

ECOISTITUTO DEL VENETO "Alex Langer"  
Viale Venezia n.7 – 30171 Mestre – (VE)

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica  
Direzione generale per le valutazioni ambientali  
Via C. Colombo 44  
00147 ROMA

Ogg.: MasterPlan 2037 Aeroporto di Tessera - Venezia- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE in data  
24.11.2025 - Osservazioni n.3

## INQUINAMENTO ACQUE DI FALDA

Nelle osservazioni già trasmesse da codesto Istituto in data 13/11/2024 erano stati posti in evidenza i seguenti dati desunti da certificati analitici fornitici da SAVE, dai quali si evidenziava il superamento dei limiti normativi (CSC) per tre parametri: arsenico, ferro e solfati per i piezometri ASS 01-S1 (a monte) e ASS01-S2 (a valle) del sedime aeroportuale.

I valori riscontrati nei vari certificati analitici erano significativamente superiori ai limiti ammissibili previsti per scarico di reflui in Laguna di Venezia:

- Ferro: valori compresi tra 6.800 e 15.300 µg/l - limite consentito allo scarico 200 µg/l
- Solfati: valori compresi 0 e 4.300 µg/l - limite consentito allo scarico 250 µg/l
- Arsenico: valori compresi 13 e 64 µg/l - limite consentito allo scarico 10 µg/l

Il ferro e i solfati presentavano concentrazioni sempre più elevate nel piezometro a valle (ASS01-S2) rispetto a quello a monte (ASS01-S1), con i solfati che superavano i limiti solo a valle, mentre a monte restano nella norma (valore zero).

Le determinazioni analitiche relative ai due piezometri erano sempre effettuate in contemporanea e si confermavano per un periodo che durava, storicamente, già da sei anni, dal 30/11/2017 al 13/12/2023. Nel commento di SAVE alle certificazioni analitiche esibite, si attribuiva la presenza dell'inquinamento dei piezometri, ad un non meglio individuato, movimento di trasporto imputabile all'azione del cuneo salino.

Non ritenendo questo Istituto, che da sempre si occupa della storia di Venezia e della sua laguna, quanto affermato da SAVE una giustificazione realistica, ha richiesto ulteriori e più attinenti spiegazioni. SAVE in merito a questo particolare tipologia d'inquinamento, testualmente, risponde:

*"Considerazioni sui superamenti riportati nel Masterplan 2021*

*b. In relazione ai superamenti della qualità chimico-fisica ed ecologica delle acque lagunari riportati nel precedente Masterplan 2021, si precisa che i picchi nelle concentrazioni di metalli (cadmio, mercurio, piombo, arsenico) sono stati registrati principalmente durante la stagione estiva, in alcuni casi oltre i limiti massimi consentiti. Tuttavia, tali superamenti non sembrano essere direttamente correlati alle attività di cantiere o al progetto in corso, ma piuttosto attribuibili alla naturale variabilità del sistema ambientale. Inoltre, l'analisi delle acque di scarico non ha evidenziato concentrazioni anomale che possano giustificare i picchi osservati nelle stazioni di monitoraggio.*

*Il proseguimento del monitoraggio, come previsto nel PMA del Masterplan 2021, permetterà di raccogliere dati più accurati e di verificare se questi superamenti siano stabili nel tempo o se si trattino di fenomeni occasionali. Al momento, quindi, non si ritiene che i superamenti rappresentino un rischio significativo, ma piuttosto un aspetto da monitorare ulteriormente per valutarne eventuali effetti a lungo termine. Di conseguenza, non si considera necessario adottare misure di mitigazione specifiche in questa fase"*

Appare chiaro che quanto proposto da SAVE sia una NON RISPOSTA.

La domanda posta verteva sull'inquinamento delle acque dei piezometri e non sull'inquinamento delle acque lagunari; in merito a quest'ultime avevamo, comunque, già rilevato la presenza di anomalie nelle nostre precedenti osservazioni.

