



Comitato Cittadini Tessera e  
Campalto contro l'inquinamento  
acustico, atmosferico ed  
ambientale da traffico aeroportuale

c/o ASSOC. ONLUS "LA RETE"  
VIA J. CASTELLI, 4 - 30175 MARGHERA VE

Rif. CESARE ROSSI TEL. 349 6943424  
DEBORAH ONISTO TEL. 3387812038

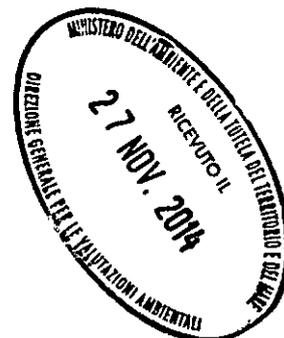


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2014 - 0039305 del 28/11/2014

Venezia, 26.XI.2014

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione generale per la Valutazione di Impatto Ambientale  
Via C. Colombo n.44  
00147 ROMA



Ogg.: Osservazioni inerenti l'ISTANZA di V.I.A. denominata:  
"Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera-Master Plan 2012" (Enac 30.09.2014)

Il Comitato Cittadini di Ca'Noghera, di Tessera, di Campalto, si è spontaneamente costituito nel 2011 per far fronte al progressivo aumento dell'inquinamento acustico ed ambientale a seguito dell'incremento *no limits* dell'attività dell'aeroporto M.Polo in costanza di un disinteresse totale dell'ente governativo titolare e del gestore privato verso il problema della sostenibilità ambientale di tale sviluppo e della mitigazione degli inquinamenti in atto.

Il Comitato aderiscono 67 nuclei familiari dei territori adiacenti al sedime maggiormente oberati dalle ricadute negative dell'attività aeroportuale (oltre alle tre frazioni nominate anche Marcon, Quarto d'Altino, Cavallino, Burano e Sant'Erasmo)

#### PREMESSA

L'aeroporto Marco Polo di Venezia nell'ultimo quindicennio ha ampliato le proprie capacità ricettive ed aumentato notevolmente la movimentazione aerea e le attività a terra ad essa connesse.

Invero dal 2000 al 2013 i movimenti aerei (atterraggi e decolli) sono passati da 62.000 a 81.000 .

Potenziamento dell'infrastruttura ed aumento delle attività sono avvenute **senza che l'aeroporto Marco Polo abbia mai ottenuto un Decreto di Compatibilità** , vedi procedura EU PILOT 3719/12/ENVI.

## OSSERVAZIONE n° 1

Il proponente di una istanza V.I.A. non può essere l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) poiché esso è l'ente pubblico cui spetta il compito di controllare e vigilare sulle attività svolte dal gestore dell'aeroporto (SAVE nel caso di specie).

Invero ENAC, assumendo il ruolo e le funzioni di autorità competente, non può essere anche il soggetto proponente l'istanza di VIA su di un piano di sviluppo predisposto dal gestore.

Se così non avvenisse- come a nostro avviso avvenuto per l'istanza in oggetto- si sostanzierebbe un'impropria commistione tra i due attori (committente e autorità competente) tale da inficiare l'obiettività del giudizio.

Giusta è stata quindi, in merito a siffatto conflitto di interessi, l'indicazione della Direttiva Europea 2014/52/EU la quale, pur potendo essere recepita dagli Stati membri entro il 2017, afferma comunque un sano principio di trasparenza che può essere assunto come orientamento già da ora.

- Si chiede quindi che l'istanza in oggetto sia da ENAC ritirata e, se del caso, ripresentata dal gestore SAVE spa.

## OSSERVAZIONE n° 2

A fine 2011 il gestore aeroportuale SAVE spa ha presentato il "Piano di sviluppo aeroportuale al 2030 (Master Plan 2030)" successivamente approvato in via tecnica da ENAC ([http://www.enac.gov.it/Aeroporti e Compagnie Aeree/Aeroporti Italiani/Master Plan/Index.html](http://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/Aeroporti%20Italiani/Master%20Plan/Index.html) tab. Aeroporti con MP approvati dall'Enac) con una previsione di importo di spesa 2030 di € 1764,00 milioni.

All'interno di tale Masterplan 2030 sono previste tutte le opere e gli interventi che ora sono stati "spacchettati" nel Masterplan 2021, per un importo di 360 milioni di euro dei suddetti 1764,00 milioni di euro.

