a partire dal 16 Marzo 1999 quando, da tale data, in Italia è entrata in vigore la Direttiva 97/11 /CE. che aveva modificato la precedente. In ogni caso, considerato che in data 26 Marzo 1999 è stata approvata anche la Legge Regionale del Veneto n. 10 avente ad oggetto: "DISCIPLINA DEI CONTENUTI E DELLE PROCEDURE DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE", è</p> <p>Dal 1999 al 2014 l'aeroporto non ha subito alcuna variazione nella conformazione delle piste e/o altre tipologie di impianto soggette a VIA, pertanto non si ravvisa alcuna necessità in tal senso, in accordo con quanto riportato dalla Corte Costituzionale (sentenza n. 120/2010) che nelle valutazioni conclusive riporta "...Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."</p>



N	DATA	PROT.	MITTENTE
			<p>sempre a partire dal Marzo del 1999 che una qualsiasi ISTANZA di VIA deve e dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha creato e che andrà a creare all'ambiente e al territorio circostante l'allora sedime aeroportuale.</p> <p>Una qualsiasi ISTANZA di VIA che non abbia a valutare quanto già edificato a partire dal Marzo 1999 è evidente che è una procedura di VIA che non può ottenere un parere positivo, soprattutto perché è da quella data e da quella situazione e da quello stato di fatto: "Cristallizzato al 1999", che devono essere calcolate le opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate.</p>
26			Beniamino Sandrini; prot. n. DVA-2014-0032547 del 09/10/2014
		<p>Osservazione Procedura: MP 2030</p> <p>la 3a Osservazione sopra riportata (BS_3), va integrata con il contenuto della tabella estratta dal sito web dell'ENAC il cui titolo è: "Aeroporti con Masterplan approvati dall'ENAC" perché se ENAC ha approvato un Masterplan con scadenza al 2030, che prevede opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di euro, è evidente che ENAC non può presentare una ISTANZA di VIA con periodo di scadenza al 2021 per un importo di 360 milioni. E per queste ulteriori considerazioni, l'ISTANZA di VIA presentata da ENAC denominata: "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan - 2021" (a parere del sottoscritto) deve essere ritirata e deve essere ripresentata comprendendo tutte le opere e gli interventi previsti dal "Masterplan 2030".</p>	<p>Controdeduzione</p> <p>ENAC ha approvato un Masterplan al 2030 nel 2011. Nel 2014 ha approvato un Masterplan al 2021 che rappresenta un aggiornamento del Masterplan 2030, essendo le due versioni molto diverse. Quest'ultima versione del Masterplan è quella sottoposta a procedura VIA. L'unico Masterplan attualmente in fieri approvativo e quindi da considerarsi di riferimento è il Masterplan 2021.</p> <p>Il Masterplan 2021 rappresenta l'insieme delle opere necessarie per sopportare la crescita dello scalo fino a quel termine temporale. All'interno del Masterplan sono presentate tutte le opere e tutti i progetti e le valutazioni ambientali legate alla costruzione ed esercizio nel loro complesso, senza alcuno stralcio. In tal senso per le valutazioni ambientali legate all'esercizio dello scalo la presentazione del Masterplan dà visibilità e contezza di tutte le opere da realizzarsi e di tutti gli impatti connessi.</p> <p>Rispetto al Contratto di Programma sottoscritto dal SAVE con ENAC il 28/12/2012 è opportuno precisare che il Masterplan 2021 è completamente coerente e contiene al suo interno tutti i progetti oggetto del Contratto di Programma.</p>
		<p>Area vasta e Comuni interessati Della Copertina dell'Allegato a titolo: "Studio Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di Riferimento Ambientale - Rumore" (come per tutte le altre copertine) per prima cosa si evidenzia su tutte le tavole e le relazioni è scritto "Masterplan 2021", quando ENAC, invece, ha approvato il "Masterplan 2030".</p> <p>A pag. 10 di questo documento va evidenziata titolata "Area vasta individuata come componente rumore", preceduta da questo testo: "L'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Per la fase costruzione l'area è più limitata all'intorno dei cantieri ed è quindi inclusa nell'area vasta della fase di esercizio. L'area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.1997 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade e Quarto d'Altino, individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT e va sottolineato che tra i "Comuni Interessati" (come riportati sull'Avviso al Pubblico del 30 Settembre 2014) non risulta essere stato coinvolto nel procedimento di VIA il Comune di Roncade.</p>	<p>L'area vasta nel SIA è stata analizzata per il suo intero, includendovi tutti i territori compresi nel dominio dei modelli utilizzati in particolare per la componente rumore.</p> <p>Diversamente l'analisi effettuata dimostra che i comuni interessati, cioè quelli sui quali si verificano effetti diretti ed indiretti del Masterplan 2021, sono quelli effettivamente coinvolti nella procedura (Venezia, Quarto d'Altino e Marcon).</p> <p>In particolare, le curve di rumore sono calcolate fino ai limiti di legge (50 dB diurni, 40 dB notturni) ed includono appunto i suddetti tre comuni, come ben dimostrato nei testi e nelle mappe del SIA e delle Integrazioni (cfr. elaborato di integrazione 23957-REL-T708.0).</p>