Considerato che SAVE, come risulta dalle informazioni fornite, ha inviato regolare comunicazione del superamento di limiti previsti nei due piezometri agli Enti Competenti, si richiede, quali siano stati i controlli messi in atto dalla Pubblica Amministrazione e che venga resa nota la documentazione prodotta dalle indagini ambientali effettuate.

## QUALITÀ DELL'ARIA ATTUALE E AL 2037

Per descrivere l'impatto sulla qualità dell'aria dell'attività aeroportuale, nonché il livello di inquinamento diretto e indotto, attuale e al 2037, sono stati utilizzati dal proponente due software di simulazione.

Il primo per simulazione e modellazione delle condizioni meteorologiche denominato AIRMEC, il secondo per la profilazione delle concentrazioni dei vari inquinanti che sono stati determinati mediante l'applicazione del software Upper Air Estimator.

E' stato necessario per la modellazione teorica, come viene citato nello studio, ricreare l'esatto scenario che caratterizza il sito nell'arco di un intero anno, sia dal punto di vista delle attività svolte, intese come sorgenti inquinanti, sia dal punto di vista dei fenomeni atmosferici specifici.

Nel computo si è tenuto conto del numero dei movimenti aerei medi, non massimi per le tre settimane di maggior traffico come previsto dalla normativa. Sono state ipotizzate tutte le possibili fonti emissive e quantificati i relativi contributi diretti e indotti sulla qualità dell'aria.

Dalle considerazioni finali, desunte dalle analisi modellistiche proposte da SAVE, condotte per la componente atmosfera, è possibile il determinarsi di un miglioramento complessivo della qualità dell'aria, connessa all'operatività aeroportuale nello scalo di Venezia per lo scenario di Masterplan al 2037.

Non condividiamo quelle che sono conclusioni, a dir poco, ottimistiche proposte dalle analisi modellistiche, in quanto non tengono conto dello stato di fatto attuale e del reale inquinamento dell'aria provocato dall'attività aeroportuale e di traffico indotto dalla medesima.

Volendo fare un ragionamento di principio, ci si dovrebbe chiedere come possano ritenersi affidabili le conclusioni alle quali conducono i programmi di modellazione utilizzati, che confermano sostanzialmente l'invarianza dell'inquinamento atmosferico attuale rispetto a quello previsto per il 2037, a fronte del fatto che, sulla medesima area lagunare, sono previste parallelamente le seguenti attività:

- il raddoppio dell'attività aeroportuale da 10 a 20 milioni di passeggeri
- la costruzione di una intera nuova area dedicata al trasporto commerciale
- la costruzione di un eliporto
- il traffico indotto da e verso l'aeroporto
- un albergo da attribuire a SAVE del quale non si conoscono le cubature
- un parco fotovoltaico di circa 110 ettari
- i cantieri che saranno approntati per il Masterplan
- i cantieri già in essere del Bosco dello Sport che prevede uno stadio da 20.000 posti per il basket, il nuovo stadio di calcio per il Venezia Calcio e un corposo complesso alberghiero
- la linea ferroviaria dell'alta velocità

Un altro aspetto relativo al Masterplan SAVE che intendiamo sottolineare, e quello che, più volte e a più riprese, nel corso della trattazione, sono stati portati a giustificazione della attendibilità dei dati ottenuti dalla modellazione, il fatto che l'evoluzione tecnologica legata alla costruzione dei nuovi aerei, l'uso dei carburanti diversi dagli avio, la variazione del parco auto, che sarà sempre più composto da auto elettriche, influiranno positivamente sui dati dell'inquinamento.

Riteniamo tecnicamente scorretto considerare i miglioramenti della qualità dell'aria relativi a scenari futuri, non dipendenti dalla volontà del proponente; a maggior ragione quando si utilizzano programmi di modellazione teorica che hanno una affidabilità non certificata, come quelli utilizzati e che hanno l'ambizioso obiettivo di garantire il rispetto dei valori limite degli inquinanti ai limiti tabellari imposti dalla normativa vigente.

Se fosse lecito applicare questo criterio a tutte le altre attività imprenditoriali, si perderebbe completamente il controllo dell'impatto ambientale che qualsiasi attività tende a generare.

Volendo poi approfondire tecnicamente il discorso sullo stato di fatto e sulle modellazioni teoriche utilizzate da Save, si ritiene errato dover ricorrere all'utilizzo, come valore di fondo, di una centralina localizzata nel parco di via Bissuola, come risulta da quanto affermato nello studio di valutazione ambientale.

Si sarebbero potuti utilizzare i dati ottenuti dalla centralina dalla ATM- S1, posizionata all'interno del sedime aeroportuale, che avrebbero descritto in maniera reale l'inquinamento attuale generato dall'aeroporto. Il parco di Via Bissuola a Mestre dista 6-7 km in linea d'aria dall'aeroporto.

I dati non ha nessun titolo per essere utilizzati in un programma di modellazione per la determinazione dei livelli d'inquinamento dell'aria nell'intorno al sedime aeroportuale, neanche come dati di base.

Rappresentano, unicamente, la qualità dell'aria in un parco di Mestre che nel periodo estivo evidenzia un elevato livello di Ozono e il solito inquinamento di polveri sottili caratteristico della città in quella particolare zona. Si aggiunge a quanto affermato che la determinazione di un valore medio annuale per gli inquinanti, come viene utilizzato nell'analisi modellistica non ha alcun senso, perché la maggior parte dei parametri hanno limiti previsti dal Decreto Legislativo 13/08/2010 n.155 con modalità diverse dal valore medio annuale.

Facendo, ancora, riferimento al Decreto Legislativo 13/08/2010 n.155, relativamente alla normativa che regola la qualità dell'aria ambiente, e più specificatamente all'Appendice III, che tratta le caratteristiche che devono avere i sistemi di modellazione, si ritiene che la tecnica di modellazione utilizzata non sia annoverata in quelle ritenute valide, in quanto mancante delle indicazioni che regolano l'incertezza delle tecniche di modellazione e quindi del livello di attendibilità e di variabilità dei dati ottenuti dalla modellazione stessa.

## IMPATTO ACUSTICO AEROPORTO

Il proponente SAVE dichiara che la procedura, seguita per valutare gli effetti sulla popolazione in relazione all'impatto acustico dell'aeroporto, è stata quella utilizzata nell'ambito del progetto SERA ITALIA, "Studio sugli effetti del rumore aeroportuale", effettuato in data 2014 e del quale ci preme proporre di seguito le conclusioni:

*"Lo studio SERA ha evidenziato la presenza di una associazione tra esposizione al rumore di origine aeroportuale e livelli di pressione arteriosa sistolica nella popolazione residente nei pressi degli aeroporti di Torino-Caselle, Pisa-San Giusto, Venezia-Tessera, Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Ciampino. Il rischio di avere valori di pressione sistolica aumentata tende ad essere maggiore nelle ore serali. Esiste inoltre una robusta associazione tra rumore generato dal traffico aereo e annoyance lo studio ha evidenziato anche una chiara relazione tra disturbi del sonno e rumore di origine aeroportuale"*

Le nostre conclusioni in merito, ci portano ad affermare che la metodologia utilizzata dal progetto SERA, non ha niente a che vedere con l'utilizzo della descrizione modellistica AEDT (Aviation Environmental Design Tool) utilizzata dal proponente.

Lo studio SERA, al quale hanno partecipato le agenzie ARPA, ISPRA, Istituto di Fisiologia Clinica di Pisa, Istituto di Scienze dell'atmosfera e del clima, Direzione Integrata della prevenzione ASL Torino e varie Università, è stato una vera e propria indagine epidemiologica eseguita sul campo.

Sono stati condotti numerosi studi di laboratorio ed epidemiologici sugli effetti del rumore che hanno coinvolto sia lavoratori esposti in ambiente di lavoro, sia la popolazione in generale che vive nelle vicinanze degli aeroporti e strade ad alto traffico. In funzione all'esposizione del rumore aeroportuale, sono stati valutati gli effetti provocati sui soggetti componenti il gruppo di controllo, mediante misurazioni del livello pressorio, visite mediche, uso di farmaci.

Come anche in questo caso si è ricorsi riferendosi ad una modellazione AEDT tre FATO (Aviation Environmental Design Tool) per la determinazione dei dati relativi all'impatto acustico aeroportuale al 2037.

Lo stato di fatto non esibisce i valori reali determinati alle centraline di controllo che quantificherebbero, allo stato attuale, i valori fonometrici connessi al disturbo provocato sui soggetti esposti.

Le conclusioni di SAVE a seguito riportate, anche per questo argomento rispetto all'inquinamento dell'aria, non sono da noi condivisibili:

*“Dal confronto tra lo scenario attuale è lo scenario di progetto al 2037 si evince dunque un'espansione dell'area di influenza acustica indotta al dall'operatività del Marco Polo sul territorio limitrofo che tuttavia può ritenersi contenuta se rapportata al sensibile incremento del numero dei movimenti previsti dal masterplan 2037, che passa da 86.476 movimenti ai 143.260 movimenti previsti”.*

I movimenti certi sono solo quelli attuali, mentre quelli riferibili al 2037 rappresentano solo previsioni e non certezze. Ci si chiede se questi ultimi potrebbero anche aumentare a discrezione di SAVE? Oppure se debba essere considerato un limite mediante una “restrizione operativa” come previsto dalle Linee Guida per la definizione della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale relativo alla Seduta del 01/12/2022 - Doc. n.192/22.

#### PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Per questo argomento non abbiamo potuto avanzare alcuna osservazione, in quanto non risulta trattato. Abbiamo comunque letto le puntuali osservazioni presentate da Arpa Veneto alle quali ci permettiamo di aggiungere questa ulteriore particolare informazione.

In considerazione che il quantitativo maggiore di particolato prodotto dai motori degli aerei, viene emesso durante le fasi di decollo e atterraggio e dall'attrito delle ruote e dei freni degli aerei nella fase di atterraggio, ai fini dell'utilizzo, come non rifiuti delle terre e rocce da scavo, è necessario verificare le eventuali presenze di inquinanti, generati dalle sopradescritte operazioni sulle terre che si intendono utilizzare, specialmente su quelle poste sui prolungamenti dei canali di decollo e di atterraggio.

Il set analitico dovrebbe prevedere la ricerca di tutti i metalli pesanti, dei prodotti di combustione dei carburanti degli aerei, compreso l'arsenico, visto l'inquinamento di cui abbiamo già parlato nella nota relativa alle analisi dei piezometri disposti a monte e valle del sedime aeroportuale.

Queste determinazioni, in linea con le procedure di campionamento e con i metodi analitici previsti dalle normative specifiche, garantiranno dall'utilizzo non idoneo delle terre e rocce da scavo, evitando quello che in gergo tecnico viene chiamato “esportazione dell'inquinamento”.

#### FATTORI AMBIENTALI POTENZIALMENTE INTERESSATI

Alle pagine 20-21, argomento “1.4”, sono esclusi effetti riguardanti la geologia, come pure il patrimonio culturale, sia nel corso della fase realizzativa del progetto sia nella successiva fase di esercizio aeroportuale.

Nulla compare nello Studio di Impatto (SIA) relativamente **subsidenza e cuneo salino**, dinamiche geologiche e idrogeologiche caratterizzanti l'evoluzione del territorio alluvionale della bonifica nel quale ricade l'area interessata dal progetto. Di dette criticità in atto, dettagliatamente ricordate

nell'osservazione del giugno 2025 di Gianpaolo Pamio e segnalate dall'Associazione Movimento 5 Stelle, perdura l'omessa trattazione nonostante l'allarmante segnalazione contenuta nel documento dell'INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia), pubblicato nella rivista scientifica *"Environmental Research Letters"* del dicembre 2023, dove per l'alto Adriatico si legge: *"zone costiere basse come delta fluviali, lagune, aree di bonifica ... subsidenza del suolo, erosione costiera e pressione antropica che accelerano il processo di inondazione ... e ritiro e salinizzazione della falda freatica, ... significativo fattore di pericolosità per le coste, popolazioni e infrastrutture"*.

Nell'articolo è segnalata la necessità di revisione delle stime IPCC per gli effetti dell'innalzamento del mare (eustatismo), per l'aggiuntiva dinamica in atto, e pure di migliorare la divulgazione scientifica e ovviare alla perdurante disinformazione della popolazione, disinformazione che evidentemente si estende a chi informato dovrebbe essere, per le responsabilità tecnico-scientifiche del contenuto del documento SIA e di chi alla sua valutazione è preposto.

Sull'argomento numerosi i documenti e i dati pubblicati negli ultimi vent'anni anche dal CNR-ISAMAR, riguardanti la progressione dell'infiltrazione salina nel sistema idrogeologico litoraneo e perilagunare, sui conseguenti effetti di accelerazione della subsidenza indotta, sulle sue cause riconducibili alla carenza idrica nel suolo e sottosuolo che trova alimento nella impermeabilizzazione del suolo, oltre che nella ridotta portata fluviale, nella riduzione delle precipitazioni annue (riduzione del 30% negli ultimi 30anni) e nella sconsiderata gestione del patrimonio idrico, destinato all'espulsione con il potenziamento degli impianti idrovori o estratto dal sottosuolo per molteplici finalità.

Resta invece tralasciato l'indirizzo per la rinaturalizzazione, fitobiodepurazione e allagamento delle aree di gronda lagunare limitrofe all'aeroporto del Piano Direttore 2000 ( per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento del bacino idrografico della Laguna di Venezia).

Per l'area aeroportuale resta pertanto omessa la verifica delle criticità in atto nel suolo e nel sottostante sistema idrogeologico e la valutazione delle prospettive evolutive delle medesime in presenza del Master Plan, nonostante l'inequivocabile rilievo pubblico di quanto compare nei documenti scientifici di INGV e CNR-ISAMAR di pubblico dominio.

Il processo di degrado del suolo in atto nelle aree della bonifica perilagunari e litoranee, generato dalla progressione di subsidenza e cuneo salino; ciononostante la SIA non rileva le criticità in atto riconducibili alla consolidata carenza idrica dolce nel suolo e sottosuolo, non valuta gli sviluppi derivati dall'ulteriore impermeabilizzazione del bordo lagunare e aree limitrofe che penalizza ulteriormente le già impoverite delle falde idriche; la prospettiva derivata è l'accelerazione ulteriore delle criticità di suolo e gli effetti sono segnalati dall'INGV (sopra tra virgolette) con connesse ricadute di natura economica e sociale di palese rilievo.

#### MODIFICA DELLE CARATTERISTICHE QUALITATIVE DELLE ACQUE - ACQUE SOTTERRANEE

Alla pag. 161, argomento 5.2.3, si legge che le opere di prossima realizzazione prevedono scavi per la realizzazione delle fondazioni con l'interessamento della falda: l'emungimento di quest'ultima precederà le lavorazioni per le opere di fondazione da realizzate senza contatto diretto con la falda. Di fatto è pertanto contraddetta l'esclusione degli effetti riguardanti la geologia. E' infatti precisato che in fase di cantiere, al fine di consentire le lavorazioni all'asciutto, è prevista l'installazione di sistemi di aggettamento; per l'acqua di falda è previsto l'avvio diretto al trattamento – evitando quindi il contatto con i materiali di lavorazione -, per renderla compatibile allo scarico in acque superficiali, secondo i limiti tab. A, sez. 1, 2 e 4, allegata al D.M. 30/7/1999. Inoltre, si legge che per la fase di esercizio, dopo la dismissione dell'impianto di aggettamento, la falda andrà a interessare le parti interrato dei fabbricati e, data la loro realizzazione "solitamente in materiale inerte (i.e. calcestruzzo)", non saranno conseguenti modifiche delle caratteristiche qualitative delle acque di falda. Della quantità dell'acqua

da emungere nessuna notizia è data, neppure della durata nel tempo, e come già detto nessuna verifica dello stato del sistema idrogeologico risulta svolta.

#### QUANTIFICAZIONE DELLE AREE PERMEABILI E NON PERMEABILI

Alla pag. 146, Tabella 5-5 “– confronto stato di fatto e stato di progetto”, l’indicazione è di circa 382 ettari la superficie complessiva al 2037 dell’area aeroportuale, in aumento di circa 36 ettari rispetto all’attuale, e di circa 226 ettari la superficie non permeabile alla medesima data, in incremento di circa 43 ettari rispetto allo stato già autorizzato.

Nessuna considerazione e verifica è riscontrabile relativamente agli effetti della vasta impermeabilizzazione del suolo sulle dinamiche della subsidenza e infiltrazione salina dalla laguna, inevitabilmente alimentate dalla carenza di acqua dolce che l’impermeabilizzazione determina. La necessità di pervenire già nella SIA, dove è tuttora mancante, e in ogni caso nella fase preliminare alla definizione del Master Plan, appare del tutto giustificata quando si ricordi che la presenza operativa dell’aeroporto inizia nel 1961 ed è conseguente alla bonifica del territorio barenicolo e soppressione del sistema di canali preesistenti.

Nessuna valutazione di compatibilità ambientale era allora richiesta ma neppure per i successivi ampliamenti e integrazioni delle opere aeroportuali, nel frattempo autorizzati, risultano svolte verifiche sulle dinamiche di suolo e sottosuolo di prossimità lagunare, nonostante le intervenute normative in materia di sicurezza idraulica e di tutela ambientale, oltre alle acquisizioni scientifiche di pubblico dominio da almeno un ventennio. E neppure tralasciabili dalla SIA, per la corretta valutazione del progetto, sono gli altri progetti che già risultano nella fase realizzativa in prossimità del sito aeroportuale.

L’obbligo di considerare l’impatto ambientale in relazione all’effetto cumulativo con altri progetti e opere inevitabilmente riguarda la connessione ferroviaria (circa 8 Km., opera delle Ferrovie dello Stato) dell’aeroporto M. Polo, comprendente circa 4 Km. entroterra e galleria (Km. 3,6) che ospiterà la stazione sotto il sedime aeroportuale. La galleria sarà supportata da diaframmi che raggiungono circa 36 metri di profondità (di fatto una barriera entro terra) che andranno a interferire pesantemente la struttura del sottosuolo dove sono state rilevate falde freatiche e in pressione, oltre a lenti di torba e paleovalvei; per la sua realizzazione è “*stimata una produzione di acqua di drenaggio di 10.000 m<sup>3</sup>/giorno*” (10 milioni di litri/giorno) da recapitare in laguna dopo il passaggio nell’apposito impianto di depurazione (di nuova realizzazione); il tutto anche in questo caso risulta autorizzato in carenza della verifica degli effetti derivati subsidenza e infiltrazione salina nonostante la segnalata “*altimetria del terreno nelle aree di bonifica che è anche di 2-3 m inferiore al livello medio del mare*”

Analogamente considerazione per l’altro progetto in corso di realizzazione su aree di prossimità, quello comunale denominato Bosco dello Sport, riguardante impiantistica per sport e spettacolo di rilievo nazionale e internazionale: decine di ettari di nuova urbanizzazione, parcheggi e infrastrutturazione viaria e decine di migliaia di pali di fondazione dei quali nessuno, quindi impermeabilizzazione del suolo e interferenza del sistema idrogeologico delle quali, anche in questo caso, l’autorizzazione del progetto non ha tenuto conto.

La valutazione dell’effetto cumulativo dei progetti di urbanizzazione e infrastrutturazione della fascia perilagunare di Tessera appare un atto dovuto quando si intenda svolgere l’attendibile valutazione ambientale degli effetti di consolidamento e ampliamento ulteriore dell’Aeroporto M. Polo.

## IL RAPPORTO OPERA AMBIENTE: LE STRATEGIE DI MASTERPLAN PER LIMITARE GLI EFFETTI ATTESI SULLE ACQUE

Alla pag. 164, argomento 5.3 “”, e “In riferimento al possibile rischio di allagamento del sito su cui insiste l’infrastruttura”, sono riportate le stime di innalzamento del livello del mare (eustatismo) di ISPRA e IPCC per le quali andrebbe più correttamente considerata non solo la rilevanza della sua progressione nel tempo (effetto del riscaldamento climatico) ma l’aggiuntivo contributo derivato dallo sprofondamento (subsidenza) del suolo, come segnalato da INGV, oltre che dal CNR, con valori di circa 6 mm./anno nell’intorno laguna e dinamica anche questa in progressione con valori già ora analoghi all’eustatismo.

Misure della subsidenza ancora più alte, circa 1 cm/anno sono state rilevate dal CNR nelle aree di recente edificazione (nel litorale) per l’effetto dei carichi edilizi. Il riferimento alle citate stime è pertanto inattendibile ai fini della stima della perdita di quota del suolo rispetto al medio mare, come peraltro esplicitamente il citato documento INGV segnala per la necessità di revisione delle stime IPCC negli ambiti costieri alluvionali e di bonifica.

Pertanto, più ravvicinato di quanto indicato il pericolo di inondazione dipendente da dinamiche che rinviano non solo al riscaldamento climatico ma pure all’uso del territorio e alla presenza di acqua dolce nel suolo e sottosuolo, l’essenziale ostacolo alla salinizzazione del suolo e conseguente penalizzazione per l’agricoltura (sterilità/desertificazione) e delle caratteristiche meccaniche del suolo medesimo, dal quale dipende la stabilità di edifici e manufatti presenti.

Con il SIA pertanto resta omessa la considerazione delle ricadute generate dal Master Plan anche sull’abitato di Tessera e sul più ampio intorno nel quale sono presenti attività produttive, di servizio e altro ancora, pure territorio agricolo, dove presenza umana e valori economici restano privi di alcuna considerazione e tutela.

### ANALISI DEGLI IMPATTI SUGLI HABITAT ACQUATICI

Alla pag. 126, argomento 3.2.5.1 “”, non risulta il seguito richiesto dal MASE relativamente a *“una più approfondita analisi e quantificazione degli impatti derivanti dalla perdita di habitat e biocenosi”*.

Non sono riscontrabili i rilievi aggiornati dello stato di fatto, degli habitat e specie presenti, indispensabili ai fini delle necessarie valutazioni da svolgere in via preliminare alla definizione del progetto e nel contesto della VINCA che non può prescindere dallo stato di conservazione, diffusamente “inadeguato” o “cattivo”, di habitat e specie e dalle relative note cause della pesante pressione antropica che lo sviluppo aeroportuale perseguito dal Master Plan certo non attenua.

Gli incrementi del traffico, non solo aereo e stradale ma pure quello nautico/lagunare, da correlare all’incremento del flusso turistico con meta Venezia e all’indispensabile trasporto lagunare di persone e delle merci di contorno. Nonostante la carenza delle indispensabili premesse compare la negazione di *“impatti negativi significativi sulla biodiversità”*, sebbene risulti contraddittoria rispetto alla prospettata possibilità di previsione di mitigazioni, con funzione limitante degli impatti che invece saranno generati.

### GIUDIZIO FINALE SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL 24.11.2025

Il progetto presentato non affronta le ripercussioni che le opere potrebbero avere nell’area lagunare e perilagunare. Non ricorre ad analisi di dati desunti da stati di fatto reali ottenuti dall’attività pregressa dell’aeroporto, ma a riferimenti indiretti inseriti in programmi di modellazione di non dichiarata affidabilità.

I dati ottenuti per il rispetto dei limiti fissati per legge, di conseguenza, non sono attendibili e in certi casi neanche in linea con il buon senso (vedi rumore e inquinamento dell'aria).

Le risultanze degli studi proposti concludono quasi sempre con questo aggettivo assegnato all'impatto: **trascurabile**.

Presidente



*Michele Boato*

*ECOISTITUTO DEL VENETO "Alex Langer"*

*Viale Venezia n.7 – 30171 Mestre – (VE) [n.1587 Albo Associazioni - Comune d Venezia]*

*[micheleboato14@google.com](mailto:micheleboato14@google.com) Segr.329964323 – 041 950101*