All'interno dello Studio vi sono molti riferimenti all'ampliamento progettato nel Masterplan 2030 pur senza- accortamente- mai nominarlo, come se fosse inesistente

- doc. Relazione Illustrativa .:

**pag.14,**... *l'area prossima all'aeroporto verso l'entroterra presenta ancora ampi spazi agricoli che possono garantire, con adeguata pianificazione, spazi ottimali per lo sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi a lungo termine.*

**pag. 27,** *Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale a Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali dovranno essere predisposti dagli Enti competenti adeguati strumenti urbanistici a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto.*

**pag.104,** *Le nuove opere sono programmate inoltre nell'ottica di sviluppo a lungo termine quale "gate intercontinentale", aeroporto strategico per la macroarea del Nord Est così come previsto dal Piano nazionale degli aeroporti all'esito dei risultati dello Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale*

Del resto la stessa Direzione nazionale dell'Enac nella nota di gennaio 2014 (n. 5785/Cia) di approvazione del P.A.T al comune di Venezia dello scorso febbraio riconosce che il medesimo Piano, di nuova formulazione, "tende ad armonizzare le previsioni urbanistiche dello stesso con i principi di tutela del territorio che caratterizzano le zone "C" e "D" del piano di rischio associato alla nuova pista prevista nel Master Plan (n.b. al 2030) dell'aeroporto di Venezia, approvato in linea tecnica dalla scrivente in data.12.10.2012"

Enac ha approvato il Masterplan 2030, che è comprensivo di tutte le opere del MasterPlan al 2021, ed essendo un Piano di sviluppo pluriennale si reputa che procedura corretta dovrebbe essere quello di sottoporlo ad una VAS finalizzata a valutare l'opera nella sua interezza ed il carico sostenibile dall'ecosistema nel quale si realizzerebbe e, se di esito positivo, poi presentare Istanza di VIA sulla prima tranche attuativa, quale appunto il Master Plan 2021.

Non è ammissibile, ad avviso del Comitato, che dopo aver approvato un Masterplan al 2030, ancora non privo di Via, presenti una Istanza di VIA per un Masterplan con scadenza al 2021.

La procedura adottata da Enac, nella fattispecie, potrebbe sostanziarsi un tentativo di procedura ("spezzatino d'opera") elusiva della VIA più volte dichiarata illegittima dal Consiglio di Stato :

1. "*La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo*" (Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368).

2. "*Per valutare se occorra o meno la VIA è necessario avere riguardo non solo alle dimensioni del progettato ampliamento di opera già esistente, bensì alle dimensioni dell'opera finale, risultante dalla somma di quella esistente con quella nuova, perché è l'opera finale nel suo complesso che, incidendo sull'ambiente, deve essere sottoposta a valutazione*" (Sez. VI, 15 giugno 2004, n. 4163).

3. "*è illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza*" (Consiglio di Stato Sez. IV - 2.10.2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760).

- Si chiede che l'Istanza di VIA "Master Plan 2021" sia ripresentata dal proponente Istanza di una istanza VAS sul Master Plan 2030 che è comprensivo delle opere e degli interventi ora spaccettati nel Master Plan 2021, il quale ultimo necessiterà dopo di una VIA

### OSSERVAZIONE n° 3

Riferimento

Elaborato A- Riferimento Progettuale

Il Masterplan 2021 oggetto di Istanza di VIA considera come situazione "Base" (o "Opzione Zero") lo stato dell'Aeroporto "cristallizzato al 2013" ( pag.17 ).

Questa determinazione è arbitraria ed impropria poiché in realtà il punto di partenza di una corretta procedura di VIA deve iniziare dal marzo 1999 (entrata in vigore della **Direttiva 97/11/CE** e della **L.R.n.10** del medesimo mese "**Disciplina dei contenuti e delle procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale**).

Da tale mese di marzo 1999 qualsiasi successiva Istanza di VIA deve o dovrebbe iniziare a calcolare e quantificare gli impatti ambientali che l'Aeroporto di Venezia ha determinato e andrà a creare sull'ambiente e sul territorio circostante il sedime aeroportuale e calcolare il complesso delle opere di Mitigazione e di Compensazione Ambientale che devono essere realizzate .  
Da ribadire che l'infrastruttura Aeroporto di Venezia è da sempre mancante di una Valutazione d'Impatto Ambientale e continua ad operare ed a potenziarsi .

L'Opzione Zero al 2013 è base fuorviante sia per valutare la dinamica relazionale Infrastruttura/territorio che ha determinato lo Stato di fatto, sia pure per effettuare stime al 2021 attendibili.

La scelta riduttiva del 2013 come anno "base", a nostro avviso, risulta strumentale ad una riduzione del gap stimato fra lo Stato attuale e gli impatti al 2021.