Le sopraccitate osservazioni risultano trasmesse anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, quale autorità competente in materia, e nel merito sono state considerate e valutate al fine della formulazione del parere regionale.

4. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

In merito al momento zero, si ritiene di condividere la scelta attuata dal proponente stesso.

In merito alla conformità urbanistica del sedime aeroportuale di progetto, si rileva la parziale non conformità di parte del sedime sia relativamente al PALAV e al PRG Vigente del Comune di Venezia, ma si evidenzia che il confine aeroportuale inserito nel PSA è una proposta del Proponente che fa parte integrante della procedura. Gli Enti locali sono tenuti ad adeguare gli strumenti urbanistici in seguito alle decisioni ENAC relativamente alle aree che ricadono all'interno dello stesso.

Si evidenzia l'esistenza, nello scenario attuale, di un'incoerenza delle zonizzazioni acustiche del Comune di Venezia con la Zonizzazione Acustica Aeroportuale. Si ritiene che il piano zonizzazione acustica comunale sia subordinato a quello aeroportuale. Si ritiene opportuno un coordinamento delle autorità competenti al fine del superamento di tale contrasto in base l'art. 5 comma 1- Piani regolatori e di sviluppo aeroportuali - del DM 3 dicembre 99 "Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti".

Per i Composti Organici Volatili Non Metanici, il contributo emissivo a scala locale prodotto dall'aeroporto Marco Polo è basso (pari al 2.5%). Per i COV le emissioni stimate per la sorgente aeroportuale (quindi comprese tutte le fonti correlate al funzionamento dell'aeroporto) sono pari a 85.7 tonnellate (dati riferiti al 2013) su una emissione comunale stimata da ARPAV pari a 3'502 tonnellate (dato riferito al 2010).

Il contributo aeroportuale alla formazione di ozono è del tutto trascurabile, in quanto le concentrazioni in aria stimate nello stato attuale (Scenario 0 con aeroporto in attività) e per il futuro (Scenario 2021 con sviluppo aeroportuale) restano sostanzialmente uguali se non addirittura leggermente più basse rispetto al caso senza aeroporto.

Aumento del traffico acqueo e moto ondoso non determinano un ampliamento dell'area soggetta alla torbida, per altro, caratterizzata da un attuale da torbidità molto elevata. Questa dinamica non sembra poter modificare significativamente l'attuale grado di conservazione degli habitat di interesse comunitario 1150 e 1140 compresi nell'area circostante il canale.

