



TESSERA E IL BOSCO DELLO SPORT

FONDI GREEN PER LA CEMENTIFICAZIONE DI UN' AREA PROTETTA

Margot Ferrazzi n. 20223304
Alice Leone n. 1242814
Martina Salamone n. 2022910

Indice

Argomento 1: Normativa per la protezione della gronda lagunare

1. Leggi speciali
2. Patrimonio mondiale UNESCO
3. Rete natura 2000
4. Siti di importanza Comunitaria (S.I.C.) - Zone di protezione speciale (Z.P.S.)
 - a. Aree Ramstar
 - b. Aree IBA
5. Codice dei Beni Culturali e del Patrimonio n.42 del 22/01/2004
6. Raccomandazione 07/2021 World Heritage Centre

Argomento 2: Il “Bosco” dello Sport

1. Presentazione del Progetto
2. Normativa
 - a. Accordo di Parigi
 - b. European Green Deal
 - c. EU Strategy for Biodiversity 2030
 - d. Strategia Nazionale del Verde Urbano
 - e. Piani d’Azione per l’Energia e il Clima (PAESC)
 - f. Strategia Nazionale Forestale
 - g. Regolamento europeo 852/2020
3. Possibili aspetti problematici

Argomento 3: La zona dell’aeroporto Marco Polo

1. Progetto ampliamento aeroporto
 - a. Codice dei beni culturali e del paesaggio 2004
 - b. Rete natura 2000
2. Masterplan 2021
3. Impatto ambientale ampliamento dell’aeroporto
4. Collegamento ferroviario
5. Impatto ambientale del collegamento ferroviario

Conclusioni

Bibliografia e materiale online

Argomento 1: Normativa per la protezione della gronda lagunare



La laguna di Venezia è uno degli ecosistemi lagunari più estesi e importanti d'Europa, nonché la più estesa del bacino del Mediterraneo (550 Km² di superficie di cui l'8% formato da terraferma); la laguna è soggetta a grandi escursioni del livello delle acque ma essendo un'area umida naturale possiede un immenso patrimonio biologico, faunistico e floristico, in cui vivono alcune specie animali e vegetali rare o minacciate d'estinzione.

Per gronda lagunare si intende l'area di contatto tra la laguna e la terraferma veneziana. Questa è un'area ricca di terre emerse e di barene (terreni di forma tabulare spesso sommersi da maree), un sistema ambientale molto complesso e spesso sottoposto a processi di trasformazione di origine sia naturale (come le maree) sia antropica (come la costruzione delle tre bocche di porto Lido-San Nicolò, Malamocco-Alberoni, Pellestrina-Chioggia o di macrostrutture come l'Aeroporto Marco Polo).

Di quest'area fa parte anche Tessera, sobborgo Veneziano, situato a est del centro di Mestre, proprio lungo la gronda lagunare e adiacente all'aeroporto di Venezia.

L'eccezionale valenza di questo territorio merita di essere valorizzata e protetta. Infatti, tutta l'area lagunare è stata già designata come Patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO, individuata quasi interamente come Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale nell'ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea, messa sotto tutela dalla Legge speciale dello Stato n°171/73 e successive; inoltre, è stata indicata come area da sottoporre a tutela paesaggistica e quale area Parco naturale regionale dalla Regione Veneto attraverso il PTRC (ancora vigente) e il PALAV.

Infine, è stata proposta quale area Ramsar "zona umida di importanza internazionale".

1. Leggi speciali

Uno dei principali strumenti di tutela del bene in questione è l'attuazione della Legge Speciale per Venezia del 1973 (L.171/73 "Interventi per la salvaguardia di Venezia), che mira a garantire la tutela del patrimonio paesaggistico, storico, archeologico e artistico della città di Venezia e della sua laguna assicurandone il sostentamento socioeconomico. Inoltre, all'art.5, disciplina l'istituzione della Commissione per la salvaguardia di Venezia, chiamata ad esprimere il proprio parere vincolante nei casi previsti dal successivo art.6 e richiamati nella nota della Soprintendenza.

Successivamente è stata approvata una seconda legge speciale (L. 798/1984) che ha cercato di ampliare la portata dell'intervento normativo, anche attraverso nuove linee di finanziamento, nonché

di risolvere le criticità dovute all'eccessiva frammentazione e sovrapposizione di competenze risultante dalla legge del 1973.

A livello regionale, è protetta dalla L.n.17 del 1990 che attribuisce le competenze attribuite dalla L. n.798 alla regione Veneto per quanto riguarda la salvaguardia di Venezia; inoltre, dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) che si occupa dell'area di porto Marghera e da diversi decreti della giunta regionale. Questi strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica mirano alla promozione e all'attuazione dello sviluppo sostenibile dell'area, con particolare attenzione alla tutela dell'identità culturale e storica degli insediamenti, del paesaggio e delle aree di eccezionale bellezza naturale.

A livello comunale, gli strumenti di pianificazione esistenti garantiscono, in particolare, la ristrutturazione e la riqualificazione del patrimonio architettonico e delle infrastrutture esistenti, il rinnovamento urbano, i programmi di edilizia pubblica e le strade.

Altre autorità pubbliche, come il Magistrato alle Acque, tutelano Venezia e l'ecosistema lagunare.

Il Piano di Gestione del patrimonio mondiale è approvato dagli enti preposti alla tutela e alla gestione del bene: Regione Veneto, Provincia di Padova, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Comune di Campagna Lupia, Comune di Cavallino-Treporti, Comune di Chioggia, Comune di Codevigo, Comune di Mira, Comune di Musile di Piave, Comune di Jesolo, Comune di Quarto D'Altino, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Venezia e Laguna, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Soprintendenza per i Beni Storici e Artistici di Venezia e dei comuni dell'area di confine lagunare, Soprintendenza Archivistica del Veneto, Archivio di Stato di Venezia, Diocesi di Venezia, Magistrato alle Acque di Venezia e Autorità Portuale di Venezia.