Lo scrivente Comitato è convinto che l'attuale attività aeroportuale abbia già superato il limite di sostenibilità dell'ecosistema ( persone ed ambiente) che sfrutta.

- Si chiede che l'Istanza di VIA in oggetto sia riproposta con un "opzione 0" all'anno 2000 .

#### **OSSERVAZIONE n° 4**

Riferimento

**Elaborato C-Quadro di Riferimento Ambientale-Rumore**

A pag.10 è riprodotta la Figura C1-1 "Area vasta individuata come componente rumore" preceduta da questo testo : *L'Area vasta racchiude le aree potenzialmente interessate da livelli di rumore prossimi ai limiti di zona previsti dal DPCM 14.11.97 comprendendo ampie porzioni dei comuni di Venezia, Marcon, Roncade (TV) e Quarto d'Altino ,individuate anche in relazione all'ampiezza delle celle censuarie ISTAT.*

Nell'Avviso al Pubblico del 30 settembre 2014 non risulta essere stato coinvolto come "Comune Interessato" il Comune di Roncade (TV)

Oltre al comune di Roncade anche altri "Comuni Interessati" e l'Ente Provincia di Treviso non sono stati coinvolti nel procedimento di VIA, nonostante i loro territori siano sorvolati ed interessati dalle rotte aeree e pertanto comuni soggetti a potenziali inquinamenti- da rumore e dell'aria-generati dai voli ( Tavola C5-2)

In particolare il territorio del comune di Cavallino/Treporti è interessato oggi dal sorvolo, ad una quota di allontanamento fra i 1600/1800 metri l'87% dei 120 aeromobili che quotidianamente decollano dal M.Polo,tant'è che una rilevazione fonometrica di ARPAV ha riscontrato superamenti notturni del limite L<sub>van</sub> ( **Report 142/RU/13.3**)

In misura ora minore,ma entro il 2021 sicuramente maggiore , anche lo spazio aereo sopra i comuni di Jesolo(lido) e di Casale sul Sile è (sarà) interessato dal transito di aeromobili in quota di allontanamento .

Tali amministrazioni locali sono da ritenersi " Enti Interessati" ai quali deve essere garantita la possibilità di esaminare, illustrare ai cittadini e esprimere il parere previsto dall'art.7 della L.R.n.10/99- in virtù della Sentenza del TAR Veneto Sez.III n.304 del 2 febbraio 2010 confermata anche dal Consiglio di Stato con Sentenza 1445/2011.

- **Alla luce di quanto sopra, si chiede che l'Istanza di VIA sia ritirata e ripresentata dal proponente , con il coinvolgimento in essa, come "enti interessati" i Comuni di Roncade (TV), di Cavallino/Treporti (VE) , di Jesolo (VE), di Casale sul Sile (TV) e l'Ente Provincia di Treviso.**

## Osservazione n° 5

Riferimento

Elaborato A- Quadro di riferimento programmatico

Al Inquadramento territoriale

Le precisazioni contenute nel testo e nella nota 2 in calce di pag.6

In termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Venezia e ai comuni limitrofi (Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino-Treporti). L'area vasta ricade interamente all'interno della Provincia di Venezia.....

2 I comuni inclusi nella presente valutazione sono stati scelti in base all'area di influenza del rumore aeroportuale, di cui alla Sezione C - Quadro di riferimento ambientale (componente "rumore") del presente SIA, e in base all'interesse verso le tematiche aeroportuali (sempre in relazione al rumore) che hanno portato recentemente alla partecipazione dei comuni di Marcon e Cavallino-Treporti alla commissione (detta commissione aeroportuale o commissione ambiente), istituita ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997.

sono doppiamente non del tutto vere ed anche in contrasto con il dettato della citata LR. 10/99 per il motivo di cui all'Osservazione n°4, poiché

- i comuni di Roncade e di Cavallino/Treporti e Mira sono individuati come comuni rientranti nella cd. *area vasta* (fig.A1-2,pag.7 ) interessata dagli impatti (rumore in primis) e quindi sono da considerarsi "comuni interessati", ma non sono stati oggetto di informazione diretta ed di invio documentazione nell'Avviso al Pubblico di ENAC del 30 settembre us..
- il Comune di Marcon come risulta agli atti della Commissione ex art. 5 DM 31.X.1997 fino alla data dell'ultima sua riunione ( n.b. 15.X.2013 !!) non era componente della Commissione medesima e risulta, a verifica effettuata alla data della presente, che il medesimo ente non abbia ricevuto da Enac richiesta di indicare i rappresentanti in seno alla Commissione ed invito a parteciparvi in futuro.