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

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

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



Relativamente alla coerenza degli interventi del Masterplan con altri interventi previsti nelle aree limitrofe, c'è da rilevare una incompatibilità con un intervento previsto dal consorzio Acque Risorgive nell'area ad est, limitrofa alla pista di servizio oggetto di modifica. Il Consorzio Acque risorgive infatti ha già realizzato un progetto denominato Canale Scolmatore, tratto di Valle, peraltro già finanziato, che prevede l'esecuzione di una idrovora posta in prossimità dell'area di intervento di ENAC. Ci sono stati contatti tra il proponente e il Consorzio, che hanno permesso di superare l'interferenza assumendo ENAC l'impegno di modificare l'intervento del Consorzio, sia variando l'ubicazione del nuovo impianto, sia adeguando la capacità di sollevamento dello stesso.

In merito alla raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulle piste, dalle integrazioni (23957-REL-T710, pag.17) risulta un sistema di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia, che esclude le piste perimetrali e la parte finale dell'airside che non prevede passaggio di velivoli a terra.

L'impatto sulla contaminazione del suolo e delle acque sotterranee per ricaduta di contaminanti e per dilavamento delle superfici impermeabili quali piste, piazzali di sosta per aeromobili e parcheggi, è da ritenersi trascurabile. Vista l'ubicazione dell'aeroporto in un'area di vulnerabilità della falda si prevede un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale.

L'aumento del traffico aereo di poco superiore al 25% evidenzia un peggioramento delle condizioni di criticità. Le curve del LVA interesseranno una porzione ancora molto limitata del territorio, ricadendo per lo più in area lagunare, con la zona dell'abitato di Tessera ancora al di fuori dell'isolivello dei 55 dB(LVA). Per questo scenario gli impatti sono stati comunque cautelativamente valutati come negativi bassi, in relazione ad un aumento, rispetto al 2013 del numero di persone esposte a 60-65 dB (A).

In merito ai vincoli di carattere archeologico e paesaggistico e del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" l'incidenza complessiva è trascurabile, le misure di mitigazione e compensazione, già identificate nel SIA, agiscono nel senso della tutela e della valorizzazione del Sito, in merito alla probabile presenza dell'antica Via Annia, è stata prevista un'attività specifica di studio ed approfondimento, come misura di compensazione e un parco dedicato.

In merito al dimensionamento degli spazi a parcheggio da regolamento ENAC all'anno 2021, l'Ente, indica uno standard minimo di 500 posti auto per milione di passeggeri annui, più 10% posti auto per personale: quindi un totale di 550 posti auto.

Al 2021 i passeggeri annui previsti saranno 11.622.148, quindi necessita un dimensionamento minimo di 5.811 posti auto per passeggeri e 581 posti per addetti: totale 6.392 posti auto richiesti. Il proponente, a fronte di una dotazione attuale di 6.600 posti auto, prevede un dimensionamento totale di 8.310 posti auto (7.554 destinati ai passeggeri e 7.55 destinati a rental car, tour operator ed operatori dell'aeroporto).

In merito alla componente viabilità si ritiene che il complesso degli interventi, pur non essendo risolutivi delle problematiche complessive dell'arteria stradale stessa, risultano comunque notevolmente migliorativi per la fluidità del traffico.

Non ritiene significativo l'inquinamento atmosferico prodotto dalle attività aeroportuali legate allo sviluppo del PSA, anche considerando il maggior traffico stradale indotto.

Stimato il numero di posti di lavoro per milioni di passeggeri, risultanti dal confronto fra l'anno zero e l'anno 2021, l'incremento dell'impatto diretto, impatto indiretto e dell'impatto indotto sull'occupazione comporta un rilevante impatto positivo pari a poco meno del 2% del totale dei lavoratori residenti nell'area vasta (18 mila su 950 mila), mentre il suo impatto economico totale, somma di impatto diretto, indiretto e indotto, può essere stimato tra il 3.5 e il 4% del valore aggiunto generato nelle province di Venezia, Padova e Treviso.