Lo sviluppo del Piano di Gestione si è basato su un approccio partecipativo che ha coinvolto tutti questi enti responsabili e le organizzazioni locali. Il Piano di Gestione contiene molti progetti per la comunicazione e la partecipazione al processo decisionale e per l'attuazione degli obiettivi di protezione e valorizzazione del bene. Uno in particolare si concentra sulla sensibilizzazione, comunicazione, promozione, educazione e formazione al fine di sviluppare una maggiore consapevolezza tra i cittadini sull'eccezionale valore universale del bene.

2. Patrimonio mondiale UNESCO

L'ambito geografico del Sito iscritto alla lista del Patrimonio Mondiale nel 1987 comprende i territori dei comuni che si affacciano sulla gronda lagunare e coincide con l'area perimetrata dal D.M. 1 agosto 1985, che definisce la Laguna di Venezia di "notevole interesse pubblico" per "l'eccezionale complesso paesistico ambientale e perché rappresenta un esempio unico di sistema ambientale quale fonte inesauribile di accumulazioni visive ad alta valenza estetica, in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche" (Gazzetta Ufficiale, Ministero dei beni culturali ed ambientali, DM 01/08/1985).

3. Rete Natura 2000

Rete Natura 2000 nasce con la Direttiva "Habitat" (Direttiva 92/42/CEE-art.3) e rappresenta un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat naturali e delle specie riportati negli allegati I e II della suddetta direttiva, nonché della presenza di specie di cui all'allegato I della Direttiva "Uccelli" (Direttiva 79/403/CEE) e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia. La finalità della costituzione di Rete Natura 2000 è quella di garantire il mantenimento o all'occorrenza, il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei tipi di habitat naturali e degli habitat delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale.

Attualmente la Rete Natura 2000 è costituita dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS), previste dalla Direttiva “Uccelli” e dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) previsti dalla direttiva “Habitat”; questi ultimi rappresentano una fase transitoria per l’istituzione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Tali aree possono avere tra loro diverse relazioni spaziali e dovranno essere designate da ciascuno stato membro dell’Unione Europea entro 6 anni dalla selezione come SIC. In Italia è il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, che designa, con decreto, adottato d’intesa con ciascuna regione interessata, i SIC elencati nella lista ufficiale come ZSC.

Aree Ramsar

Sono le aree umide considerate di importanza internazionale soprattutto come habitat di uccelli, ai sensi della Convenzione di Ramsar (2 febbraio 1971) e di conseguenza inserite nella relativa *Ramsar list*. Queste zone umide vengono tutelate, mediante la loro individuazione e delimitazione, lo studio degli aspetti caratteristici, in particolare dell'avifauna, e la messa in atto di programmi che ne consentano la conservazione degli habitat, della flora e della fauna.

Aree IBA (Important Bird Areas)

Sono aree che rivestono un ruolo chiave per la salvaguardia degli uccelli e della biodiversità, la cui identificazione è parte di un progetto a carattere mondiale, curato da BirdLife International. In Italia sono stati individuati più di 50 siti Ramsar E 172 IBA.

4. Codice dei Beni Culturali e del Patrimonio n.42 del 22/01/2004

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali attraverso i suoi uffici locali (Direzioni Regionali e Soprintendenze) svolge i compiti istituzionali di tutela e conservazione del patrimonio culturale e paesaggistico, ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004).

È il principale riferimento normativo italiano che attribuisce al Ministero per i beni e le attività culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale dell'Italia. Il codice dei beni culturali e del paesaggio invita le autorità competenti alla stesura di piani paesaggistici meglio definiti come "piani urbanistici territoriali con specifica attenzione ai valori paesaggistici".

Esso definisce come bene culturale le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico; rientrano, inoltre, in tale definizione i beni architettonici, le raccolte di istituzioni culturali, i beni naturalistici e storico scientifici, le carte geografiche, nonché materiale fotografico e audio-visivo. Si ricordano in particolare l’art.141.2:

«La dichiarazione di notevole interesse pubblico detta la specifica disciplina intesa ad assicurare la conservazione dei valori espressi dagli aspetti e caratteri peculiari del territorio considerato. Essa costituisce parte integrante del piano paesaggistico e non è suscettibile di rimozioni o modifiche nel corso del procedimento di redazione o revisione del piano medesimo».

L’art.142.1 che integra le zone di interesse paesaggistico e sottoposte alle disposizioni di questo Titolo, già inserite all’art.139 e, infine, l’art.143.7.8.9 che approfondisce le caratteristiche dei piani paesaggistici che possono effettuarsi nelle aree tutelate e ne specifica alcune limitazioni:

«7. Il piano prevede comunque che nelle aree di cui al comma 4, lettera a, siano effettuati controlli a campione sugli interventi realizzati e che l'accertamento di significative violazioni delle previsioni vigenti determini la reintroduzione dell'obbligo dell'autorizzazione di cui agli articoli 146 e 147, relativamente ai comuni nei quali si sono rilevate le violazioni.

8. Il piano paesaggistico può individuare anche linee-guida prioritarie per progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, valorizzazione e gestione di aree regionali, indicandone gli strumenti di attuazione, comprese le misure incentivanti.

9. A far data dall'adozione del piano paesaggistico non sono consentiti, sugli immobili e nelle aree di cui all'articolo 134, interventi in contrasto con le prescrizioni di tutela previste nel piano stesso. A far data dalla approvazione del piano le relative previsioni e prescrizioni sono immediatamente cogenti e prevalenti sulle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici».