Le affermazioni espresse e non basatesi su di una verifica fattuale, evidentemente mai operata dallo Studio, testimoniano della superficialità e della strumentalità di elaborazione, che emergono anche in altri punti dello Studio oggetto di successive nostre Osservazioni; caratteristiche che sono confermate anche dal **grossolano errore** di inserire il Comune di Roncade nella provincia di Venezia invece che in quella di Treviso (con il conseguente obbligo di considerare la Provincia di Treviso come " ente interessato")

- **La richiesta è che il capitolo Al sia ritirato e ripresentato con contenuti aderenti alla realtà dei fatti e privo della nota 2 non completamente veritiera e con l'interessamento dei comuni di Mira, di Jesolo, di Cavallino/Treporti , di Roncade , di Casale sul Sile e dell'Ente Provincia di Treviso.**

## OSSERVAZIONE n° 6

Riferimento

Elab. C RUMORE Rel.

La realtà acustica di Tesserà "centro" (1.200 abitanti) così come appare dalla descrizione al 2013 ed ancor di più al 2021 è molto prossima a quella vivibile in *un bosco di alta montagna*.

Le prime residenze di Tesserà si trovano a meno 600 metri dall'area notoriamente di maggior emissione sonora: cioè il punto di attesa di decollo e i primi 100 mt di movimento dove l'aeromobile esprime la massima potenza propulsori generando una pressione sonora di 125/130 Db, ben oltre la soglia del rumore doloroso. ( Fig.1)

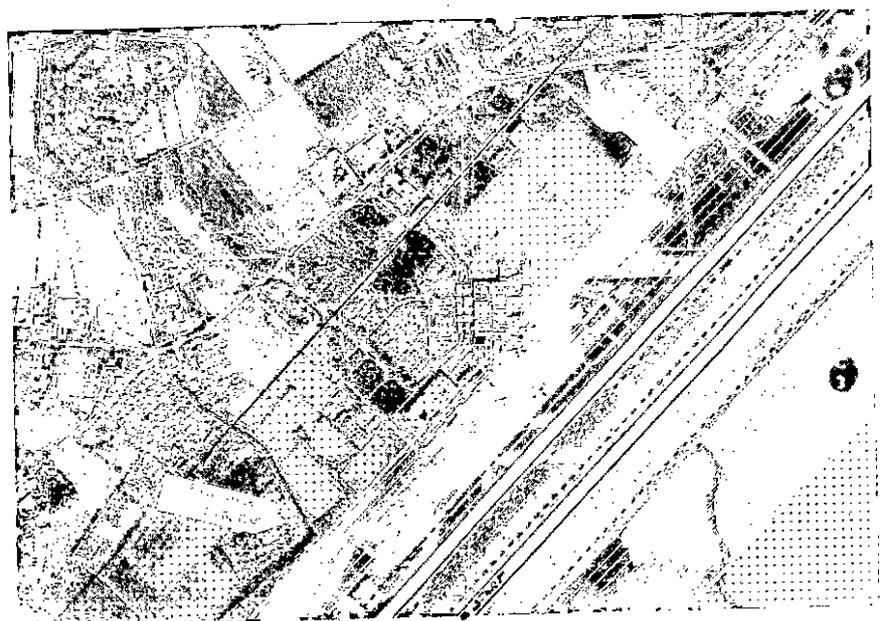


Fig. 1

Il Comitato, al fine di una comprensione più realistica, ha chiesto più volte che SAVE producesse un istogramma dei **picchi di pressione sonora** rilevati in un arco, ad esempio, di mezza giornata dal fonometro di via Bazzera (ad di fuori del limite esterno zona A, ma fronte punto di attesa decollo).

Il gestore ha risposto che è obbligato solo alle rilevazioni previste dalle norme (Lva mensile).

E' di facile comprensione come il cittadino non percepisca disturbante un rumore pari alla media logaritmica mensile, bensì di volta in volta l'intensità dell' evento sonoro.

E' come se al posto dell'aeroporto vi fosse un poligono militare di tiro e fossero sparate un centinaio di cannonate di diverso calibro durante il giorno. Il cittadino è disturbato dal rumore delle singole cannonate, prima che dalla media del loro rumore!

Lo Studio evita di ricordare questo fatto, come pure evita di informare che ad appena 300 metri tale fonte di gran rumore c'è un **Centro Sociale-Ricreativo** ed un pubblico **Parco giochi attrezzato per bambini**.

Sull'abitato di Tesserà grava quotidianamente il rumore prodotto dal 100% degli atterraggi (ca.100), dal 100% dei decolli (ca 120) e dal 100% dei relativi rullaggi (taxiing) - per una media giornaliera che nel 2013 è risultata pari a 221 movimenti/giorno - e d'inverno anche parte delle attività di de-icing.

Le rumorose movimentazioni che interessano l'abitato di Tesserà concernono il rullaggio degli aeromobili per il decollo indirizzate verso la **medesima zona di testata pista 04 Sinistra (in alternativa sulla 04 Destra): nello spazio denominato Holding Point prospiciente e prossima all'abitato di Tesserà.**

Una menzione particolare riguarda il rumore immesso su Tesserà dai prolungati rullaggi in testa pista taxiway 04L/22R (mediamente non meno di 6/7 minuti per a/m) e successivo stazionamento pre - ingresso in pista che nelle fasce orarie di punta vede in **fila e rullanti e rullanti anche 5 velivoli in attesa di decollo.**

Il computo dell'impatto acustico generato in questa fase di rullaggio è identificato come "ground noise" (rumore al suolo) è stato incongruamente ritenuta irrilevante dall'estensore dell'impatto acustico inerente la relazione ambientale inquadrata dal maspertplan al 2021. A parere dell'osservante l'assenza stessa del computo del "ground noise" al 2013 risulta impropria ed inficia la relazione acustica "fotografia delle emissioni acustiche generate dai movimenti a terra" degli aeromobili.

Al fine di caratterizzare correttamente "l'impatto acustico" al suolo, in abbinamento a quello modellizzata con il sistema INM (Integrated Noise Model come disposto dallo specifico Decreto 31-10-97) per le fasi di atterraggio (si suppone abbinata all'inversione di spinta - reverse ), di decollo ed eventuale riattaccata, diventa e si impone come misura indispensabile anche la stima del ground noise per le fasi di rullaggio.

Una valutazione distintiva pertanto deve essere svolta in relazione alla fase di che assomma anche il tempo medio di rullaggio, attesa al decollo (holding point area) ed eventuale procedura di de-icing e anti-icing con gli innegabili riflessi di emissioni acustiche sull'abitato di Tesserà.

In questo contesto occorre evidenziare come il gestore aeroportuale - confermando l'incidenza del fenomeno ground noise a Venezia Tesserà - abbia da tempo assunto l'impegno a valutare l'impatto "ground noise" rimandando ad un generico software CDM (Airport Collaborative Decision Making) per la riduzione dei tempi di rullaggio, senza alcun riscontro positivo, né notizie ulteriori.

Altra tipologia di rumore immesso sugli abitati di Ca' Noghèra, Tesserà e di Campalto da attività aeroportuali che lo Studio esplicitamente ha ommesso di considerare è quello settimanalmente generato dal sorvolo a bassa quota (170 metri) degli **elicotteri** del Reparto Voio della PS. Ciò avviene per il servizio di vigilanza sul sedime aeroportuale e su aree adiacenti ed assi stradali di accesso.

Tale servizio viene svolto una o due volte alla settimana per una durata media di 30 /40 minuti e consiste nel sorvolo ellittico del sedime più volte (fino anche a 20 volte A/R) in tal modo inondando le tre frazioni di Ca' Noghèra, Tesserà e Campalto di un rumore altamente disturbante, come si può immaginare, e suscita gran lamentele nei residenti tant'è che è intervenuto il Questore per assicurare i cittadini che sarà fatto tutto il possibile per limitare il disturbo acustico.

Il rumore sarà sicuramente registrato dai 4 fonometri perché i sorvoli sono quasi sulla loro verticale, ma tale rumore non è stato considerato dallo Studio "rumore aeroportuale" quando invece è lapalissiano che esso si origina come attività per l'aeroporto ed esiste solo in virtù dell'esistenza dell'infrastruttura.

Il Comitato ritiene **erronea** anche questa omissione.

Infine, Tesserà dal 2012 è oberata - in conseguenza ad una contestatissima decisione di ENAV spa - dal prolungato "rombo" (durata +/- 120") del sorvolo (quota fra 1900-2200 metri) della quasi totalità degli aa/mm decollati due minuti prima dal M.Polo e con rotta verso il VOR di Vicenza: rumore di fondo aggiuntivo per circa 100 volte al giorno che se non per legge definibile "rumore", sicuramente deve essere considerato fonte di fastidio (*annoyance*).

Come si è cercato di spiegare, è una tipologia di rumore sì diversificato quella che colpisce direttamente le abitazioni di Tesserà, poiché non incontra alcun ostacolo naturale o artefatto alla sua propagazione.

Nonostante le numerose proteste dei residenti, Enac e SAVE si sono sempre dimostrati disinteressati ad attuare interventi di abbattimento del rumore. Anche di questa caratteristica composizione del rumore su Tesserà lo studio **non fa menzione**

Il Comitato per questi motivi - e per quello materia della OSSERVAZIONE che segue - nutre seri dubbi sull'attendibilità della descrizione dell'Opzione D sulla quale lo Studio costruisce altrettanto inattendibili previsioni al 2021.

- **La richiesta è che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) così come previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise.**
- **Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini - con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione D) e quella stimata al 2021.**

## OSSERVAZIONE n° 7

Riferimento

Elab. C. RUMORE

Lo Studio nella costruzione delle mappe acustiche dell' Opzione 0 non tiene in alcuna considerazione i dati contenuti nel rapporto Arpav concernente una rilevazione di 9 giorni (12-22/X/2012) effettuata con un fonometro posto su di una abitazione di Tesserà fronte aerea di pista sopra citata, ad una distanza di 800 metri da essa; posizione più arretrata quindi di quella ove è situata il fonometro SAVE in di via Bazzera sui dati del quale si è basata la costruzione dell' Opzione 0.

La rilevazione ArpaV che riportava dei valori Laeq superiori o appena inferiori di 1 db o 0,5 db al limite di 60 db diurni, ma in ben 5 notti su 9 riportava superamento del limite classificazione comunale e del Lvan.

Nella sintesi di commento " ... si riscontra l'evidenza che questi superamenti sono stati causati dal rumore di origine aeroportuale. (Rapporto 24/RU/12 allegato )

Il clima acustico così descritto- appena due mesi prima dell'inizio di attività del fonometro SAVE- è ben più pesante di quello preso come base per elaborare l' Opzione 0, sui valori del descrittore Lva, elaborati dal software SARA .

Il sistema di monitoraggio del gestore usa .." il software " **SARA - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale**" come necessario per l'analisi e l'elaborazione dei dati, per la correlazione dei dati fonometrici con i tracciati radar, per il calcolo dei descrittori acustici in particolare LVA, per la presentazione dei risultati. (Elab.RUMORE Relazione pag.23) .

In molti altri punti dello Studio si riportano dati desunti dall'applicazione della modellistica scelta, la quale però utilizza aspetti della movimentazione degli aa/mm quali ad esempio " traiettorie di decollo, valori di volo, tracce radar, condizioni meteo, procedure di volo, tecniche di pilotaggio " (pag.44) sicuramente corretti, ma che sono incompleti per descrivere il clima acustico a Tesserà in quanto manca la valutazione del "ground noise": in nessuna parte dello Studio si cita tale aspetto problematico. Non vengono considerati rumori non associabili a tracce radar quali

- il rumore taxiing/rullaggi (pag.53)
- la spinta a massima potenza al punto di attesa decollo e dei primi 100 metri di movimento dell'a/m;
- il sorvolo a bassa quota degli elicotteri P.S.

In tal modo una quota complessiva di rumore su Tesserà non concorre al descrittore Lva e quindi lo Studio fornisce nell' Opzione 0 una mappa del rumore a Tesserà sottostimata inficiando in tal modo anche la previsione al 2021.

Il Comitato reputa necessario che i dati elaborati da SARA siano integrati con i dati relativi al rumore a terra, magari rilevato dallo specifico radar esistente al M.Polo

Una conferma indiretta del dubbio circa la sottostima detta è fornita dall'unica previsione di aumento di ca 5 Db del l'impatto acustico al 2021 del maggior numero di movimentazioni che attiene alle 12 residenze situate a Tesserà "periferia nord. e su tali edifici è previsto l'intervento di in sonorizzazione.

C'è da precisare che tali residenze sopportano l'impatto acustico dovuto principalmente dagli aa/mm in già in quota di decollo (< 100 metri); aa/mm che lasciano traccia radar, la quale viene correttamente correlata al rumore del singolo a/m dal software SARA che elabora esattamente il descrittore Lva.

Ciò determina che la misura dell'impatto sia per lo più esatta e considerato l'aumento significativo dei decolli è comprensibile l'aumento dei 5 Db.

Diversa la situazione dell'abitato di Tesserà "centro" dove il fonometro registra anche il notevole e vario rumore a terra, ma il software SARA elabora solo i dati correlabili a tracce radar che, nella fattispecie, sono solo quelli degli aa/mm in avvicinamento, i quali notoriamente producono una pressione sonora diversa e inferiore ( e meno disturbata in linea generale)

Appare al Comitato scontato come il rumore a terra, il cosiddetto "ground noise" generato dagli aeromobili al suolo (parcheggio, messa in moto, prova motori, rullaggi, de-icing, ecc.), non trovi riscontro nell'analisi del software SARA perchè non integrato/correlato dai tracciati radar. Questi ultimi ( i tracciati), infatti, concernono esclusivamente la fase volo degli aeromobili. E talora lo stesso tracciato radar non corrisponde al velivolo al distacco dal suolo

e/o al momento della toccata in pista, bensì da una altitudine più elevata: anche 200/300 piedi di altezza (60-100 metri). Non agevolando una oggettiva e corretta corrispondenza e correlazione tra aeromobile ed emissioni sonore. .

Ma è anche un ulteriore riscontro a rendere "precario" e non immediatamente oggettivo il dato Lva riportato dalla rete delle centraline di monitoraggio.

Il DM 20/5/99 indica che le centraline di misura debbano essere poste in corrispondenza delle traiettorie di decollo/atterraggio. Questa caratteristica impone, prima della collocazione delle centraline, un'accurata analisi del territorio circostante l'aeroporto e delle procedure di volo. La corretta ubicazione delle stazioni di misura è una condizione necessaria per un'adeguata funzionalità del sistema.

Il posizionamento e la congrua funzionalità delle diverse tipologie delle centraline inoltre deve essere sottoposta a verifica annuale da parte della competente ARPA (vedi ad esempio il Rapporto tecnico 2013 dell'ARPA Lombardia - Settore Monitoraggi Ambientali la "Verifica di conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale") e, a tale riguardo, mancano riscontri relativi alla rete di monitoraggio della SAVE di Venezia..

Attendibilità del monitoraggio e la conformità tecnico-operativa della rete rimanda quindi

all'adeguatezza nel posizionamento del microfono, il suo orientamento (del microfono), altezza del microfono dovrebbe corrispondere a 4 metri +/- 0.2. L'elaborazione del calcolo dell'LVA è in relazione alla manutenzione ordinaria e straordinaria, alla mancanza di ostacoli tra traiettoria nominale percorsa dagli aerei, le pareti riflettenti, in definitiva l'esistenza di un Certificato di calibrazione fornito dal costruttore per tutti gli elementi della catena microfonica In vigore quello del costruttore o certificato SIT.

- Anche in relazione a questa Osservazione è quindi inevitabile ed indispensabile che il proponente ritiri l'Elaborato C RUM Relazione e lo ripresenti con una elaborazione dell'impatto complessivo utilizzando il modello matematico INM (7.0 o successivo) secondo quanto previsto dai relativi "decreti ministeriali", valutando oggettivamente anche il Ground Noise.
- Per una qualificata e comprensiva analisi dell'impatto acustico complessivo appare inoltre indispensabile la necessità di poter disporre di un Report documentale - fruibile ad esperti e cittadini - con la elencazione e descrizione dei dati di input aeronautici, meteo e restanti impiegati dagli estensori della Relazione. Con una comparazione tra la fase ground-noise ed air-noise attualizzata al 2013 (Opzione D) e quella stimata al 2021.



ARPAV  
Agenzia Regionale  
per la Prevenzione e  
Protezione Ambientale  
del Veneto

ALLEGATO OSSERVAZIONE 7



REGIONE del VENETO



Sistema di Gestione Certificato  
UNI EN ISO 9001:2008

Dipartimento Provinciale di Venezia  
Via Lissa, 6  
30174 Venezia Mestre Italy  
Fax +39 041 5445500  
e-mail: dapve@arpa.veneto.it  
PEC: dapve@pec.arpa.it

Servizio Controllo ambientale  
U.O. Fisica Ambientale

## AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA-TESSERA

### VALUTAZIONI DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO GENERATO DALLE ATTIVITÀ AEROPORTUALI NELLE ZONE DI TESSERA, CA' NOGHERA E CAMPALTO IN COMUNE DI VENEZIA

A seguito di richiesta del Comune di Venezia, personale del Servizio Territoriale dell'ARPAV - Dipartimento Provinciale di Venezia ha eseguito, nel periodo dal 12 al 22 ottobre 2012, rilievi fonometrici in ambiente esterno, nei pressi di edifici abitativi situati in via Alessandria, 16 ed in via Leonino da Zara, 5 a Tessera - Venezia, in via Paliaghetta, 4 a Ca' Noghera - Venezia e in via Passo Campalto, 219 a Campalto - Venezia.

Scopo delle misure era di verificare l'impatto acustico determinato dalle attività di atterraggio, decollo e movimentazione in pista degli aeromobili presso l'aeroporto Marco Polo di Tessera - Venezia.

Le modalità di misura ed i relativi risultati sono riportati in dettaglio nei Rapporti di Prova n. 24/RU/12.1, 24/RU/12.2, 24/RU/12.3, 24/RU/12.4, che costituiscono allegato alla presente relazione.

L'area di indagine è esterna all'intorno aeroportuale, pertanto il riferimento normativo per la valutazione dei risultati delle misure è costituito dal D.P.C.M. 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

In riferimento alla classificazione delle destinazioni d'uso del territorio, prevista dalla Legge 447/95, approvata dal Comune di Venezia con Deliberazione del C.C. n. 39 del 10/2/2005, le posizioni di misura si collocano nel modo seguente:

- |   |   |
|---|---|
| - Posizioni di misura nell'abitato di Tessera<br>(via Alessandria, via Leonino da Zara) | zona di classe III - "Aree di tipo misto".              |
| - Posizione di misura nell'abitato di Ca' Noghera:<br>(via Paliaghetta)                 | zona di classe III - "Aree di tipo misto".              |
| - Posizione di misura di via Passo Campalto :   | zona di classe II - "Aree prevalentemente residenziali" |

I limiti applicabili pertanto sono i seguenti:

#### Ambiente esterno

<b>Limiti di immissione assoluti CLASSE III :</b>	diurno 60 dB(A) $L_{Aeq,TR}$	notturno 50 dB(A) $L_{Aeq,TR}$
<b>Limiti di immissione assoluti CLASSE II :</b>	diurno 55 dB(A) $L_{Aeq,TR}$	notturno 45 dB(A) $L_{Aeq,TR}$

(Tab. C DPCM 14/11/97)

I risultati dei monitoraggi sono riportati in dettaglio nei Rapporti di prova allegati.  
L'esito dei monitoraggi è qui sinteticamente descritto:

#### a) Posizione Via Alessandria (zona si classe III) (RdP 24/RU/12.1)

Sia nel periodo diurno che nel periodo notturno, i livelli di immissione  $L_{Aeq,TR}$  sono risultati inferiori ai limiti.

Per quanto riguarda l'origine dei superamenti riscontrati, identificata per il periodo notturno nelle movimentazioni di velivoli avvenute nella fascia oraria 23-6, si evidenzia che le movimentazioni di aeromobili civili, negli aeroporti civili, sono vietate nella suddetta fascia oraria, ai sensi dell'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997, n. 496 come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999, n. 476, con esclusione dei voli di stato, sanitari e di emergenza.

Le movimentazioni di aeromobili nella fascia oraria dalle 23 alle 6 possono essere autorizzate per i singoli aeroporti, a determinate condizioni, con apposito Decreto del Ministro dell'Ambiente; tuttavia non risulta che per l'Aeroporto Marco Polo sia mai stata rilasciata alcuna autorizzazione in tal senso.

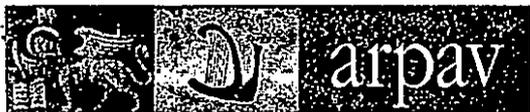
Per quanto riguarda il problema relativo ai ri-sorvoli dell'abitato di Tessera, segnalato anche in sede di Commissione Rumore Aeroportuale dal Comitato Cittadini di Tessera e Campalto, l'analisi effettuata, riferita al solo periodo diurno (basata su informazioni fornite dal Comitato stesso) ha evidenziato che questi eventi sono rilevabili strumentalmente, ma non contribuiscono in modo rilevante al livello sonoro complessivo che peraltro, nel periodo diurno, nelle posizioni di misura di Tessera è risultato sempre inferiore al limite di zona di classe III.

Mestre, 25/01/2013

Il Tecnico  
dott. Angelo Scarpa

Il Fisico Dirigente  
dott. Daniele Sepulcri

Allegati: Immagini posizioni di misura  
Rapporto di Prova n. 24/RU/12.1 (Tessera via Alessandria)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.2 (Tessera via Zara)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.3 (Campalto via Passo Campalto)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.4 (Ca' Noghera Via Paliaghetta)



ARPAV  
Agenzia Regionale  
per la Prevenzione e  
Protezione Ambientale  
del Veneto



REGIONE DEL VENETO



Sistema di Gestione Certificato  
UNI EN ISO 9001:2008

Dipartimento Provinciale di Venezia  
Via Lissa, 6  
30174 Venezia Mestre Italy  
Fax +39 041 5445500  
e-mail: dapve@arpa.veneto.it  
PEC: dapve@pec.arpa.vv.it

Servizio Controllo ambientale  
U.O. Fisica Ambientale

## AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA-TESSERA

### VALUTAZIONI DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO GENERATO DALLE ATTIVITