



PROT. N. 60609 del 05.09.2025

**COMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

*(art. 19 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)*

**Parere N. 4**

**Seduta del giorno 03.09.2025**

.....

**Oggetto:** Ditta: Leonardo S.p.A  
Sede legale: Piazza Monte Grappa, 4 Roma  
Sede stabilimento: Via Triestina, 214, Tessera - Venezia  
Intervento: Modifica sostanziale dell'impianto esistente di costruzione e riparazione elicotteri, consistente nella implementazione dell'attività di Retrofit (Linea 1).  
Procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.lgs n.152/2006 e ss.mm.ii.

.....

**CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI**

Con note acquisite agli atti con prott. nn. 40350 e 40352 del 13.06.2025 la ditta LEONARDO S.p.A srl ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale per il progetto relativo a modifica sostanziale dell'impianto esistente di costruzione e riparazione elicotteri, consistente nella implementazione dell'attività di Retrofit (Linea 1), in quanto il progetto rientra tra le tipologie di impianto previste nell'allegato IV punto 8 lettera t) punto 3 lettera g) del titolo II del D.Lgs 152/06 2006 e s.m.i.

Con nota prot. n. 43135 del 23.06.2025 è stata effettuata la comunicazione alle amministrazioni e agli enti territoriali interessati dell'avvenuta pubblicazione il giorno 23.06.2025 sul sito web della Città metropolitana di Venezia della documentazione relativa al progetto in esame. tale nota è stata spedita dal SUAP di Venezia determinando così per tale data l'avvio del procedimento in oggetto.

In data 28.07.2025 è stato effettuato un sopralluogo da parte del gruppo istruttorio del comitato tecnico via presso l'area oggetto d'intervento.

Con nota protocollo n. 49662 del 22.07.2025, e con il contributo delle osservazioni di ARPAV e del Comune di Venezia, sono state richieste alla ditta integrazioni documentali ed approfondimenti tecnici, a cui la stessa ha dato risposta con note prot. nn. 54840 e 54843 del 11.08.2025, al fine di poter effettuare una valutazione esaustiva degli impatti ambientali generati dall'intervento proposto.

Con nota prot. n. 56144 del 18.08.2025 è stato acquisito il parere del Comune di Venezia con il quale si ritiene che il progetto sia da non assoggettare alla procedura di VIA.

**INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

L'area oggetto del presente studio fa parte dell'ambito territoriale del Comune di Venezia e si situa nell'immediate vicinanze dell'Aeroporto Internazionale "Marco Polo" di Venezia.



# Città metropolitana di Venezia

Area Tutela Ambientale

Il sito aziendale è posizionato tra la laguna veneta e la SS 14 – Triestina a nord-ovest e interessa dal punto di vista territoriale e amministrativo esclusivamente il Comune di Venezia. L'azienda si trova circa a 12 km a nord-est della città di Venezia, e dista circa 10 km da Mestre, 29 km da Treviso e circa 40 km da Padova.

L'unico centro abitato presente nelle immediate vicinanze è Tessera, frazione del Comune di Venezia. Nel territorio limitrofo sono presenti inoltre i centri abitati di Favaro Veneto, Campalto, Cà Noghera (rientranti nel territorio e nella giurisdizione del Comune di Venezia), il Comune di Quarto d'Altino, con le frazioni di Altino, Trepalade e Portegrandi, e il Comune di Marcon.



*Fig.1 – Localizzazione ditta Leonardo S.p.A.*

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### 1 – Descrizione ciclo produttivo

Presso lo stabilimento di Leonardo S.p.A – Divisione Elicotteri di Tessera vengono prodotti sia elicotteri NH90 da nuovo (linea 2) a partire da semilavorati ed ausiliari di produzione provenienti da altri stabilimenti del gruppo e da fornitori esterni, mentre con la proposta in esame, verrà implementata l'attività di retrofit (linea 1), ossia l'attività orientata alle fasi di montaggio/rimontaggio con check manutentivo ed aggiornamento prevalentemente elettroavionico di elicotteri già operativi.

Con riferimento allo schema a blocchi semplificato sottostante, di seguito viene sinteticamente descritto il processo produttivo della Linea 1.

La prima fase dell'attività di retrofit prevede la ricezione dell'elicottero soggetto a manutenzione ed aggiornamento.

Dopo le verifiche documentali per l'accettazione e la preservazione della macchina, si procede allo svuotamento del carburante esausto presso il piazzale dello stabilimento al di sopra di un cunicolo con griglia soggetto a prove di tenuta periodiche. Il carburante viene stoccato in cisternette e successivamente smaltito come rifiuto nel rispetto della normativa vigente. Successivamente alla rimozione del carburante l'elicottero viene portato nell'hangar e iniziano le attività di bonifica e preservazione delle sacche di carburante all'interno della cabina di preparazione/carteggiatura (reparto F). Tale lavorazione genera emissioni in aria convogliate nei punti di emissione E7 E8 E13 E14.

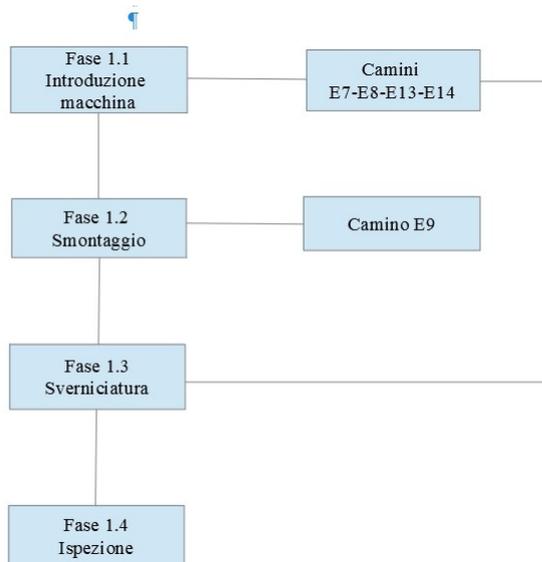


Di seguito iniziano le varie attività di smontaggio e pulizia dei componenti dell'elicottero da ricondizionare/sostituire per aggiornare l'elicottero alla più recente configurazione. In questa fase si prevede l'utilizzo di solventi per pulizia e lavaggio dei vari componenti con emissioni in aria convogliate nel camino E9.

Concluse le attività di smontaggio e pulizia dei vari componenti l'elicottero viene portato in cabina di preparazione/carteggiatura (reparto F) in cui la carrozzeria viene sverniciata e carteggiata. Tale lavorazione genera emissioni in aria convogliate nei punti di emissione E7 E8 E13 E14.

Conclusa l'attività di sverniciatura, prima che l'elicottero sia indirizzato presso la linea di montaggio/FAL (reparto D), sono effettuate attività documentali, di cernita e classificazione dei vari componenti smontati. In questa fase si scelgono gli elementi destinati allo scarto e quelli invece riutilizzabili in fase di rimontaggio dell'elicottero.

### LINEA 1 (RETROFIT) – SCHEMA A BLOCCHI SEMPLIFICATO



Con riferimento allo schema a blocchi semplificato sotto riportato, vengono descritte le fasi di lavorazione della Linea 2- *Produzione di elicotteri*. La prima fase prevede la ricezione dei materiali utilizzati per la fabbricazione degli elicotteri costituiti da semilavorati in materiale composito o metallici prodotti in altri stabilimenti del gruppo, parti meccaniche di varia natura, cavi elettrici, tubazioni vario tipo ed ausiliari di produzione quali vernici, solventi, stucchi e adesivi sigillanti.

Il deposito può avvenire al coperto, in magazzini attrezzati o allo scoperto nel caso di componenti o materiali non deteriorabili. Le fasi di ricezione e messa in deposito non producono emissioni.

Il reparto di montaggio è configurato come una normale linea di montaggio composta da più aree attrezzate poste l'una successiva all'altra, ciascuna adibita al montaggio di specifici componenti. La fusoliera della macchina viene avviata alla linea di montaggio normalmente pre-assemblata. Il montaggio dei vari componenti (tubazioni, cablaggi, parti meccaniche quali trasmissione, motore, trasmissione elica di coda), prevede l'utilizzo di modiche quantità di adesivi sigillanti bicomponenti, preparati al momento dell'uso, ed operazioni di pulizia di articoli ed attrezzature di lavoro, per cui presso l'area di montaggio è stata allestita una postazione di lavoro servita da aspirazione, dove effettuare le pulizie e la preparazione degli adesivi.



In fase di montaggio possono essere necessarie anche operazioni di ritocco o modifica di componenti e allo scopo verrà attrezzata un'officina riparazioni nella quale saranno presenti una cappa di aspirazione per la preparazione adesivi sigillanti bicomponenti e pulizia con solvente, e un'aspirazione posizionata sopra ai banchi di lavoro sui quali saranno eseguite operazioni di carteggiatura.

Un'ulteriore aspirazione è installata, per questioni di sicurezza, presso la sala ricarica batterie adiacente all'officina riparazioni, con lo scopo di evacuare eventuali esalazioni di gas che si possono sviluppare durante la ricarica. Detto punto di emissione risulta esentato ai sensi dell'art. 269, comma 14 lettera i) – D. Lgs. n.152/06.

Una volta assemblate le macchine vengono avviate alla prova di tenuta all'acqua, effettuata internamente a cabina chiusa nella quale, attraverso appositi ugelli erogatori, viene spruzzata acqua per verificare eventuali infiltrazioni nella cabina di pilotaggio.

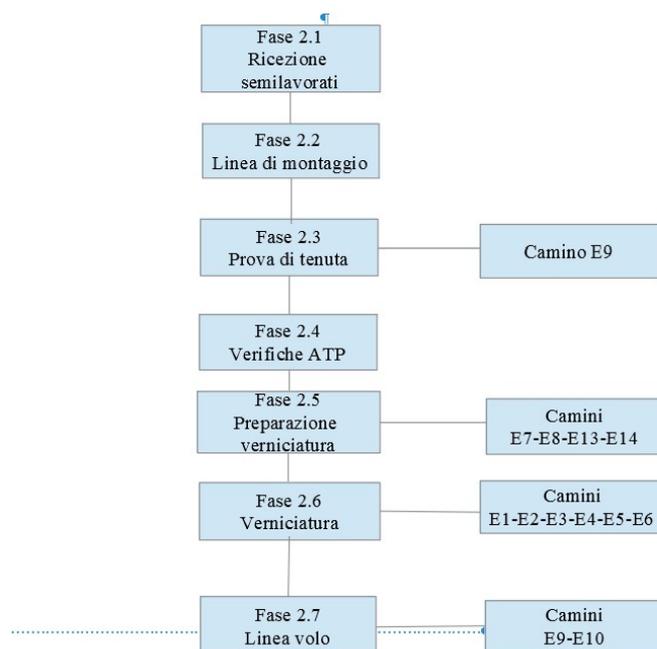
La fase in questione non genera emissioni in aria. Seguono le prove agli strumenti di bordo (verifiche ATP).

L'elicottero viene quindi sottoposto alle operazioni di preparazione alla verniciatura effettuate internamente a una cabina chiusa mantenuta in aspirazione attraverso appositi ventilatori con successiva emissione dell'aria captata, attraverso camini, previa filtrazione. Le operazioni preparatorie (mascheratura delle parti non trattate, stuccatura, carteggiatura, trattamento anticorrosione delle parti metalliche con soluzione acquosa contenente Cromo VI) hanno una durata complessiva di 3-4 giorni.

Anche le successive operazioni di verniciatura, della durata di 3-4 giorni, vengono effettuate internamente a cabina chiusa mantenuta in aspirazione attraverso appositi ventilatori con successiva emissione dell'aria captata, attraverso camini, previa depurazione con filtri a secco e carboni attivi.

Infine, le macchine finite vengono avviate alla linea di volo, previa ultimazione delle operazioni di montaggio (sedili, strumentazione di bordo, pale, ecc) e si iniziano le fasi di test di volo con consegna finale al cliente.

## LINEA 2 - PRODUZIONE DI ELICOTTERI – SCHEMA A BLOCCHI SEMPLIFICATO



### 2 – Emissioni in atmosfera



Le emissioni in atmosfera legate all'attività durante le fasi in esercizio, non subiscono variazioni rispetto allo stato di fatto e rispecchiano quelle comprese nell'autorizzazione ambientale n.3537/2017 di CMVE. riportate nella tabella seguente.

Camino (n.)	Reparto	Equipotenza	Flusso di massa (g/h)
E1, E2, E3, E4, E5, E6 *	Verniciatura (applicazione + asciugatura)	Polveri COE	144 1200
E7, E8, E13, E14 *	Serviziaria (aspirazione)	Polveri COV	105 700
	Applicazione asciugatura	Polveri COV e composti	105 5,5
	Applicazione asciugatura sbucco e essiccazione	Polveri COE	105 1750
E9	Banchi di verniciatura adalvo e poltiglia, linea essiccazione	COV	300
E10	Banche carteggiatura, sgrassaggio, manutenzione	Polveri	60
E12	Banchi di verniciatura adalvo e poltiglia, officina manutenzione	COV	300

\* Il valore limite previsto per questi punti di emissione è riferito a ciascuna camera presa singolarmente.

### Tab.1 – Dati emissivi dei camini autorizzati

L'impianto è dotato di appositi sistemi di abbattimento delle emissioni in linea con le migliori tecnologie disponibili, in grado di rispettare i limiti autorizzati, come risulta dalle analisi di autocontrollo effettuate dalla ditta proponente.

Di seguito si riporta una sintetica descrizione dei sistemi di aspirazione e abbattimento adottati nello stabilimento.

#### Cabina di verniciatura Elicotteri – Camini E1-E2-E3-E4-E5-E6

La cabina di verniciatura degli elicotteri ha le seguenti dimensioni: lunghezza 23,0 m – larghezza 10,0 m – altezza 5,6 m.

Il sistema di immissione di aria esterna è costituito da n. 3 unità di trattamento aria, ubicate all'interno nella zona laterale della cabina adibita a locale tecnologico, ognuna completa di sezione di presa d'aria esterna, sezione prefiltrante con celle in fibra di vetro con segnalazione di “filtro intasato” mediante pressostato differenziale, sezione di riscaldamento con tubi in rame, sezione di umidificazione, sezione di ventilazione con tre ventilatori centrifughi con una portata d'aria pari a 94.000 Nmc/h/ventilatore (282.000 Nmc/h totali), silenziatori su tubazioni di mandata, tubazioni, valvole, pressostati, sonde termiche ecc.

Il sistema di estrazione aria è costituito da n.3 unità di trattamento, ognuna comprendente una sezione di aspirazione aria con separatore di gocce, una sezione prefiltrante con celle in fibra di vetro, una sezione di aspirazione aria mediante ventilatore centrifugo con portata pari a 96.000 Nmc/h/ventilatore (portata totale pari a 288.000 Nmc/h), sezione di filtrazione SOV realizzata con 48 cartucce riempite con carbone attivo, n.6 camini di altezza 15 m, provvisti di tronchetti per campionamento aria esausta.

#### Cabina di preparazione alla verniciatura Elicotteri – Camini E7-E8-E13-E14

La cabina di preparazione alla verniciatura degli elicotteri ha le seguenti dimensioni: lunghezza 23,0 m – larghezza 10,0 m – altezza 6,55 m. Il sistema di immissione di aria esterna è costituito da n. 2 unità di trattamento aria, ubicate all'esterno nella zona posteriore alla cabina ognuna completa di sezione di presa d'aria esterna, sezione prefiltrante con celle in fibra di vetro, sezione filtrante con filtri a tasche in fibre sintetiche con segnalazione di “filtro intasato” mediante pressostato differenziale, sezione di riscaldamento



con tubi in rame, sezione di umidificazione, sezione di ventilazione con due ventilatori centrifughi aventi una portata d'aria pari a 70.000 Nmc/h/ventilatore (140.000 Nmc/h totali), silenziatori su tubazioni di mandata, tubazioni, valvole, pressostati, sonde termiche ecc. Il sistema di estrazione aria è costituito da n. 2 condotti ubicati lungo i due lati lunghi della cabina, collegati a n.24 griglie incassate nella parte inferiore delle pareti laterali e a n.20 griglie poste nella fossa centrale della cabina, entrambe complete di separatore di gocce e di sezione prefiltrante con celle di fibra di vetro. Il sistema è completato da 2 unità di trattamento, ognuna comprendente una sezione di aspirazione aria, una sezione filtrante con filtri a tasche in fibre sintetiche, una sezione di aspirazione aria mediante ventilatore centrifugo con portata pari a 70.000 Nmc/h/ventilatore (portata totale pari a 140.000 Nmc/h), n.4 camini di altezza 10,2 m, provvisti di tronchetti per campionamento aria esausta.

### ***Sistema di aspirazione banchi di miscelazione adesivi e pulizia linea di montaggio – Camino E9***

Il sistema di abbattimento è costituito da una struttura al cui interno sono presenti le seguenti sezioni:

- sezione filtrante formata da pannelli ondulati atti a catturare i pigmenti solidi
- sezione a carboni attivi volta all'assorbimento della frazione gassosa dell'emissione
- sezione ventilante costituita da un ventilatore avente portata di 6000 Nmc/h, che mette in depressione l'unità e convoglia l'aria aspirata al camino E9.

### ***Sistema di aspirazione postazione di carteggiatura – Camino E10***

Il filtro per l'abbattimento del particolato solido emesso in fase di carteggiatura, posto a monte del camino E10, ha le seguenti caratteristiche:

- tipologia filtro : a cartucce autopulenti
- tipo di tessuto: feltro agugliato poliestere
- numero di cartucce: 6 con superficie di filtrazione di 5,5 mq/cad (superficie filtrante totale pari a 33 mq)
- portata aria trattata : 6000 Nmc/h

## **3 – Gestione acque di scarico**

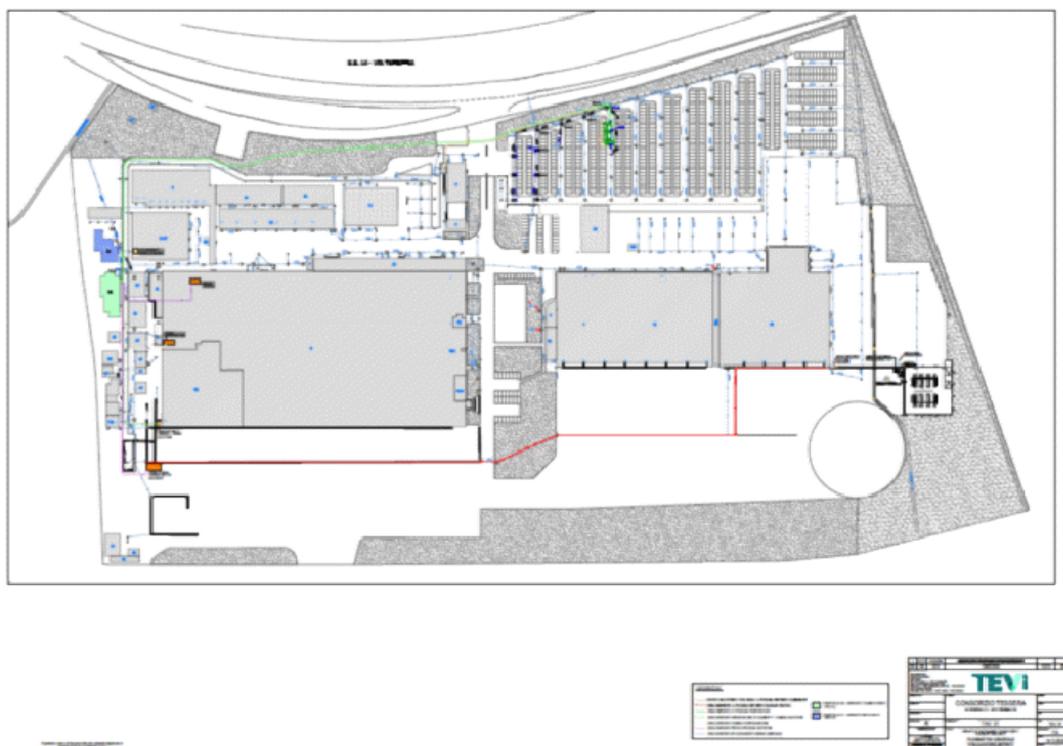
Le acque di scarico, costituite da:

- acque reflue domestiche (servizi igienici e mensa)
- acque reflue industriali (lavaggi, sverniciature, prove pioggia).
- acque di prima pioggia (dilavamento piazzali di ricovero velivoli)

non sono gestite direttamente dalla Leonardo SpA, bensì tramite apposito Consorzio Tessera. Tutte le acque sono convogliate all'impianto centralizzato di depurazione di tipo chimico-fisico e biologico con successivo scarico nel Collettore Pagliaghetta. Le acque gestite dal Consorzio non sono solamente quelle generate dallo stabilimento oggetto di studio, ma comprendono anche quelle generate dalle società presenti nell'insediamento, quali le acque meteoriche del parcheggio comune dei dipendenti e visitatori e dei servizi comuni (mensa ecc).



In risposta alle richieste di CMVE l'azienda ha trasmesso i rapporti di prova dei prelievi effettuati nel 2024, da cui risulta il rispetto dei limiti autorizzati allo scarico nel Collettore Pagliaghetta e la planimetria generale dell'area gestita dal Consorzio Tessera, con le linee di raccolta delle acque e del punto di scarico finale nel Collettore Pagliaghetta, riportata nella figura sottostante.



**Fig.2 – Planimetria generale Consorzio Tessera**

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Di seguito si riporta una sintetica descrizione relativa all'analisi dei principali strumenti di pianificazione territoriali, riferiti all'area in argomento nonché una verifica di conformità dell'intervento rispetto agli strumenti stessi, tenendo presente che le modifiche riguardano uno stabilimento esistente e funzionante.

### Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (nuovo PTRC)

Il PTRC vigente, approvato nel 2020, riformula lo strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea

con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04), assumendo valenza paesaggistica.

Dall'analisi degli elaborati grafici del PTRC, si evidenzia in sintesi quanto segue:

- La Tavola 01a " *Usa del suolo terra* " mostra come la totalità dell'area di progetto ricade all'interno del "tessuto urbanizzato".
- La Tavola 02 " *Biodiversità* " e la Tavola 09.30 " *Laguna di Venezia* " delineano il sistema della rete ecologica del Veneto. L'area oggetto di intervento non attraversa e non rientra in alcuno degli elementi della rete ecologica.



# Città metropolitana di Venezia

Area Tutela Ambientale

- La Tavola 4 “*Mobilità*” evidenzia che l’ambito in esame risulta prossimo all’aeroporto ed alla cittadella aeroportuale, con un’ipotesi di connessione AV/AC.
- La Tavola 5 “*Sviluppo economico produttivo*” mostra che l’ambito in esame è inserito nel territorio urbano complesso che comprende Venezia-Mestre-Treviso.
- La Tavola 9.27-28 “*Sistema del territorio rurale e della rete ecologica*” evidenzia che l’ambito in esame rientra nell’area agropolitana in pianura.

## **Piano d’Area della Laguna di Venezia (PALAV)**

Il PALAV, definisce “l’intera laguna di Venezia compresa all’interno della conterminazione lagunare” come “zona ad alta suscettibilità ambientale e ad alto rischio ecologico”.

Per le aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38), valgono le zonizzazioni relative alle zone residenziali, produttive e per servizi.

In prossimità dell’area aeroportuale il PALAV individua (art. 34) 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). In merito, fra le prescrizioni e vincoli, il Piano afferma che “non è consentita l’apertura di nuove cave e discariche, ad eccezione di quelle per inerti: sono altresì vietati quegli interventi che portano ad un utilizzo del suolo tale da aggravare il fenomeno di dissesto e instabilità. Nella previsione di nuovi interventi e nelle opere di sistemazione degli spazi esterni devono essere adottate soluzioni idonee a garantire la migliore permeabilità delle superfici urbanizzate, evitando la tombinatura dei canali di scolo e dei fossati di guardia ai margini della viabilità”.

## **Piano Territoriale di Gestione Metropolitano (PGT) – PTCP Di Venezia**

Dall’analisi degli elaborati grafici del PTCP, ora Piano Territoriale di Gestione Metropolitano della Città Metropolitana di Venezia, si possono fare le seguenti considerazioni :

- La tavola n.1.2 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*” per l’ambito in esame, mostra che l’area è interessata da :
  - Vincolo paesaggistico riferito alla Laguna di Venezia (L. 431/85 art.1 quinquies – Legge Galasso);
  - Zona “aeroporto / fasce di rispetto”
  - Il corso del Fiume Dese viene individuato quale “Ambito di parco o per l’istituzione di parco naturale ed archeologico ed a tutela paesaggistica e ambiti naturalistici di livello regionale”.
- La tavola n.2.2 “*Carta della fragilità ambientale*” mostra che l’ambito in esame rientra in parte in un’area “Classe di salinità di suolo alta – art.16”.
- La tavola n.3.2 “*Sistema ambientale*” mostra che per l’ambito in esame non sono segnalati particolari elementi di interesse. Lungo il corso del Fiume Dese, a nord, è indicata la presenza di un corridoio ecologico di livello provinciale e di area vasta.
- La tavola n.4.2 “*Sistema insediativo – infrastrutturale*” mostra che l’ambito in esame rientra nel “Polo produttivo di rilievo metropolitano-regionale – art.50”, ovvero il Polo di Tessera; in corrispondenza di esso vengono individuati un “Polo fieristico”, un “Polo sportivo” e servizi/funzioni per “Tempo libero e ricreazione”, “Polo di rango sovraprovinciale da confermare”.
- La Tavola n.5.2 “*Sistema del paesaggio*” indica che l’ambito in esame rientra nel Sito Unesco – Venezia e la sua Laguna. Tra i sistemi storico culturali viene riportato il corso del Fiume Dese a nord



(Sistemi dei fiumi principali), mentre tra gli elementi storico culturali viene riportato Forte Rossarol, ad ovest e la Torre di Dese, a nord ovest (Fortificazione).

### **Piano Regolatore Generale (PRG)**

Per quanto riguarda la Variante al PRG per la Terraferma2, analizzando l'ambito territoriale interessato, si evidenzia che:

• *L'area rientra in Zona produttiva D4.a "Zona attrezzature economiche varie di completamento" – art.32 NTA:*

“Gli interventi edilizi negli ambiti definiti D.4a sono soggetti alle seguenti prescrizioni: a) destinazioni d'uso ammesse: quelle di cui alle lettere B,C,D dell'art.8 delle N.T.G.A. nonché le destinazioni di cui alle lett.E1 ed E2 alle condizioni di cui al successivo art.32.2; sono inoltre ammessi alloggi di servizio, di Sp non superiore a 200 mq., nella misura di uno per ogni unità produttiva. b) per gli edifici esistenti sono ammessi tutti i tipi di intervento definiti all'art.7 delle

N.T.G.A.; [...]"

- *Non si rilevano vincoli ai sensi della L.R. 27/93;*
- *Non si rilevano Progetti Ambientali ;*

La Variante parziale alla VPRG per la Terraferma, denominata “Quadrante di Tessera” è stata approvata nel 2004 con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 133/04. Con Deliberazione n.23 del 21/04/2022 del CONSIGLIO COMUNALE, è stato approvato l'Accordo di Programma per la realizzazione del complesso polifunzionale dedicato allo sport professionistico ed amatoriale, all'educazione, alla salute e all'intrattenimento, denominato “Bosco dello sport” a Tessera, in variante agli strumenti urbanistici comunali.

### **Il Piano di Assetto del Territorio (PAT)**

Dall'analisi delle tavole del PAT adottato, si evidenzia quanto segue:

- La Tavola 1 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*”, mostra che l'area di interesse risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico e archeologico (D.lgs. 42/04) e rientra nel sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”. Tutto il Comune di Venezia è incluso nella zona sismica di livello 4.
- La Tavola 2 “*Carta delle Invarianti*” mostra la rete dei percorsi e degli itinerari lungo la fascia del Dese, la laguna di Venezia con le sue componenti morfologiche della laguna viva (barene, velme, valli da pesca...), le aree agricole a nord del territorio comunale caratterizzate da una maggiore integrità di tessuto culturale e di aree di interesse ambientale
- La Tavola 3 “*Carta delle Fragilità*” evidenzia tutti quegli elementi che possono rappresentare un limite all'utilizzazione del territorio oppure che manifestano una criticità che ne impediscono l'uso.
- La Tavola 04 “*Carta della Trasformabilità*” rappresenta le azioni che orientano le trasformazioni e le tutele del territorio ritenute strategiche per raggiungere gli obiettivi di miglioramento del suo assetto e di sostenibilità ambientale e socio-economica. Inoltre, la Carta delle Trasformabilità individua gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) in cui il territorio comunale viene suddiviso fra i quali l'ATO 5 Dese – Aeroporto e l'ATO 7 Laguna di Venezia, che interessano l'area in argomento.

### **Zona Logistica Semplificata (ZLS)**

Lo stabilimento in oggetto rientra nell'ambito di Tessera, che è uno dei sette ambiti del Comune di Venezia inclusi nella Zona Logistica Semplificata (ZLS). L'area è selezionata per:

- la sua connessione logistica al sistema portuale veneziano;



- la disponibilità di superfici per insediamenti produttivi o commerciali;
- l'idoneità come nodo intermodale tra porto, aeroporto e viabilità terrestre.

Tessera quindi è un'area strategica della ZLS per logistica, trasporti e investimenti produttivi, connessa ai flussi internazionali grazie all'aeroporto e alle infrastrutture in fase di potenziamento.

### **Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)**

La Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali ha adottato in data 21 dicembre 2021 il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio alluvioni per il periodo 2021-2027 ai sensi degli articoli 65 e 66 del D.lgs n. 152/2006. Tale strumento si sostituisce al PAI per la componente riferita al rischio idraulico, secondo quanto previsto dal PGRA stesso.

Le mappe aggiornate relative a pericolosità idraulica e rischio idraulico mostrano che l'ambito di interesse rientra nelle seguenti classi:

- Pericolosità idraulica moderata (P1)
- Rischio moderato (R1): i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli.

### **Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)**

Per la laguna di Venezia, l'art. 2 (Efficacia del Piano) della normativa di attuazione del PTA afferma che "per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal 'Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000', approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e

successive modifiche e integrazioni. Per quanto non previsto dalla suddetta disciplina, si applica quanto disposto dal presente Piano". L'art. 12, fra le aree sensibili, individua "*le acque costiere del mare Adriatico e i corsi d'acqua*

*ad esse afferenti per un tratto di 10 km dalla linea di costa misurati lungo il corso d'acqua stesso" e "la laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente". L'intero bacino scolante in laguna di Venezia rientra inoltre nelle zone vulnerabili all'inquinamento da nitrati di origine agricola (art. 13 NTA).*

### **Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)**

Con Deliberazione del Consiglio regionale n. 85 del 1° agosto 2023 è stato approvato il "Piano faunistico-venatorio regionale 2022-2027", avente validità quinquennale.

L'area oggetto di studio rientra nell'*Ambito Territoriale di Caccia ATC5. Nelle vicinanze si rileva inoltre un'oasi di protezione denominata "OP\_VE36 TESSERA".*

### **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.)**

In linea con le disposizioni del D.lgs. n. 155/2010 ed alla luce delle analisi e valutazioni svolte, la Regione del Veneto, ha definito la nuova zonizzazione del territorio comprendente il comune di Venezia che ricade nell'area denominata Agglomerato Venezia (IT0508).

La Regione del Veneto si è posta con questo Piano l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria negli anni successivi. Le azioni prevedono interventi che mirano a diminuire le emissioni dovute al traffico stradale indotto dagli aeroporti, mediante l'offerta di connessione tramite linee ferroviarie, e la diminuzione delle emissioni dei motori a combustione dei mezzi ausiliari a terra.



### Piano di Zonizzazione Acustica

Il Comune di Venezia ha approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/2005 il piano di zonizzazione acustica. In base alla cartografia di Piano l'ambito dell'azienda rientra in classe VI – *Aree esclusivamente industriali*, ed è soggetta a limiti di immissione pari a 70 dB(A) per il periodo di riferimento diurno e notturno; i limiti di emissione sono invece 65 dB(A) per il periodo di riferimento diurno e notturno.



Fig.3 – Stralcio piano zonizzazione acustico comunale

### Rete Natura 2000

Dal punto di vista della Rete Natura 2000, l'ambito territoriale in esame, è interessato dalla presenza di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) quali, SIC IT3250031 “laguna superiore di Venezia” e ZPS IT3250046 “laguna di Venezia”. Lo stabilimento di Leonardo SPA si trova esterno ai due siti sopracitati, trovandosi ad una distanza di circa 500 metri, come evidenziato nella figura seguente.



Fig.4 - Estratto Geoportale dei Dati Territoriali - Regione del Veneto



*Sulla base di quanto esposto nel Quadro di riferimento programmatico, si può affermare che l'intervento proposto è coerente con i principali strumenti di pianificazione territoriali, riferiti all'area in argomento. Si evidenzia che l'intera area è sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana. La laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse, risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali. e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso). L'area rientra nel sito UNESCO "Venezia e la sua laguna". Lo stabilimento in oggetto rientra nell'ambito di Tessera, che è uno dei sette ambiti del Comune di Venezia inclusi nella Zona Logistica Semplificata (ZLS).*

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel presente capitolo sono analizzati gli stati ambientali potenzialmente interessati dall'attività in oggetto, di cui viene fornito un inquadramento generale. Di seguito si riporta una sintesi delle componenti ambientali esaminate.

### Atmosfera

#### *Caratteristiche meteo climatiche*

Dai dati ricavati dalle centraline meteorologiche gestite da ARPAV di Mogliano Veneto, Istituto Cavanis Venezia, Cavallino Treponti e Venezia Tessera (ICAO), riferiti all'anno 2024, emergono i seguenti valori mediati:

La temperatura media annuale registra un valore pari a ca 15 °C ca; una minima compresa fra -3 e -5 °C e una massima compresa fra 34,3 e 36,4 °C.

I venti prevalenti nell'ambito di analisi durante tutto l'anno sono quelli provenienti da Nord / Nord-Est, con una componente primaverile ed estiva proveniente da Est / Sud-Est, con velocità comprese fra 1 e 39 m/sec.

La precipitazione cumulata è compresa fra 1100 e 1400 mm.

#### *Qualità dell'aria nella Provincia di Venezia*

Di seguito si riportano i risultati ottenuti dal monitoraggio del 2019, ad opera del gestore aeroportuale, in collaborazione con Ente Zona Industriale di Porto Marghera. Sulla base delle misure delle concentrazioni di ossidi di azoto, particolato e ozono, rilevate nei pressi dell'aeroporto, sono state calcolate statistiche sintetiche per valutare la qualità dell'aria

in riferimento agli indicatori di legge per ciascun inquinante.

Dai dati risulta che: i valori limite per il biossido di azoto sono rispettati, mentre per il PM10 si registrano più superamenti di quelli consentiti (35 in un anno). Il PM 2.5 vede invece un miglioramento rispetto al 2018, con la media annuale che si riduce del 16% e rientra nel limite di legge. Per l'ozono i valori relativamente più elevati sono misurati nei mesi estivi, come ci si aspetta, con il superamento della soglia di informazione per 3 ore complessivamente durante il 2019 e mai di quella di allarme.

Per completezza, si riportano di seguito i risultati dei monitoraggi eseguiti nel 2023 dalla centralina dell'aeroporto.



TABELLA D.LGS 155/2010 - VALORI LIMITE DI LEGGE - anno 2023						
Inquinante	Nome Limite	Indicatore statistico	Valore	Valore rilevato	N° Valori sopra la Soglia	Superamento
SO2	Livello critico per la protezione della vegetazione	media annuale	20 µg/m <sup>3</sup>	1,14	/	NO
		media invernale	20 µg/m <sup>3</sup>	1,18	/	NO
	Soglia di allarme	Superamento per 3 ore consecutive del valore di soglia	500 µg/m <sup>3</sup>	/	0	NO
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media oraria	350 µg/m <sup>3</sup> da non superare più di 24 volte per anno civile	/	0	NO
	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media giornaliera	125 µg/m <sup>3</sup> da non superare più di 3 volte per anno civile	/	0	NO
Nox	Livello critico per la protezione della vegetazione	Media annuale	30 µg/m <sup>3</sup>	37	/	SI
NO2	Soglia di allarme	Superamento per 3 ore consecutive del valore di soglia	400 µg/m <sup>3</sup>	/	0	NO
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media oraria	200 µg/m <sup>3</sup> da non superare più di 18 volte per anno civile	/	0	NO
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m <sup>3</sup>	19,2	/	NO
		/	99,8° percentile delle medie orarie	/	53,6	/
PM10	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media giornaliera	50 µg/m <sup>3</sup> da non superare più di 35 volte per anno civile	/	99	SI
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m <sup>3</sup>	44,2	/	SI
PM2.5	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	25 µg/m <sup>3</sup>	26,9	/	SI
CO	Limite per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero della media mobile su 8 ore	10 mg/m <sup>3</sup>	/	/	NO
CEH6	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	5 µg/m <sup>3</sup>	3,77	/	NO
O3	Soglia di informazione	Superamento del valore orario	180 µg/m <sup>3</sup>	/	42	SI
	Soglia di allarme	Superamento del valore orario	240 µg/m <sup>3</sup>	/	3	SI
	Obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero della media mobile su 8 ore	120 µg/m <sup>3</sup>	214	/	SI
	Valore obiettivo per la protezione della salute umana	Massimo giornaliero della media mobile su 8 ore	120 µg/m <sup>3</sup> da non superare per più di 25 giorni all'anno come media su 3 anni	/	97	SI
	/	93,15° percentile dei massimi giornalieri delle mobili su otto ore (valore obiettivo)	/	150,3	/	/

Tab. 2 - Confronto dei valori rilevati nell'anno 2022 dalla centralina dell'aeroporto con i limiti di legge (d.lgs 155/2010)

## Inquadramento Geologico e Geomorfologico

Sulla base della classificazione litologica derivante dall'analisi svolta nel PAT per l'area in oggetto viene identificata la presenza di materiali alluvionali. Per la terraferma veneziana sono stati associati a questa voce i depositi di piana inondabile (aree di interdosso) caratterizzati da granulometrie fini, limose ed argillose a volte con sostanza organica e con rare intercalazioni sabbiose. Per l'area lagunare la quasi totalità delle aree sommerse è caratterizzata da depositi che, seppur di origine differente, presentano tessitura prevalentemente limo – argillosa.

## Inquadramento Idrogeologico

Dal punto di vista idrogeologico le aree di bassa pianura sono caratterizzate dalla presenza di numerosi acquiferi sovrapposti ed intervallati da livelli impermeabili (acquitardi).



L'area di studio racchiude al suo interno un acquifero sabbioso con un tetto posto oltre i 10 m di profondità e confina a sud con un acquifero sabbioso di paleoalveo con spessore generalmente superiore a 5 m e larghezza significativa (compresa tra 50 e 150 m).

Nello specifico i dati geognostici disponibili per l'area confermano la presenza di un primo acquifero sabbioso-limoso di tipo per lo più semi-freatico, con andamento verosimilmente lentiforme e con tetto alla profondità media di circa 2/2.5 m da piano campagna e base alla profondità di circa 3.0/4.0 m da piano campagna, con spessore quindi di circa 2 m.

Inferiormente, dalla profondità di circa 6/7 m da piano campagna, è presente un sistema multifalda costituito da più acquiferi da sabbioso-limosi a sabbiosi, sovrapposti e di tipo confinato, con spessore mediamente da metrico a plurimetrico.

L'osservazione diretta dei livelli di falda in un'area posta circa 500 m a sud, ha rilevato una discreta variabilità del livello piezometrico con un franco medio da piano campagna di circa 0.7-1.0 m.

La direzione di deflusso di questa falda va generalmente da Nord-Ovest verso Sud-Est ma può essere complicata dalla presenza di paleoalvei sepolti, che, data la loro natura granulare e quindi la medio-alta permeabilità, rappresentano assi di drenaggio della falda.

## **Ambiente idrico**

### ***Acque superficiali***

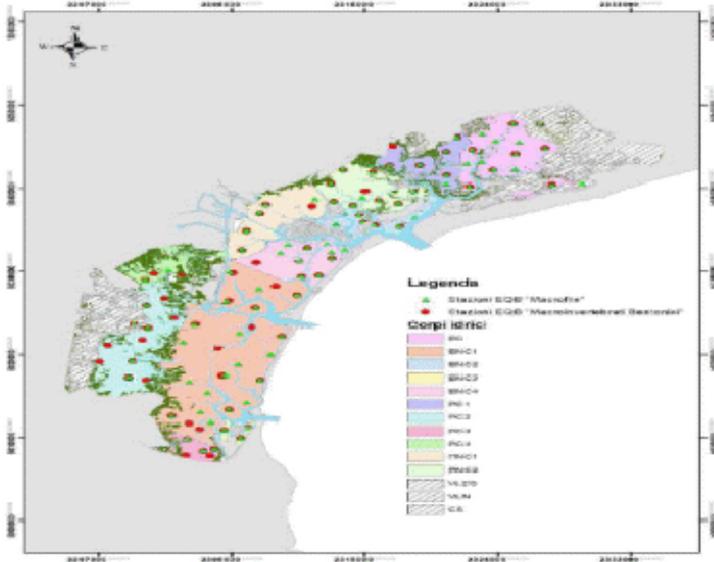
Per l'area di interesse vengono considerati gli areali di acque interne e di acque lagunari potenzialmente interessati dagli effetti dell'attività dello stabilimento.

### ***Acque lagunari***

La zona di interesse si affaccia su un'area di bassi fondali con profondità medie dell'ordine di 50÷100 cm, crescenti da Nord verso Sud, intagliati a Sud dal Canale di Tessera, con una profondità media dell'ordine di 150÷200 cm. Le velocità di corrente sono, in quest'area lagunare, estremamente ridotte a causa della posizione periferica. I tempi di residenza risultano conseguentemente estremamente elevati, dell'ordine di 10÷20 giorni.

Da un punto di vista qualitativo, sono di interesse i seguenti corpi idrici, rappresentati nella figura seguente:

- corpo idrico polialino confinato di Dese (PC1);
- corpo idrico polialino non confinato di Tessera (PNC2);
- corpo idrico polialino non confinato di Marghera (PNC1).



**Fig.5 - Localizzazione complessiva delle stazioni di campionamento degli EQB e corpi idrici**

Per gli aspetti di qualità delle acque e dei sedimenti, i corpi idrici sono oggetto del monitoraggio eseguito ai sensi della Direttiva 2000/60/CE per la classificazione di stato chimico ed ecologico.

Per quanto riguarda *lo stato ecologico*, si prende come riferimento il Monitoraggio redatto a maggio 2024 dall'ISPRA e dall'U.O., denominato "Valutazione dei dati acquisiti nel monitoraggio ecologico 2020-2022 ai fini della classificazione ecologica dei corpi idrici lagunari". Monitoraggio Acque Marine e Lagunari di ARPAV.

Nella classificazione dello stato ecologico delle acque di transizione, sono campionati sia elementi biologici quali fitoplancton, macrofite e fauna ittica (EQB) ed elementi fisico-chimici quali :

- Azoto inorganico disciolto (DIN);
- Fosforo reattivo (P-PO<sub>4</sub>);
- Ossigeno disciolto.

Secondo il D.M. 260/2010, emerge che, nessun corpo idrico della Laguna di Venezia è risultato in *stato buono o elevato*.

Dall'applicazione dell'indice MPI, secondo il D.M. 260/2010, emerge una situazione complessiva generalmente positiva, con uno stato compreso tra buono ed elevato in tutte le stazioni di monitoraggio lagunari.

Tuttavia, dall'integrazione tra i risultati derivanti dal giudizio peggiore degli EQB del monitoraggio operativo e gli elementi di qualità chimico-fisica, risulta che nessun corpo idrico della Laguna di Venezia è in stato Buono o Elevato, come rappresentato nella tabella seguente.



CI	CLASSIFICAZIONE FASE I Ciclo di monitoraggio operativo 2011-2013	CLASSIFICAZIONE FASE I Ciclo di monitoraggio operativo 2014-2016	CLASSIFICAZIONE FASE I Ciclo di monitoraggio operativo 2017-2019	CLASSIFICAZIONE FASE I Ciclo di monitoraggio operativo 2020-2022
FC	Scarso	Sufficiente	Sufficiente	Scarso
ENC1	Sufficiente	Sufficiente	Sufficiente	Sufficiente
ENC2	Sufficiente	Sufficiente	Scarso	Scarso
ENC3	Sufficiente	Sufficiente	Sufficiente	Sufficiente
ENC4	Sufficiente	Scarso	Sufficiente	Scarso
PC1	Scarso	Scarso	Sufficiente	Sufficiente
PC2	Scarso	Scarso	Scarso	Sufficiente
PC3	Scarso	Scarso	Scarso	Sufficiente
PC4	Scarso	Scarso	Scarso	Scarso
PNC1	Scarso	Scarso	Scarso	Scarso
PNC2	Scarso	Scarso	Scarso	Sufficiente

Tab. 3 - Esiti della FASE I di classificazione dei corpi idrici della Laguna di Venezia per i cicli di monitoraggio operativo

Il monitoraggio chimico, invece, prevede l'analisi delle sostanze prioritarie e non prioritarie in acqua, sedimento e biota, secondo le indicazioni del D.M.260/2010; tale monitoraggio è realizzato dal Magistrato alle Acque di Venezia.

I corpi idrici considerati, localizzati nel bacino nord e centro nord della laguna, si collocano in un'area influenzata da molteplici pressioni, non sempre facilmente riconoscibili e distinguibili. Analizzando lo stato di contaminazione delle acque, sebbene non siano mai stati evidenziati superamenti degli standard di qualità ambientale (SQA-MA e SQA-CMA del DM 260/2010), si rileva che i corpi idrici considerati, rispetto al resto della laguna, si distinguono per una

maggiore presenza di alcuni inquinanti chimici che concorrono alla classificazione di stato chimico (appartenenti all'elenco di priorità) e di stato ecologico (inquinanti non appartenenti all'elenco di priorità).

Fra le sostanze chimiche appartenenti all'elenco di priorità (MAG.ACQUE-Thetis, 2012, MAG.ACQUE-Thetis, 2013a) si citano ad esempio il cadmio, l'esaclorobenzene e gli IPA.

Ai fini della caratterizzazione chimica dell'ambiente idrico è importante considerare anche il quadro derivante dallo stato di contaminazione dei sedimenti, che possono agire come sorgenti di carichi interni, in relazione ai processi di scambio con le acque di fondo (flussi bentici).

Il monitoraggio annuale dei sedimenti, eseguito nell'ambito dei monitoraggi previsti dalla normativa vigente (DM 260/2010) nel 2011 e 2012, ha permesso di far emergere alcune generali evidenze per i corpi idrici in esame.

Esiste innanzitutto 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 g/kg s.s.4).

Per alcuni metalli della lista di priorità, e in particolare per cadmio e piombo, la distribuzione spaziale delle concentrazioni traccia il contributo delle principali fonti di pressione, costituite dagli apporti fluviali, dalle industrie di Porto Marghera, dal centro storico di Venezia. Nelle aree più direttamente influenzate da tali sorgenti di carico, tra cui i corpi idrici considerati, si rilevano anche le concentrazioni più elevate nei sedimenti.

### Rete Idrica di Terraferma

La porzione di terraferma ricompresa nell'area nei dintorni dello stabilimento è caratterizzata da giacitura piuttosto depressa, inferiore al medio mare, ed il drenaggio delle acque meteoriche è assicurato da una fitta rete di canali e scoli di bonifica afferenti ad impianti di sollevamento dedicati, gestiti dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.



Al bacino idrografico del Dese appartiene il bacino di bonifica agricolo afferente all'idrovora Cattal, che recapita nel tratto terminale del sistema fluviale Dese-Zero. All'idrovora arrivano due canali, uno a servizio delle aree a giacitura meno depressa, localizzate nella porzione meridionale del bacino (il collettore acque medie Cattal) ed uno a servizio delle aree a giacitura più depressa, localizzate nella sua porzione settentrionale (il collettore acque basse Cattal).

Nel collettore acque medie Cattal confluisce in particolare il collettore Pagliaghetta, che scorre da Sud-Ovest verso Nord-Est lungo il bordo occidentale dell'area aeroportuale, assicurandone il drenaggio.

Ad ovest dell'ambito si estende il bacino idrografico del Marzenego-Osellino, afferente all'idrovora di Campalto, che solleva nel tratto terminale del Canale Osellino una portata massima di 20 mc/s.

Dal punto di vista idraulico, all'interno dell'area sono presenti due scoli consorziali:

- Collettore Canaletta Irrigua, che recapita nel Collettore Fornasotti e, successivamente, nel Collettore Acque Basse Cattal e, quindi all'idrovora Cattal ed al Fiume Dese;

- Collettore Cattal, che recapita anch'esso nel Collettore Acque Basse Cattal e, quindi all'idrovora Cattal ed al Fiume Dese.

Sulla base del MasterPlan 2023-2027 dell'aeroporto, il bacino aeroportuale, grazie agli interventi eseguiti e in corso di realizzazione e alle condizioni altimetriche del sedime, posto a quote più elevate rispetto al bacino di bonifica di valle, presenta, con riferimento alla rete idraulica principale, condizioni di sicurezza idraulica anche per eventi di maggiore intensità (TR > 100 anni). Grazie inoltre alla realizzazione del bacino di laminazione in fregio al collettore Acque Medie Cattal e alla nuova idrovora consortile, entrambi finanziati da SAVE, è stato conseguito anche il miglioramento della sicurezza idraulica dell'intero bacino Cattal. Non risultano necessari pertanto ulteriori potenziamenti della rete infrastrutturale idraulica principale.

Per quanto riguarda lo stato chimico dei fiumi presenti in zona, dal monitoraggio 2020-2022 i risultati vanno da "buono" a "mancato conseguimento dello stato buono", mentre lo stato ecologico va da "sufficiente" a "scarso".

### **Vegetazione e Fauna**

Gli ambienti lagunari sommersi, caratterizzati da acque lentiche, salate o salmastre, poco profonde, possono presentarsi privi di *vegetazione* o con aspetti di vegetazione differenziati, con prevalenza di alghe o di fanerogame marine. Gli ambienti più o meno temporaneamente emersi, costituiti principalmente da velme e barene, sono caratterizzati da un complesso sistema di microambienti, differenziati in base al loro rilievo, alla frequenza degli episodi di sommersione e al grado di salinità e umidità, sul quale si sviluppano comunità vegetali ben differenziate. Nelle zone di barena prossime alla gronda lagunare, dove la salinità diminuisce ed i suoli risentono della presenza di falde d'acqua dolce, la vegetazione è caratterizzata da praterie di giunchi. Sulla terraferma le superfici naturali e seminaturali sono invece rappresentate maggiormente da seminativi, prevalentemente irrigui, in cui domina la coltivazione intensiva del mais e della soia. La locale ampiezza degli spazi senza edificati e la vicinanza della gronda lagunare permettono che tali aree conservino una valenza naturalistica e faunistica, rappresentando un habitat di alimentazione di ardeidi e rapaci.

Comunque, le aree interessate dall'insediamento risultano già urbanizzate, e non è previsto ulteriore consumo di suolo.

Per quanto riguarda la *componente faunistica*, durante l'inverno la laguna di Venezia ospita un popolamento ornitico

enorme e rappresenta la più importante area di svernamento italiana e la seconda dell'intero bacino del Mediterraneo.

La comunità di rettili presente soprattutto nell'entroterra è costituita da lucertole e natrix di specie diverse.

La fauna ittica appare spazialmente articolata e diversificata in base ai diversi tenori di salinità.



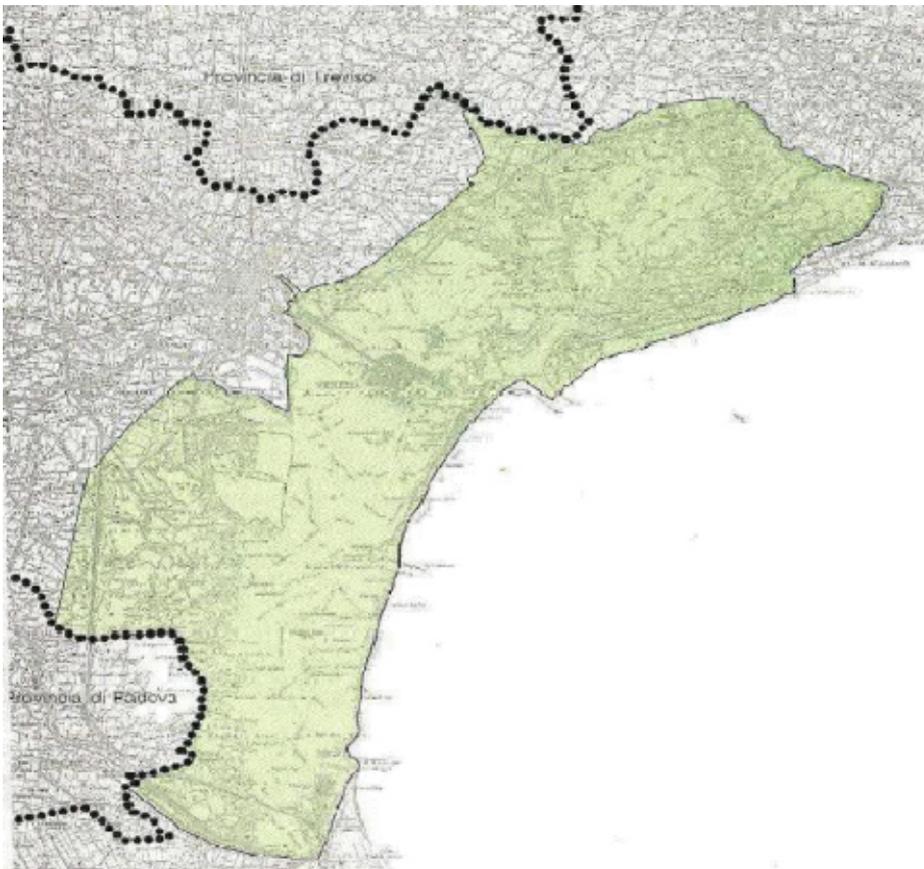
La fauna invertebrata, soprattutto coleotteri, dell'area di gronda lagunare appare molto ricca di specie e peculiare per quanto riguarda, in particolare, i popolamenti alofili delle aree di barena soggette alle maree.

Nell'area di interesse non risultano però essere presenti specie di interesse comunitario.

### Paesaggio

Le aree di intervento oggetto dell'analisi rientrano nell'ambito territoriale sottoposto a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 c.1 lett. d) del D.Lvo 42/2004, dell'“Ecosistema della laguna di Venezia”, quest'ultima descritta nella nota n.382 del 23 gennaio 1985 dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia come *“un esempio unico di sistema ambientale in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolari aspetti geologici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche urbanistiche”*. (Vedi figura più sotto riportata).

L'area urbana lungo la SS14 determina una separazione fra il contesto prettamente agricolo, a nord e quello lagunare a sud, con la presenza dell'aeroporto Marco Polo. Lungo questa fascia, con orientamento nord-est – sud-ovest, si sviluppa il tessuto urbano-residenziale con la presenza di aree produttive e servizi. L'area agricola a Nord è contraddistinta da bonifiche, adibita esclusivamente a colture cerealicole di largo consumo (grano, granturco, colza, soia), mentre quella aeroportuale a margine lagunare presenta il contrasto tra un ambiente antropizzato artificiale e quello di gronda intervallata da barene, canali e velme.



**Fig. 6 - Ambito del vincolo paesaggistico “Laguna di Venezia” art. 136 D.Lvo 42/2004**



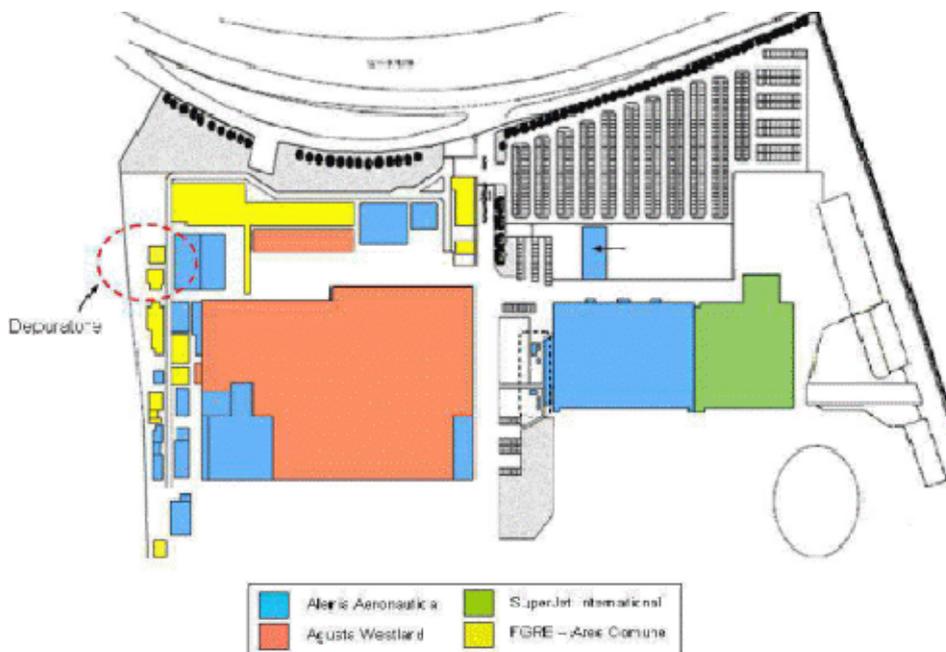
## POTENZIALI IMPATTI SULL'AMBIENTE

I fattori ambientali di riferimento con i quali l'intervento è stato posto a confronto sono rappresentati da:

- Atmosfera;
- Rumore
- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali e sotterranee;
- Vegetazione, fauna, Rete Natura 2000;
- Paesaggio.
- Traffico

### Atmosfera

L'azienda ha presentato uno studio di ricaduta delle emissioni in atmosfera, redatto in ottemperanza alle richieste di integrazioni di CMVE riferite a una valutazione degli impatti cumulativi riguardanti le emissioni in atmosfera convogliate dell'attività di manutenzione/produzione sia della divisione Elicotteri sia della divisione Velivoli facenti capo entrambe a Leonardo SpA. Come si evince dalla figura sottostante, i due impianti sono posizionati vicini fra loro (in colore arancione la divisione Elicotteri e in colore azzurro la divisione Velivoli), e le loro lavorazioni generano emissioni aventi inquinanti della medesima tipologia, come dettagliato nelle tabelle aggiornate presenti nella documentazione inviata, che riportano per tutti i camini i dati emissivi delle sostanze inquinanti e le caratteristiche dimensionali.



**Fig. 7 – Stralcio planimetrico area Leonardo S.p.A.**

Lo studio è stato effettuato applicando il modello diffusionale Calpuff di simulazione della dispersione dell'inquinamento atmosferico di tipo lagrangiano. I dati meteorologici utilizzati sono stati ricostruiti per



l'area descritta attraverso un'elaborazione "mass consistent" sul dominio tridimensionale effettuata con il modello meteorologico Calmet.

Gli inquinanti presi in esame per il calcolo delle ricadute delle emissioni convogliate sono:

- Polveri (PM10)
- SOV/COT
- Cr VI

Di seguito vengono illustrati in modo sintetico gli aspetti salienti dello studio di simulazione allegato, cui si rimanda per ogni dettaglio. Per la valutazione dell'impatto sulla matrice atmosfera è stato considerato lo scenario emissivo riferito allo stato autorizzato, assumendo quindi come dati di input i valori autorizzati dei flussi di massa dei camini considerati nelle due divisioni sopra richiamate. Solo per il parametro CrVI è stata elaborata una seconda simulazione, inserendo come dati di input i valori effettivi misurati ai camini interessati.

Il Dlgs 155/2010 definisce il valore limite di qualità dell'aria (SQA) solo per il parametro PM10, pari a 40 µg/mc come *Valore limite annuale per la protezione della salute umana*, mentre per i parametri SOV/TOC e Cr VI, viene fatto riferimento a valori ricavati dalla letteratura tecnica specifica.

Per quanto riguarda il CrVI, il valore limite di riferimento adottato per la valutazione dell'impatto sanitario delle concentrazioni al suolo, suggerito da ARPAV, viene assunto pari a 1,7 ng/mc, come definito nel documento tedesco "LAI 2004".

Per i parametri COT e SOV, non essendo disponibile una speciazione analitica delle emissioni, la ditta ha provveduto a selezionare le sostanze chimiche presenti nei prodotti utilizzati nelle fasi di verniciatura, preparazione verniciatura, miscelazione adesivi, in concentrazione maggiore e con caratteristiche di pericolosità più critiche per la salute umana, in base alle schede di sicurezza dei prodotti medesimi. Una volta selezionate le specie chimiche, è stato calcolato, sul quantitativo totale di materie prime utilizzate convogliate al medesimo camino, il contenuto % della singola sostanza da analizzare rispetto al totale di SOV/COT contenuti nelle materie prime considerate. Il valore calcolato è stato quindi rapportato al flusso di massa limite espresso per i SOV/COT, ottenendo così il flusso di massa massimo della singola sostanza. Le modalità di calcolo per la definizione della percentuale della singola specie ai camini considerati per l'emissione di SOV/COT è riportata nello specifico allegato.

Per le sostanze chimiche così selezionate sono stati definiti i valori limite di riferimento al suolo in aria ambiente tratti dalla letteratura tecnica specifica o adottando valori ampiamente prudenziali partendo dai dati utilizzati negli ambienti di lavoro.

Nella tabella seguente vengono elencate le sostanze individuate come inquinanti nei camini con emissioni di SOV e/o TOC, con i relativi valori limite di riferimento e la fonte bibliografica.

Sostanza	Valore limite di riferimento [mg/mc]	Fonte bibliografica
Acetone	200	EPA- RfC (cronico)
Isopropanolo	5	1/100 TWA
Toluene	0,26	EPA- RfC (cronico)
MetilEtilChetone	6	1/100 TWA



Xilene	0,87	EPA- RfC (cronico)
Etanolo	18,8	1/100 TWA
2-Butossietanolo	13	EPA- RfC (cronico)
MetilIsobutilChetone	3	EPA- RfC (cronico)
Etilbenzene	1	EPA- RfC (cronico)
Acetato n-butile	710	DNEL/ECHA
Acetato di 1 metil-2 metossietile	2,75	1/100 TWA
Acetato di etile	7,34	1/100 TWA
Cicloesano	3,5	1/100 TWA
Cicloesanone	0,41	1/100 TWA
Isobutanolo	1,52	1/100 TWA
Metanolo	4	EPA- RfC (cronico)
Stirene	1	EPA- RfC (cronico)

**Tab. 4 – Sostanze SOV e TOC - Valore limite di riferimento e fonte bibliografica**

*Dove:*

TWA: (Time-Weighted Average): esprime la concentrazione limite, calcolata come media ponderata nel tempo (8 ore/giorno; 40 ore settimanali), alla quale quasi tutti i lavoratori possono essere esposti, giorno dopo giorno, senza effetti avversi per la salute per tutta la vita lavorativa.

RfC : stima la quantità massima di sostanza che può essere inalata giornalmente e per tutta la vita senza comportare apprezzabili rischi per la salute umana.

Per quanto riguarda le ore di funzionamento dei camini, in termini cautelativi, le sorgenti della Divisione Velivoli sono state attivate per tutti i giorni del 2024 (tot. 366 giorni), a fronte del massimo autorizzato pari a 300 giorni, mentre per la Divisione Elicotteri sono stati considerati i massimi valori di concentrazione autorizzati e il massimo numero di ore di funzionamento autorizzate.

I risultati ottenuti dalle simulazioni vengono confrontati con il valore di qualità dell'aria (SQA) stabilito dal D.Lgs n. 155/2010 per il PM10 e con i valori di riferimento assunti per gli inquinanti CrVI e SOV/TOC visti sopra. L'impatto viene considerato non significativo qualora le concentrazioni della simulazione risultino inferiori al 5% dei valori limite fissati come sopra indicato, come previsto nel documento tecnico di indirizzo operativo redatto da ARPAV.

Per la simulazione è stato definito un dominio di 20 km x 20 km dove sono stati calcolati i dati meteorologici con un passo del reticolo (dimensioni di una singola cella) di 1000 m x 1000 m. Gli output della simulazione vengono resi in forma di mappe a curve di iso-concentrazione, nonché di valori di concentrazione, in forma tabellare, ai ricettori.

Nel raggio di 3 km dallo stabilimento sono stati individuati alcuni ricettori sensibili, elencati nella tabella seguente e rappresentati nella figura sottostante.



Sigla	Descrizione	Coordinate
R1	Abitazioni	293196,0 X(m); 5043596,0 Y(m)
R2	B&B	293475,0 X(m); 5043818,0 Y(m)
R3	Abitazione	293555,0 X(m); 5043775,0 Y(m)
R4	B&B	293305,0 X(m); 5044121,0 Y(m)
R5	Ristorante	293591,0 X(m); 5044148,0 Y(m)
R6	Abitazioni	292968,0 X(m); 5043734,0 Y(m)
R7	Centro abitato Tessera	291202,0 X(m); 5042215,0 Y(m)
R8	Scuola	291214,0 X(m); 5042324,0 Y(m)
R9	Scuola	291013,0 X(m); 5042351,0 Y(m)

*Tab. 5 - Recettori sensibili considerati*



**Fig. 8 – Ubicazione recettori sensibili**

I limiti di confronto individuati tratti dalla bibliografia scientifica, sono in genere limiti di carattere ambientale e quindi non legati a possibilità di cagionare danni alla salute nel breve termine. Ciò nonostante come periodo di lungo termine si sono considerati cautelativamente i valori massimi giornalieri, riferiti all'intero anno civile 2024.

Per ogni parametro inquinante preso in esame sono stati calcolati il valore medio orario, il valore massimo orario, il valore medio giornaliero, il valore massimo giornaliero, o valore medio annuale dove applicabile.

Gli output della simulazione vengono resi in forma di mappe a curve di iso-concentrazione, nonché di valori di concentrazione, in forma tabellare, ai ricettori.

Dal confronto fra i dati così calcolati e i limiti di riferimento visti più sopra per le singole sostanze considerate, emerge quanto segue:

- non si riscontra alcun superamento dei limiti fissati per ogni inquinante esaminato in corrispondenza dei recettori interessati nello scenario emissivo peggiore, riferito alle condizioni autorizzate di portata e concentrazione ai camini della Divisione Elicotteri e Velivoli, ad eccezione del parametro CrVI, il cui valore massimo è ampiamente maggiore del limite di riferimento presso tutti i recettori.
- per il parametro CrVI è stata effettuata una seconda elaborazione assumendo come dati di input i risultati effettivi di concentrazione e portata misurati ai camini coinvolti; anche in questo scenario, pur con evidenti miglioramenti, il valore massimo di CrVI calcolato risulta maggiore del limite di riferimento (1,7 ng/mc) in corrispondenza dei recettori R1-R2-R3-R4-R5, come evidenziato nella tabella sotto riportata.



Risultati principali per: CR (g/m<sup>3</sup>)

Valori orari medi e massimi nei recettori discreti

Recettore	Valore Medio	Valore Massimo
R1 - abitazioni	5,59E-012	7,64E-009
R2 - BED & BREAKFAST	5,15E-012	4,95E-009
R3 - abitazione	6,51E-012	4,47E-009
R4 - BED & BREAKFAST	1,84E-012	2,61E-009
R5 - ristorante	2,97E-012	3,05E-009
R6 - abitazioni	3,43E-012	1,48E-009
R7 - centro abitato Tesslera	3,44E-012	1,43E-009
R8 - scuola	3,28E-012	1,44E-009
R9 - scuola	2,46E-012	1,04E-009

Tab.6 – Risultati per CrVI seconda simulazione

- Lo studio presentato non fa alcun confronto fra le concentrazioni massime calcolate con il 5% dei valori limiti di riferimento, come previsto dalla normativa vigente per definire la “non significatività” dell'inquinante in atmosfera.

In tale ipotesi si avrebbero superamenti del 5% per Cicloesane in R1-R2-R3-R6-R7, Toluene in tutti i recettori escluso R5 e PM10 in tutti i recettori escluso R6.

- I dati di concentrazione dei vari inquinanti adottati per la simulazione e calcolati con il metodo visto sopra, sembrano presentare delle incongruenze confrontando i valori indicati nell'allegato “Input sorgenti” con quelli ricavabili dall'allegato “Calcolo percentuale”.

Oltre alle osservazioni di cui sopra, ad avviso dei tecnici ARPAV lo studio presentato non permette una completa valutazione dell'impatto sulla matrice atmosfera, con la richiesta pertanto di alcuni chiarimenti specifici, ma soprattutto di una più puntuale conformità alle disposizioni previste dalle linee guida ARPAV “Orientamento operativo per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera nelle istruttorie di VIA e Assoggettività”, come d'altra parte già previsto nella richiesta di integrazioni di CMVE.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, viene richiesta come condizione ambientale n.1, una revisione dello studio di simulazione della dispersione in atmosfera degli inquinanti considerati seguendo in maniera più precisa e puntuale le indicazioni delle linee guida ARPAV richiamate, con particolare riferimento alla scheda di valutazione per la matrice atmosfera predisposta dai tecnici ARPAV e allegata al presente parere, con presentazione di un programma di interventi volti alla mitigazione dei superamenti degli SQA riscontrati.

### Rumore

La ditta ha presentato una relazione previsionale acustica, con un nuovo monitoraggio fonometrico eseguito in data 13/03/2025, che aggiorna quello effettuato nel 2011, basandosi sul DM 31/10/1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale” che introduce l'Indice di Valutazione del rumore Aeroportuale o LVA, definito da una apposita espressione, che tiene conto del numero dei voli e del valore di rumorosità misurato in dB(A). Il decreto definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

- zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
- zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
- 1. - zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).

Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).

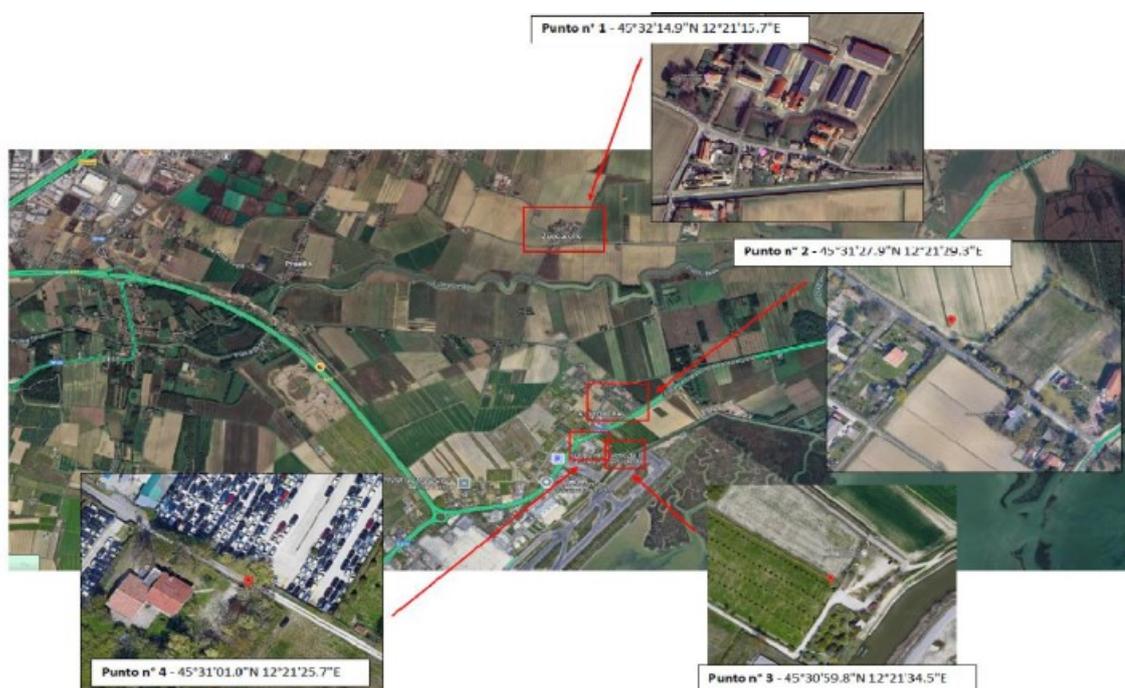


Oltre alla sorgente di rumore dovuta all'attività di volo degli elicotteri in fase di collaudo, sono presenti nell'area di studio, l'aeroporto Marco Polo e le seguenti due principali infrastrutture viarie:

- A 27 Bretella Aeroporto "Marco Polo"

- SS 14 Via Triestina

Le misure sono state effettuate presso 4 postazioni individuate nella precedente valutazione di impatto acustico come postazioni di controllo del modello previsionale, rappresentate nella figura seguente.



**Fig. 9 – Ubicazione postazioni di misura fonometrica**

Nella tabella seguente si riportano i risultati delle misure effettuate nelle quattro postazioni viste sopra.

POSTAZIONE	MISURA	OPERAZIONE	LAMAX	LAE	LAEQ
1	Ambien. 107.s	decollo	85.1	91.8	77.1
		atterraggio	81.1	89.5	74.3
2	Ambien. 106.s	decollo	83.9	92.0	76.8
		atterraggio	90.6	96.6	79.0
3	Ambien. 105.s	decollo	81.0	89.9	74.6
		atterraggio	90.2	96.1	81.4
4	Ambien. 104.s	decollo	76.9	84.7	68.2
		atterraggio	80.0	85.8	69.8



**Tab.7 – Risultati della campagna di monitoraggio 2025**

Dove:

LAMAX: livello massimo della pressione sonora in curva di ponderazione "A", con la costante di tempo "Fast", collegato all'evento.

LAE/SEL: livello di esposizione sonora dell'evento.

LAEQ: livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata A dell'evento sonoro

A partire dai valori SEL rilevati in corrispondenza di ciascun ricettore, relativi ai sorvoli in andata e ritorno, è stato eseguito il calcolo dell'indice LVA secondo la metodologia descritta nell'Allegato A del D.M. 31 ottobre 1997. Il calcolo ha tenuto conto del numero annuo di movimenti aerei stimato, opportunamente suddiviso tra giorni feriali e festivi, nonché tra le diverse fasce orarie.

Per tutti i ricettori considerati, l'indice LVA calcolato risulta inferiore al valore limite di 60 dBA previsto per le aree esterne alle fasce di rispetto aeroportuali (zone A, B, C), confermando il rispetto dei limiti normativi del DM di riferimento, come evidenziato nella tabella seguente.

Ricettore	LVAdBA
1	46,9
2	49,3
3	50,8
4	49,5

**Tab. 8 – Valori di LVA calcolati ai ricettori**

Come visto, la valutazione previsionale di impatto acustico presentata ha applicato allo svolgimento dell'attività della ditta in argomento i limiti acustici previsti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". Secondo i tecnici ARPAV i limiti da verificare sono invece solo quelli previsti dal DPCM 14/11/1997 ad esclusione del limite differenziale come indicato dall'art. 25 comma 11 quater del D.L. n. 69/2013.

*Alla luce di tale considerazione viene richiesta una revisione della valutazione di impatto acustico al fine di verificare il rispetto dei limiti previsti dal DPCM 14/11/1997, anche tenendo conto delle indicazioni fornite da ARPAV medesima, riportate nella condizione ambientale n.2.*

**Suolo e sottosuolo**

I potenziali impatti sulla componente derivanti dall'esercizio dell'attività sono riconducibili a:

- Occupazione del suolo da parte dello stabilimento;



- Contaminazione in caso di sversamento accidentale di sostanze chimiche in seguito ad incidenti; dilavamento piazzali da parte delle acque piovane.

Per quanto attiene l'occupazione del suolo, lo stabilimento ad oggi è già realizzato e la modifica proposta non prevede alcuna variazione strutturale, escludendo qualsiasi ulteriore consumo di suolo.

Per quanto riguarda la potenziale contaminazione del suolo ad opera di sversamenti accidentali di sostanze chimiche si sottolinea che per la gestione dei rifiuti, presso il sito sono presenti n.3 depositi temporanei, di cui:

- un'area ecologica per lo stoccaggio dei rifiuti speciali anche pericolosi, recintata, pavimentata e con copertura.

Nel caso di stoccaggio di liquidi sono presenti bacini di contenimento in cui sono posizionati fusti da 25 o 200 lt utilizzati per lo smaltimento dei rifiuti liquidi.

- un'area dedicata allo stoccaggio dei rifiuti assimilabili agli urbani in cui sono presenti container e compattatori

noleggiate da Veritas spa.

- un'area per lo stoccaggio del carburante fuori specifica o di scarto classificato con CER 130703\* in 4 cisternette da 1 mc ciascuna posizionate in prossimità del piazzale di volo in area pavimentata e con cunicolo sotterraneo per il contenimento di eventuali sversamenti.

Per quanto riguarda lo stoccaggio di materie prime chimiche, queste sono stoccate principalmente in magazzini esterni e in camere refrigeranti.

I piazzali e il parcheggio dipendenti e visitatori sono provvisti rete di raccolta delle acque meteoriche, convogliate all'impianto centralizzato di depurazione chimico-fisico-biologico.

*Considerato che le aree dello stabilimento sono pavimentate/asfaltate ed è presente apposita rete di raccolta delle acque meteoriche e che la ditta è dotata di misure per fronteggiare la possibilità di eventuali sversamenti accidentali, si ritiene che la modifica in progetto non comporti impatti negativi significativi sulla matrice suolo/sottosuolo.*

## **Acque superficiali e sotterranee**

### ***Approvvigionamento idrico***

L'approvvigionamento idrico avviene esclusivamente tramite acquedotto. La ditta LEONARDO S.p.A. si è posta come obiettivo di ridurre del 25%, entro il 2030, i consumi di acqua rispetto ai dati del 2019, attraverso un monitoraggio costante dei consumi e una verifica delle perdite dell'anello antincendio.

*La modifica progettuale proposta non prevede variazioni dell'approvvigionamento idrico, per cui si ritiene che l'effetto sul consumo di risorsa idrica sia non significativo.*

### ***Scarichi idrici***

Come visto le acque di scarico, costituite da:

- acque reflue domestiche (servizi igienici e mensa)
- acque reflue industriali (lavaggi, sverniciature, prove pioggia).
- acque di prima pioggia (dilavamento piazzali di ricovero velivoli)



non sono gestite direttamente dalla Leonardo SpA, bensì tramite apposito Consorzio Tessera, autorizzato con AUA Determina n.1188/2015, per il trattamento e lo scarico nel Collettore Pagliaghetta.

Le prime vengono trattate direttamente nell'impianto biologico. Le seconde vengono pretrattate nell'impianto chimico-fisico per la rimozione di solidi sospesi, metalli pesanti e sostanze organiche sospese e quindi inviate all'impianto biologico per la rimozione delle sostanze organiche disciolte biodegradabili e delle varie forme di azoto.

Le ultime, vengono raccolte nella vasca dedicata, e mandate al trattamento chimico-fisico, per poi passare al biologico.

Tutte le acque reflue dopo trattamento biologico vengono rifinite attraverso i filtri a carbone per la rimozione delle sostanze organiche non biodegradabili ed un filtro a resina per l'ulteriore riduzione della concentrazione di nitrati.

Dopo filtrazione su resina l'effluente depurato viene scaricato nel fiume Pagliaghetta che fa parte del bacino scolante in laguna, nel rispetto dei limiti di cui alla Tabella A del D.M. 30 luglio 1999, come verificato dai rapporti di prova dei campionamenti effettuati nel 2024, inviati dalla ditta in argomento.

Nella planimetria di cui in figura 2 viene rappresentata la gestione delle acque sopra descritta a carico del Consorzio Tessera, con evidenza del punto di scarico finale nel collettore Pagliaghetta.

*Sulla base di quanto sopra esposto, visti i risultati delle analisi allo scarico autorizzato dell'ultimo anno e considerato che la modifica in esame non comporta variazioni di tipo qualitativo nell'uso di materie prime rispetto allo stato di fatto, non si ravvedono effetti negativi significativi sull'ambiente idrico circostante.*

## **Vegetazione, Fauna, Rete Natura 2000**

### *Vegetazione*

Le aree interessate dall'insediamento si trovano in prossimità della zona lagunare sommersa. L'area direttamente coinvolta risulta già urbanizzata, e non è previsto ulteriore consumo di suolo.

*Considerata la natura degli interventi in esame, non si rilevano alterazioni significative sulla componente in oggetto.*

### *Fauna*

Lo stabilimento si colloca in prossimità di un contesto ad elevato valore naturalistico e nelle sue vicinanze si trovano habitat che ospitano diverse specie animali di pregio. Il disturbo generato dal sistema aeroportuale e la presenza di un sistema antropico consolidato hanno generato condizioni sfavorevoli alla presenza di specie animali che non siano ampiamente diffuse e sinantropiche.

*Considerata la natura e la collocazione degli interventi in esame, non si rilevano perturbazioni significative alla componente in oggetto*

### *Rete Natura 2000*

Come visto, l'ambito territoriale in esame, è interessato dalla presenza di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) quali, SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". Lo stabilimento si trova comunque all'esterno dai siti citati sopra a una distanza di ca 500 m.

La ditta ha presentato il Format di supporto proponente – Screening specifico Livello1 per la valutazione di incidenza ambientale (VINCA), in ottemperanza alla vigente normativa regionale, in cui vengono descritte in modo completo ed esauriente le implicazioni connesse ai siti Rete Natura 2000 vicini allo stabilimento in esame, senza riscontrare potenziali effetti negativi significativi riconducibili alle modifiche proposte.



*Si ritiene pertanto che il progetto proposto dalla ditta Leonardo SpA non avrà influenza diretta e/o indiretta nei confronti degli habitat e degli habitat di specie presenti all'interno del Siti della Rete Natura 2000 più prossimi all'area interessata.*

### **Impatto viabilistico**

Con l'introduzione dell'attività di retrofit, diminuirà il numero di elicotteri nuovi, mantenendo sostanzialmente costante il numero totale di elicotteri consegnati, che negli anni 2021-2024 ha mantenuto un trend costante, come evidenziato nella tabella sottostante. Di fatto, il numero totale di elicotteri gestiti annualmente, considerando sia quelli prodotti nuovi sia quelli sottoposti a retrofit, rimarrà praticamente costante, senza modificare i volumi complessivi di attività che determinano i flussi di traffico.

Inoltre l'attivazione della linea 1 per le attività di retrofit avverrà in sostituzione di una linea preesistente dedicata alla costruzione di elicotteri nuovi, senza incrementare il numero di movimenti di mezzi o di personale.

	2021	2022	2023	2024
<b>Numero ingressi</b>	1718	2291	2577	2004
<b>Numero mezzi pesanti per elicottero</b>	1095	1460	1643	1278
<b>Numero mezzi leggeri per elicottero</b>	391	522	587	457
<b>Media mezzi al giorno</b>	11	11	11	9
<b>Giorni di ingresso</b>	151	202	227	227
<b>Numero elicotteri consegnati</b>	12	16	18	14

**Tab.9 – Andamento flusso dei mezzi nel periodo 2021-2024**

La rete viaria di riferimento si articola principalmente sul Raccordo Marco Polo e la Tangenziale A57 di Mestre, e la SS14 “della Venezia Giulia”. Il contributo indotto dal traffico aziendale, pari a circa 9-11 mezzi/giorno, si configura come del tutto marginale rispetto ai volumi complessivi delle infrastrutture viarie descritte, dove la SS14 presenta un volume giornaliero medio di circa 20.000-30.000 veicoli e la A57 Tangenziale di Mestre, registra valori superiori a 70.000 veicoli al giorno, risultando inferiore allo 0,05% del traffico totale.

*In conclusione, alla luce delle caratteristiche della rete viaria di accesso e del fatto che la futura attività di linea 1 di retrofit sostituirà una linea già esistente mantenendo sostanzialmente costante il flusso complessivo dei mezzi gestiti annualmente, si può affermare che le attività in progetto comportano un incremento trascurabile del traffico indotto e pertanto, non sono attese criticità né alterazioni significative sulla viabilità locale.*

### **Paesaggio**

L'area è contraddistinta da una particolare complessità di contesti e un elevato livello di frammentazioni di destinazioni d'uso. L'area urbana lungo la SS14 determina una separazione fra il contesto prettamente agricolo, a nord e quello lagunare a sud, con la presenza dell'aeroporto Marco Polo. Lungo questa fascia, con orientamento nord-est – sud-ovest, si sviluppa il tessuto urbano-residenziale con la presenza di aree produttive e servizi. Il contesto ha bassa sensibilità in quanto il territorio è fortemente trasformato e strutturato; l'area di interesse risulta comunque vincolata dal punto



di vista paesaggistico e archeologico (D.lgs. 42/04) e rientra nel sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”.

*Considerato che lo stabilimento è già realizzato e le modifiche richieste non inducono varianti sotto il profilo paesaggistico rispetto alla situazione attuale, si ritiene trascurabile l'impatto sul contesto territoriale esistente.*

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, visto e considerato che:

- I contenuti della documentazione presentata e delle integrazioni richieste consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale del progetto proposto e risultano conformi alle indicazioni di cui all'allegato IV bis e V, parte II del Dlgs 152/06;
- La Ditta Leonardo SpA in sintesi propone la modifica sostanziale dello stato di fatto, consistente nell'implementare l'attività di retrofit (linea 1), ossia l'attività orientata alle fasi di montaggio/rimontaggio con check manutentivo ed aggiornamento prevalentemente elettroavionico di elicotteri già operativi, in sostituzione dell'attuale attività di montaggio e produzione nuovi elicotteri;
- Il progetto in esame è coerente con la destinazione urbanistica dell'area, in quanto la Variante al PRG del comune di Venezia per la Terraferma2, analizzando l'ambito territoriale interessato, evidenzia che l'area rientra in Zona produttiva D4.a “Zona attrezzature economiche varie di completamento”;
- L'intervento proposto è coerente con i principali strumenti di pianificazione territoriali, riferiti all'area in argomento. Si evidenzia che l'intera area è sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana. La laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse, risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali. e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso). L'area rientra nel sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”. Lo stabilimento in oggetto rientra inoltre nell'ambito di Tessera, che è uno dei sette ambiti del Comune di Venezia inclusi nella Zona Logistica Semplificata (ZLS);
- Le emissioni in atmosfera nello stato di progetto non subiscono variazioni quali-quantitative rispetto allo stato di fatto;
- La realizzazione del progetto non produce impatti significativi negativi sull'ambiente idrico in quanto non sono previste variazioni quali - quantitative allo scarico nel collettore Pagliaghetta, costituiti dalle acque domestiche, di processo e meteoriche trattate nell'impianto di depurazione centralizzato chimico fisico e biologico, in gestione al Consorzio Tessera;
- La modifica in progetto non induce impatti negativi significativi sulla matrice suolo/sottosuolo, in quanto le aree dello stabilimento sono pavimentate/asfaltate, è presente un'apposita rete di raccolta delle acque meteoriche e i rifiuti e le materie prime sono stoccate in zone dedicate con idonee misure di prevenzione;
- Le valutazioni della relazione previsionale acustica per la verifica degli interventi in progetto, sono state effettuate prendendo a riferimento il DM 31/10/1997 (“Metodologia di misura del rumore aeroportuale”);
- A livello viabilistico non si prevedono ripercussioni significative sulla viabilità afferente allo stabilimento, in grado di assorbire il traffico riconducibile alle attività dell'Azienda, sostanzialmente invariato rispetto allo stato di fatto;



- Gli interventi di progetto generano impatti nulli sul contesto paesaggistico in quanto non comportano variazioni strutturali dello stato dei luoghi;
- La realizzazione del progetto in esame, non comporta effetti significativi negativi nei confronti degli habitat e degli habitat di specie presenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 più vicini all'area di studio, situati a una distanza di ca 500 m.

***Tutto ciò visto e considerato***

Il Comitato tecnico VIA, all'unanimità dei presenti, in merito al progetto presentato dalla Ditta Leonardo SpA, relativo a "Modifica sostanziale dello stato di fatto, consistente nell'implementare l'attività di retrofit (linea 1)", soggetto a verifica di Assoggettabilità a procedura di VIA ai sensi dell'art.19 D.Lgs n.152/06 e s.m.i., esprime **parere di non assoggettabilità a procedura di VIA**, in quanto la realizzazione dell'intervento non induce impatti significativi negativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse, nel rispetto delle seguenti condizioni ambientali:

**Condizione n.1**

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Ante operam
Oggetto della condizione	Il proponente fornisca un programma d'interventi finalizzato alla mitigazione degli impatti cumulativi evidenziati dalle risultanze del modello trasmesso con la risposta alle integrazioni (elaborato "relazione tecnica relativa all'esecuzione di un modello di dispersione in atmosfera di inquinanti rev 1") opportunamente aggiornato secondo le indicazioni fornite nella scheda di valutazione per la matrice atmosfera predisposta dai tecnici ARPAV e allegata al presente parere.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Entro 45 giorni dal rilascio del presente provvedimento
Soggetto verificatore	Città metropolitana di Venezia e ARPAV

**Condizione n.2**

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Ante operam
Oggetto della condizione	Il proponente dovrà presentare una revisione del documento <i>Valutazione di Impatto Acustico</i> tenendo conto delle seguenti indicazioni e facendo riferimento alle disposizioni del DPCM 14/11/1997: <ul style="list-style-type: none"><li>• il sorvolo degli elicotteri è tenuto al rispetto dei limiti di inquinamento acustico stabiliti dalla classificazione acustica del territorio comunale; è pertanto necessario che i livelli misurati nei</li></ul>



# Città metropolitana di Venezia

Area Tutela Ambientale

	<p>punti di monitoraggio siano utilizzati per il calcolo (per mezzo dei SEL e del numero di sorvoli giornaliero) dei livelli equivalenti riferiti al periodo di riferimento in corrispondenza dei ricettori interessati dal sorvolo, e questi siano poi confrontati con i pertinenti limiti previsti dal D.P.C.M. 14/11/1997.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Si dovranno riportare in pianta le possibili traiettorie di volo evidenziando i ricettori potenzialmente esposti e, per mezzo di un modello di calcolo, presso questi ultimi dovrà essere estesa la valutazione dei livelli di immissione da confrontarsi con i limiti di zona.</li><li>• Nei tracciati dei livelli sonori ottenuti dalle misure nei punti di monitoraggio devono essere chiaramente identificati gli eventi associati ai sorvoli degli elicotteri (non c'è sempre una corrispondenza con gli orari riportati nella tabella a pagina 28).</li><li>• Dovranno essere identificati gli eventuali ricettori potenzialmente esposti al rumore prodotto durante le attività di accensione motori sulla piazzola e presso gli stessi dovrà essere fornita una valutazione dei livelli sonori introdotti durante le attività in piazzola.</li></ul>
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Entro 45 giorni dal rilascio del presente provvedimento
<b>Soggetto verificatore</b>	Comune di Venezia e ARPAV.

### Condizione n.3

<b>CONTENUTO</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>Macrofase</b>	Ante operam
<b>Oggetto della condizione</b>	La ditta presenti una proposta di monitoraggio a camino degli inquinanti emessi e considerati nell'ambito della rivalutazione del modello di ricaduta, al fine di monitorare l'efficacia del programma degli interventi di cui alla condizione 1.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Nell'ambito della presentazione dell'istanza inerente il provvedimento AUA
<b>Soggetto verificatore</b>	Città metropolitana di Venezia.

La Dirigente  
Dott.ssa Cristiana Scarpa