L'impatto sul valore degli immobili residenziali, in ragione di un 1% circa di deprezzamento delle abitazioni per decibel aggiuntivo rispetto al clima acustico attuale, risulta complessivamente trascurabile. Le mitigazioni proposte per l'attenuazione del rumore e della percezione dell'infrastruttura aeroportuale, in particolare rispetto



all'abitato di Tessera, potranno verosimilmente anche andare a beneficio del valore degli immobili presenti nell'area.

5. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti (assenti il Vice Presidente, l'Arch. Quaglio, il Dott. Dell'Acqua e l'Arch. Campagnolo, Componenti esperti della Commissione, e il Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Venezia), esprime all'unanimità

parere favorevole

al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito indicate:

PRESCRIZIONI

1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
2. Per assicurare un'azione di controllo idraulico efficace ed efficiente, e individuare la giusta collocazione dell'impianto idrovoro, si definisca il Piano di Gestione delle Regolazioni idrauliche tra SAVE SpA ed il locale Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, atto a stabilire specifici protocolli operativi finalizzati a garantire con continuità la sicurezza idraulica dell'aeroporto e del territorio limitrofi in funzione delle diverse condizioni, ordinarie e critiche. Lo spostamento dell'impianto idrovoro sia con oneri a carico di ENAC/SAVE.
3. Tutti gli interventi dovranno mirare prioritariamente a ridurre le sorgenti, ad intervenire sulle vie di propagazioni del suono e se tecnicamente insufficiente per inapplicabilità, intervenire su mitigazione e insonorizzazione degli edifici secondo quanto previsto dal DM 29/12/2000. La realizzazione degli interventi di mitigazione per il rumore già individuati per la fase di esercizio - insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021 e realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, per mitigare anche la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera, sia anticipata rispetto agli impatti previsti dal Masterplan. Sia preventivamente comunicata ad ARPAV la pianificazione dettagliata di realizzazione di detti interventi, compreso il cronoprogramma. Sia verificata l'efficacia degli interventi realizzati e i risultati siano comunicati ad ARPAV, con modalità da concordare con la stessa.
4. Siano concordate con ARPAV campagne di misura per la verifica di superamenti dei livelli di rumore stabiliti dalla classificazione acustica comunale, causati in maniera significativa dalle attività aeroportuali, in edifici non già considerati nel SIA. Siano pianificati interventi per la tempestiva mitigazione degli impatti e comunicati ad ARPAV.
5. Nell'eventualità di rinvenire reperti della via Annia durante la fase di realizzazione della cassa di laminazione si condivida con la soprintendenza un progetto che assicuri la non interferenza dell'opera con i ritrovamenti.
6. Si riqualifichi l'impianto di illuminazione stradale a corredo del viale d'ingresso principale all'aeroporto attraverso la riprogettazione (allo stato attuale in corso di definizione) dello stesso. L'intervento di riqualificazione dell'impianto deve consistere nella sostituzione dei sistemi luminosi esistenti con apparecchi illuminanti di tipo cut-off (quindi muniti di ottica che non emette flusso luminoso verso l'alto) equipaggiati con sorgenti LED (quindi ad alta efficienza); e deve garantire adeguati livelli di



illuminamento al suolo in conformità a quanto previsto dalla L.R. 17/2009.

7. Per quanto riguarda la perimetrazione del sedime aeroportuale così come indicata dall'Enac, il proponente dovrà condividere con il Comune di Venezia la georeferenziazione delle cartografie.
8. Dovranno essere apportate apposite varianti a Piani e Strumenti urbanistici comunali ad approvazione definitiva della perimetrazione del sedime aeroportuale e relative destinazioni d'uso.
9. Viene vietata l'apertura di nuovi scarichi idrici, anche se idoneamente trattati, direttamente nello specchio lagunare; per quanto riguarda il monitoraggio degli attuali si obbliga il proponente ad inserire i dati sul proprio portale Web.
10. Prevedere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra nell'utilizzo di energia e risorse per la riduzione delle emissioni in atmosfera.

Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Dott.ssa Agnese Rosa

Il Presidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Alessandro Benassi

Il Dirigente
Settore V.I.A.
Dott.ssa Gisella Penna