5. Raccomandazione 07/2021 World Heritage Centre

Il 10 novembre 2011 la Conferenza generale dell'UNESCO ha adottato per acclamazione la nuova Raccomandazione sul paesaggio urbano storico, il primo strumento di questo tipo sull'ambiente storico emesso dall'UNESCO in 35 anni.

La Raccomandazione sul paesaggio urbano storico è uno strumento aggiuntivo per integrare le politiche e le pratiche di conservazione dell'ambiente costruito negli obiettivi più ampi dello sviluppo urbano, nel rispetto dei valori e delle tradizioni ereditate dai diversi contesti culturali. Questo strumento di "soft law" è da attuare da parte degli Stati membri, su base volontaria. Al fine di facilitare l'attuazione, la Conferenza generale dell'UNESCO ha raccomandato agli Stati membri di prendere le misure appropriate per poter adattare questo nuovo strumento ai loro contesti specifici e diffonderlo ampiamente nei loro territori nazionali.

L'area di intervento del progetto, di cui in seguito, è limitrofa alla ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e alla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" tutelate dalla Comunità Europea. L'ambito si trova all'interno della Buffer Zone del sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" mentre parte della viabilità di servizio degli impianti sportivi si troverebbe all'interno del sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" vero e proprio, violando così le Raccomandazioni del World Heritage Council del Luglio 2021 che chiedeva di fermare tutti i nuovi progetti a larga scala proposti all'interno del sito e del suo più ampio contesto territoriale.

Argomento 2: Il “Bosco” dello Sport



1. Presentazione del progetto

Lo scorso 22 marzo l'Amministrazione comunale di Venezia ha approvato i “Piani integrati PIÙ SPRINT”, nei quali verranno convogliati i fondi del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per l'attuazione di diversi progetti.

Il PNRR è un piano che si articola in sei missioni e prevede l'investimento di 191,5 miliardi di euro entro il 2026 – anno in cui arriverà l'ultima delle dieci rate dei fondi europei. Gli obiettivi principali sono: riparare i danni economici e sociali causati dalla crisi pandemica; affrontare le debolezze che affliggono l'economia e la società italiana da decenni; dare impulso alla transizione economica.

In questo quadro, il progetto trainante proposto dal Comune di Venezia prende il nome di “Bosco dello Sport” per sottolineare, a detta del Comune, le finalità sportive, di riqualificazione urbana e sostenibilità ambientale. Il Bosco dello Sport dovrebbe sorgere a Tessera e comprende la creazione di uno stadio e un'arena, la modifica della viabilità dell'area di Tessera e dell'aeroporto, oltre ad opere di urbanizzazione verde e di paesaggio.

A questo scopo è previsto lo stanziamento di 93.581.321,26 euro di finanziamento PNRR e 189.918.678,74 euro da parte del Comune di Venezia. Per non perdere i finanziamenti del PNRR è però necessario che i lavori vengano portati a termine entro il 2026.

Il progetto di un nuovo stadio per la città non è una novità. È infatti nel 1954 che per la prima volta l'amministrazione comunale veneziana ha presentato una bozza di progetto per quest'opera, anche se all'epoca si pensava di farlo sorgere nella zona del parco San Giuliano di Mestre. Negli ultimi (quasi) settant'anni se ne è discusso a più riprese. L'ultimo dibattito si era aperto in seguito alla proposta dell'attuale Sindaco di Venezia Luigi Brugnaro di collocare la struttura nella zona dei Pili, di sua proprietà. Adesso il progetto del Bosco dello Sport pare però essere pronto a sorgere realmente: lo scorso giovedì (n.d.r. 21 aprile 2022) con 21 voti favorevoli, 12 voti contrari e 4 assenti (tra cui lo stesso sindaco) il Consiglio comunale ha approvato l'accordo di programma che permette al sindaco Brugnaro di convocare la conferenza dei servizi con la Città metropolitana.

Il Bosco, a cui si riferisce il titolo del progetto, dovrebbe ricoprire una superficie di quasi 79 ettari, a fronte di 36,56 ettari di superficie pavimentata-costruita su un suolo attualmente interamente agricolo, nella zona costiera della Laguna di Venezia.

2. Normativa

Si tratta di un progetto ambizioso, dato che prevede di edificare in un'area verde e di pregio ambientale con il rischio di scontrarsi con la normativa vigente a livello nazionale e, soprattutto, europeo. Un esempio di questa normativa è il Green Deal europeo (*European Green Deal*), presentato dalla Commissione europea nel 2019, che introduce una nuova strategia di crescita mirata per rendere sostenibile l'economia dell'Unione europea. Nello specifico il Green Deal stabilisce una tabella di marcia per



stimolare l'uso efficiente delle risorse per arrestare i cambiamenti climatici, porre termine alla perdita di biodiversità e ridurre l'inquinamento. In questo quadro si inserisce anche la Strategia dell'Unione europea sulla Biodiversità per il 2030 (*EU Strategy for Biodiversity 2030*), ovvero un piano a lungo termine per salvaguardare la natura ed invertire il degrado degli ecosistemi: l'obiettivo è quello di indirizzare la biodiversità dell'Europa verso la ripresa entro il 2030, così da migliorare la condizione dei cittadini, del clima e del pianeta.

Sul piano normativo italiano, le foreste urbane e periurbane sono riconosciute dalla Strategia Nazionale del Verde Urbano. Il loro ruolo, quali fornitrici di servizi ecosistemici essenziali per il benessere dei cittadini e la mitigazione dei cambiamenti climatici, è altresì riconosciuto nell'ambito dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC).

La Strategia Forestale Nazionale è invece un documento strategico di validità ventennale, primo nel suo genere a livello italiano. Il percorso che ha portato alla sua realizzazione è iniziato nel 2017 con la nascita della Direzione generale delle Foreste del Mipaaf e l'emanazione, nel 2018, del Testo unico, cui sono seguiti otto decreti Ministeriali di cui la Strategia costituisce la cornice e l'asse portante. La Strategia si pone quale strumento essenziale per delineare le politiche forestali nazionali nel rispetto di quelle europee e degli accordi internazionali, ma anche come vertice della "piramide" della pianificazione forestale, recentemente innovata dal Decreto attuativo in materia pubblicato nel dicembre 2021. La Strategia Forestale Nazionale indica la via per il riconoscimento ed il rispetto della multifunzionalità delle foreste e per l'armonizzazione a livello nazionale di obiettivi e azioni da intraprendere per la sostenibilità della gestione forestale e la tutela del capitale naturale e del paesaggio.

L'intervento previsto dal Comune di Venezia deve quindi interfacciarsi con una fitta rete di norme. Alcuni oppositori del progetto del Bosco dello Sport ne denunciano il contrasto con il Regolamento europeo 852/2020 seguito agli Accordi di Parigi del 2020, che prevede che gli interventi fatti con risorse europee non possano causare danni all'ambiente, agli habitat e alle specie e che, all'art. 9 individua gli obiettivi ambientali:

- «Ai fini del presente regolamento s'intendono per obiettivi ambientali:
- a) la mitigazione dei cambiamenti climatici;
 - b) l'adattamento ai cambiamenti climatici;
 - c) l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;

- d) la transizione verso un'economia circolare;
- e) la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento;
- f) la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi».

3. Possibili aspetti problematici

Diverse realtà veneziane stanno tentando di mettere in luce possibili profili di illegittimità della procedura, denunciando soprattutto la mancanza del necessario processo di partecipazione pubblica e di un progetto di fattibilità tecnico-economica più articolato rispetto a quello fino ad ora divulgato. In questo quadro si colloca l'iniziativa promossa nelle ultime settimane dall'ex candidato sindaco e attuale consigliere comunale Marco Gasparinetti per un bilancio partecipato, ovvero una consultazione popolare che chiede ai cittadini cosa vorrebbero che si facesse con l'avanzo di bilancio destinato al Bosco dello Sport. La consultazione ha raggiunto poco più di 2000 cittadini e ha registrato l'80% delle preferenze a favore dell'edilizia residenziale pubblica e del miglioramento del trasporto pubblico, mentre solo il 2% per il progetto del Bosco dello Sport. Questo risultato dimostra come il coinvolgimento dei cittadini possa fornire una visione alternativa per l'utilizzo di questi fondi. È chiaro però che, essendo stata la consultazione promossa da un preciso movimento politico, la "votazione" non è rappresentativa di tutta la varietà dell'elettorato veneziano.

Secondo un altro ex candidato sindaco, Giovanni Andrea Martini, la tesi sostenuta dalla maggioranza secondo cui la realizzazione dello stadio rientrava tra le proposte della campagna elettorale e per questo non va disattesa, non regge. Martini denuncia la mancanza di consapevolezza da parte della maggioranza comunale, che sembra ignorare problemi prioritari come la necessità di residenze, servizi pubblici, lavoro e, non ultime, la riduzione delle emissioni e dei consumi energetici.

E ancora, secondo l'Associazione Italia Nostra, i terreni agricoli del Quadrante sono la "casa" di tante specie di uccelli ed è limitrofa alle zone lagunari tutelate dalla Comunità europea. Secondo Italia Nostra il progetto non sarebbe quindi in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile, di economia circolare, del Green Deal e del PNRR.

Non è per noi possibile evidenziare con certezza quali siano gli aspetti problematici, soprattutto perché ad oggi il Comune di Venezia non si è ancora attivato per svolgere la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera. Le criticità emerse fino ad ora riguardano la grande esposizione finanziaria a cui intende esporsi il Comune di Venezia e la modalità di spesa dei fondi europei. Per sostenere il costo dell'opera il Comune di Venezia ha stabilito di investire 78 milioni dall'avanzo libero di bilancio, 17 milioni dalla Legge speciale e 95 milioni dall'accensione di mutui. Anche se il Comune auspica l'arrivo di fondi da parte di privati, il debito sarà comunque enorme. Da cittadine veneziane è poi impossibile ignorare i numerosi e diversi ambiti in cui Venezia avrebbe bisogno di investimenti.

Argomento 3: La zona dell'aeroporto Marco Polo

1. Progetto ampliamento aeroporto

L'Aeroporto Internazionale di Venezia "Marco Polo" confina direttamente con la laguna, il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ettari tra la laguna e la terraferma.

La laguna di Venezia e il suo territorio di gronda rappresentano un complesso ed unico patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico e paesaggistico, il territorio è pertanto soggetto ad una serie di vincoli e tutele necessarie a garantirne la salvaguardia.

Lo Stato ha emanato una serie di leggi e regolamenti (a partire dalla Legge n. 171/73, cosiddetta "Legge Speciale per Venezia") definendo la protezione di Venezia e della sua laguna quale obiettivo di preminente interesse nazionale e lo stesso UNESCO ha incluso nel 1987 "Venezia e la sua laguna" nella World Heritage List.

I principali vincoli e tutele cui è sottoposta la laguna di Venezia e il suo territorio di gronda, e quindi il sedime aeroportuale, sono:

- Decreto Legislativo del 2004 n.42: "Codice dei beni culturali e del paesaggio", in particolare: Il vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 comma 1 lettera d del D.lgs. 42/2004, in quanto rientrante nella vasta area dell'"Ecosistema della laguna di Venezia"; Il vincolo archeologico ai sensi dell'art. 157 del D.lgs 42/2004, vigente per la laguna di Venezia e per le zone limitrofe all'aeroporto della antica Via Annia, il cui percorso corre in parte parallelo all'attuale SS14 Triestina, e dell'area archeologica di Altino;
- Le tutele previste dai siti della Rete Natura 2000 ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE e della Direttiva "Uccelli" 2009/147/CE, in particolare: il Sito di Interesse Comunitario (SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia") la Zona di Protezione Speciale (ZPS IT3250036 "Laguna di Venezia").

2. Masterplan 2021

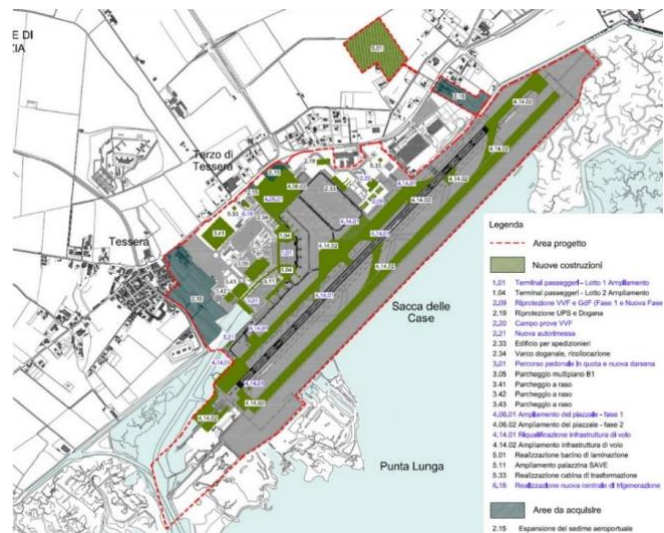
L'aeroporto è oggetto di un importante e articolato piano di sviluppo con lo scopo di riqualificare, ottimizzare e ampliare le infrastrutture airside (piste, piazzale aeromobili, radioassistenze, AVL, segnaletica, ecc.) e landside (terminal passeggeri, parcheggi, area cargo, viabilità, hangar, ecc.).

L'investimento in infrastrutture è considerato una necessità sia per la crescita e lo sviluppo socioeconomico del territorio veneto che per i futuri eventi internazionali come i Giochi Olimpici invernali del 2026.

L'ampliamento prevede inoltre l'acquisizione progressiva di terreni confinanti.

- Anno 2013 - Passeggeri: 8.388.475, Merci: 37.681, Movimenti aerei: 80.999
- Anno 2021 - Passeggeri: 11.622.148, Merci: 47.121, Movimenti aerei: 102.967

Il Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto ha ottenuto, a seguito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii., la compatibilità ambientale con Decreto n. 9/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero del Bene e delle Attività culturali e del Turismo.



Oltre all'ampliamento da anni si parla anche della costruzione di una possibile seconda pista a ridosso dello scalo. Si tratta di un progetto importante che si aggiunge al collegamento ferroviario ad alta velocità che farà tappa nei pressi dello scalo.

Per finalizzare il progetto della pista, SAVE, il gestore dell'aeroporto, ha acquisito per quasi 3,5 milioni di euro un'area di 4 ettari a ridosso dello scalo, che comprende anche un ampio parcheggio.

Questi aggiustamenti porteranno Tessera a posizionarsi come scalo Hub internazionale, terzo del Belpaese, con nuova pista e una allungata.

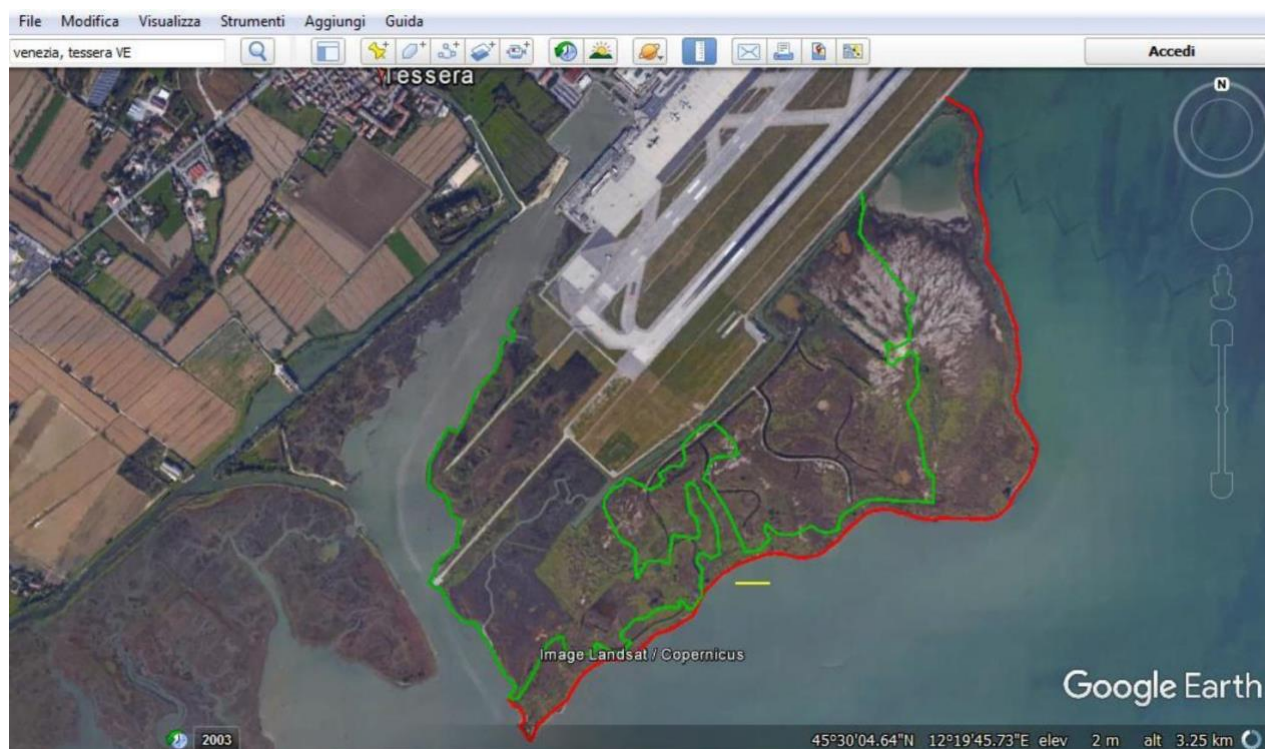
3. Impatto ambientale ampliamento dell'aeroporto

La Relazione sugli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto Marco Polo presentata alla Commissione di Salvaguardia illustra opere di estensione delle attrezzature e delle piste aeroportuali verso la laguna che comportano interrimento di aree lagunari e barenali.

L'espansione delle aree aeroportuali in Laguna è impedita dalla legge speciale per Venezia del 1973 e dalla legge regionale del 1995 di approvazione del PALAV ("Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana", nel 1986 la Giunta Regionale aveva ritenuto di dover adottare uno strumento di pianificazione esteso al territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla Laguna di Venezia. Questo strumento è stato in seguito revocato poiché era mutato lo scenario legislativo della normativa speciale per Venezia a livello statale e regionale, per poi essere riapprovato con Provvedimento del Consiglio Regionale n. 70 del 9 novembre 1995).

La legge speciale 171/1973, art. 3, lett. c) prescrive infatti la "preservazione delle barene" e l'"esclusione di ulteriori opere di imbonimento"; mentre la legge regionale 70/1995 determina che "conservazione e ripristino delle caratteristiche fisico morfologiche e ambientali del sistema delle barene ... Sono vietati interventi di bonifica e colmata" (Titolo II, art. 6. Barene, Prescrizioni).

Dal confronto di riprese fotografiche da satellite risulta che in prossimità delle piste aeroportuali l'estensione delle terre emerse e delle barene sia aumentata di circa 30 ettari tra il 1996 e il 2016 ("barene artificiali").



La linea verde riproduce il profilo del margine delle terre asciutte e barene al 1996, la linea rossa quello al 2016 (dove cambiato).

La Relazione sugli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto Marco Polo prevede inoltre interventi di allungamento dei sentieri luminosi di avvicinamento (SALS) sulle testate delle piste, ciò comporta la propagazione di inquinamento luminoso verso la laguna.

La medesima Relazione attesta che poiché "l'intervento viene a trovarsi all'esterno dei siti della Rete Natura 2000" viene redatta una relazione tecnica accompagnatoria alla dichiarazione di non assoggettabilità alla Valutazione di incidenza (come previsto nel modello di cui all'Allegato E alla dgr 1400/2017). È vero, invece, che il fatto che l'intervento sia situato all'esterno del sito non costituisce di per sé motivo di esclusione dalla procedura di VInCA (valutazione di incidenza ambientale) e che, poiché l'area di intervento è adiacente ad un sito Natura 2000, detta relazione tecnica e la dichiarazione di non assoggettabilità in conformità non sembrano garantire il necessario principio di precauzione.

Inoltre, immediatamente a lato laguna dell'area aeroportuale si registra una estesa area IBA (Important Bird Areas), area considerata prioritaria per la conservazione di specie rare da parte della rete di associazioni BirdLife International.

Nel 2020 l'aeroporto di Venezia ha registrato 34.265 movimenti con 34 impatti con volatili e 2 con altra fauna selvatica.

Il Masterplan prevede la conversione a parcheggi di un'area di circa 2,5 ettari in cui insistono circa 970 alberi. Si tratta del residuo di un ex-vivaio, piantumato negli anni '60, che costituisce un'area tampone tra l'infrastruttura aeroportuale e l'ambito urbano circostante, tra cui l'abitato di Tessera.

Nel Masterplan SAVE non prevede nessun intervento per ricreare un'area verde di dimensioni analoghe come compensazione nei confronti del territorio e dell'abitato di Tessera.

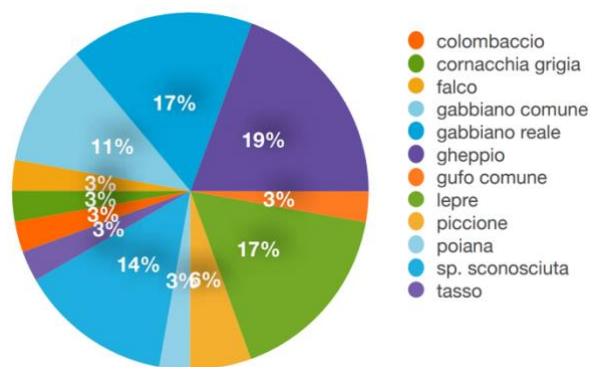
L'aeroporto, gestito dalla società di gestione aeroportuale SAVE, ha inoltre fatto una richiesta d'allargamento del piano iniziale e, in particolare, per la conversione a parcheggi di un'ulteriore area verde di circa 2 ettari contenente circa 260 piante.

Nell'agosto 2018 quindi, per la prima volta dal 1973, la Commissione di Salvaguardia ha approvato a larga maggioranza gli interventi di potenziamento delle piste aeroportuali in violazione delle norme di legge speciale, decreto governativo e PALAV che vietano qualunque ulteriore imbonimento di aree lagunari evitando persino la procedura di Valutazione delle Incidenze Ambientali (VInCA).

4. Collegamento ferroviario

Nell'aprile 2018 venne annunciata la scelta del progetto per la realizzazione, entro il 2025, della bretella ferroviaria e della stazione dell'aeroporto di Tessera.

Il collegamento di Alta Velocità ferroviaria con l'aeroporto di Venezia, oggi inserito fra le opere finanziate dal PNRR, prevede la realizzazione di un tratto di linea ferroviaria di circa 8 Km, costituita da un primo tratto a



doppio binario che si sviluppa in stretto affiancamento alla Bretella Autostradale A27, mentre in prossimità dell'Aeroporto e all'interno del sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna", diventa a binario singolo sotterraneo con conformazione "a cappio".

Il progetto attraversa una zona geomorfologica delicatissima ricca di paleoalvei di fiumi e in stretta relazione idrogeologica con la laguna di Venezia.

Il passaggio della ferrovia, inoltre, comporterà la demolizione del borgo storico di Ca' Litomarinò lungo il fiume Dese, tipico esempio di architettura rurale tradizionale dei territori di bonifica, riportato nelle mappe catastali storiche già nel 1920, e incastonato fra le anse di uno dei più bei fiumi di risorgiva della pianura veneta, area dal rilevante interesse ambientale e paesaggistico e tutelata ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004.

Il Comitato per il Patrimonio Mondiale ha chiesto allo Stato italiano: "di fermare tutti i nuovi progetti all'interno del sito, prima della valutazione intermedia del Piano di Gestione e prima della presentazione dettagliata degli interventi di sviluppo proposti con Valutazioni d'Impatto sul patrimonio (HIAs) e Valutazione Ambientale Strategica (VAS), al Centro del Patrimonio Mondiale ai fini della revisione degli organi consultivi".

Tra il 2019 e il 2021 Venezia e la sua laguna rischiavano di entrare nella blacklist dell'UNESCO dove finiscono tutti i siti che sono in pericolo a causa di conflitti armati, dei processi di industrializzazione, di un'insufficiente manutenzione o di normative lacunose sulla tutela del patrimonio culturale.

Il 13 gennaio 2022 il governo italiano ha dato il via libera al progetto per la costruzione della bretella ferroviaria. Entro il 2025 si potrà arrivare in aeroporto a Venezia anche in treno.

La nuova stazione sarà attivata, secondo il piano, nel dicembre 2025, poche settimane prima delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina, e i lavori saranno poi ultimati nel corso dell'anno successivo.

5. Impatto ambientale collegamento ferroviario

Quattro km di tunnel sotterraneo costituiscono un progetto a forte impatto ambientale, i documenti indicano che la galleria attraverserà sedimenti alluvionali dell'ultimo massimo glaciale appartenenti al sistema deposizionale del fiume Brenta, producendo un abbassamento artificiale del livello delle falde che rischia di richiamare acqua dal sistema acquifero costiero con conseguente avanzamento verso terra del cuneo salino e connessa destrutturazione dei livelli argillosi della gronda lagunare.

Inoltre, è previsto che le acque di emungimento estratte durante la realizzazione della galleria, ricche di arsenico e pari a circa 10.000 m³/giorno, siano sversate nella Laguna di Venezia.

Il progetto del collegamento ferroviario porterà alla delocalizzazione di:

- abitato di Cà Noghera ca. 500 abitanti, 56 unità abitative;
- n. 25 unità attività produttive;
- 70 unità mista produttiva/annessa residenza.

Il progetto porterà alla perdita di zone attualmente ad uso agricolo che verranno urbanizzate e cementificate, allo spostamento o intubamento del corso del Dese e all'interramento di canali di bonifica.

La qualità della vita degli abitanti di Tessera verrà inevitabilmente compromessa per effetto inquinamento acustico ed atmosferico, così come verrà compromessa l'area archeologica di Altino e il sito della via Annia.

Conclusioni

Al termine di questo approfondimento sulla zona di Tessera non ci consideriamo in grado trarre una conclusione in merito, soprattutto vista l'attuale mancanza di una documentazione adeguata.

Pensiamo però che definire "Bosco" un progetto che in realtà comprende una cementificazione su larga scala in un'area fino ad oggi incontaminata e unica nel suo genere, appaia contraddittorio. Così come la scelta di realizzare questo progetto con i fondi del PNRR, teoricamente destinati alla sostenibilità, alla transizione verso l'economia circolare e allo sviluppo green.

L'insediamento di questi servizi e attività nei settori dello sport e dei trasporti previsto per i prossimi anni dovrebbe sorgere su quelle aree della gronda lagunare, a Nord di Venezia, fino ad ora scampate alla trasformazione in strutture portuali e industriali avvenuta negli anni Venti e Trenta del Novecento.

Il Bosco dello Sport, l'ampliamento dell'aeroporto e la costruzione di un collegamento ferroviario sono pezzi di un "mosaico" di nuova cementificazione: quelle che vengono proposte come opere volano di sviluppo economico e di occupazione, in realtà, contravvengono i basilari principi ormai consolidatisi in Europa sulla riduzione del consumo del suolo.

Bibliografia

- Battaglia S., Ufficio legislativo Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Direzione servizi al cittadino e imprese, Venezia, 2017.
- Camera dei deputati, Servizi Studi – Disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna A.C. 1428, A.C. 2358, Dossier n.244/1 – Scheda di lettura 25/02/2020
- Ebe Giacometti, Emanuela Vassallo, Comunicato stampa 20/07/2020
- Relazione tecnica istruttoria Allegata alla Deliberazione del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio comunale n. 100 del 16/12/2014, “ENAC – Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera, Master Plan 2021 – Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale Statale ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.. – Osservazioni”
- WWF Italia, Sezione provinciale di Venezia: “Aeroporto di tessera. Ampliamento della pista”
- Arpav, 3 dicembre 2020, “Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Master Plan”
- Bilancio di sostenibilità Gruppo SAVE 2020
- Venetoeconomia, 13 gennaio 2022, “Aeroporto Marco Polo, via libera dal governo al progetto per il nodo ferroviario”
- Avionews, 3 novembre 2021, “Aeroporto Venezia: Save guarda alla seconda pista”
- Centro Studi Aerohabitat
- The Plan, “Venice Marco Polo International Airport”
- Commissione Nazionale Italiana per l’UNESCO

Articoli e materiale online

- Articolo redazionale, 2018, *Venezia, ecco il nuovo stadio a Tessera. Potrà ospitare partite di Champions*, in “La voce di Venezia”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.lavocedivenezia.it/veneziam-ecco-il-nuovo-stadio-a-tessera-potra-ospitare-partite-di-champions/>
- Articolo redazionale, 2020, *Palasport ai Pili, due diverse opinioni a confronto*, in “Luminosi giorni”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.luminosigiorni.it/2020/06/palasport-ai-pili-due-diverse-opinioni-a-confronto/>
- Articolo redazionale, 2018, *L’aeroporto cresce: piano da 350 milioni per l’ampliamento del terminal passeggeri*, in “Venezia Today”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.veneziatoday.it/attualita/aeroporto-veneziam-progetto-ampliamento-2025.html>
- Artico M., 2022, *Sondaggi per i residenti a Mestre e Venezia: «Lo stadio è una priorità per la città?»*, in “La Nuova Venezia”, consultato il 9 aprile 2022. URL: <https://nuovavenezia.gelocal.it/veneziam/cronaca/2022/04/09/news/sondaggi-per-i-residenti-a-mestre-e-veneziam-lo-stadio-e-una-priorita-per-la-citta-1.41361878>
- Bacciolo F., 2022, *Quel bosco di stadio e palasport*, in “Luminosi giorni”, consultato il 6 aprile 2022. URL: https://www.luminosigiorni.it/2022/03/quel-bosco-di-stadio-e-palasport/?utm_campaign=shareaholic&utm_medium=facebook&utm_source=socialnetwork
- Colovini L., 2014, *La verità sull’affaire Tessera*, in “Luminosi giorni”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.luminosigiorni.it/2014/01/la-verita-sullaffaire-tessera/>

- Di Gennaro C., 2022, *Stadio e arena in un bosco: il nuovo progetto della cittadella dello sport*, in “Venezia Today”, consultato il 6 aprile 2022. URL: <https://www.veneziatoday.it/cronaca/bosco-sport-pnrr-stadio-palazzetto.html>
- ENAC, 2020, *Wildlife Strike. Relazione Annuale 2020*, consultato il 10 aprile 2022. URL: https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2021-Ago/Relazione_WS_2020.pdf
- Gasparini A., 2022, *Avanzo di bilancio per il Bosco dello sport. Terra e Acqua: «Chiediamo ai cittadini se sono d'accordo»*, in “Venezia Today”, consultato il 9 aprile 2022. URL: <https://www.veneziatoday.it/cronaca/avanzo-bilancio-bosco-dello-sport-gasparinetti-consulta-cittadini.html>
- Gasparini A., 2022, *Sport, educazione e salute in 80 ettari di bosco, ok all'accordo di programma*, in “Venezia Today”, consultato il 21 aprile 2022. URL: https://www.veneziatoday.it/cronaca/approvato-accordo-programma-bosco-dello-sport.html?fbclid=IwAR0jj5erTi8WP7dWOsVT4s9pfAwSbir1Haj_zC3ES2mVKNbgkqyLd5KTJFA
- Italia Nostra, 2020, *Collegamento ferroviario Venezia-aeroporto Marco Polo. Italia Nostra informerà l'Unesco*, in “Italia Nostra”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.italianostra.org/nazionale/collegamento-ferroviario-venezias-aeroporto-marco-polo-italia-nostra-informerà-lunesco/>
- Italia Nostra, 2022, *PNRR – Piano Urbano Integrato della Città metropolitana di Venezia “PIÙ SPRINT”: la solita colata di cemento*, “Comunicato stampa”, consultato il 13 aprile 2022. URL: <https://www.italianostra.org/news-nazionali/pnrr-piano-urbano-integrato-della-citta-metropolitana-di-venezias-piu-sprint-la-solita-colata-di-cemento/>
- Zicchiero M., 2015, *Venezia e la Disneyland all'aeroporto Sì di Marchi. «Modello Amsterdam»*, in “Corriere del Veneto”, consultato il 10 aprile 2022. URL: <https://www.pressreader.com/italy/corriere-del-veneto-treviso-e-belluno/20150830/281505044977318>

Sitografia

- <https://www.camera.it/temiap/2021/06/25/OCD177-4986.pdf>
- www.comune.venezia.it/it/content/tutele-e-vincoli-protezione-laguna-venezias
- www.italianostra.org/archivio/eventi/la-nuova-mestre-e-il-pnrr/
- www.pattodeisindaci.eu/about-it/l-iniziativa/obiettivi-e-finalita
- www.whc.unesco.org/en
- www.veniceandlagoon.net
- www.atlantedellalaguna.it
- www.documenti.camera.it
- www.cigno.atlantedellalaguna.it/maps
- www.politicheagricole.it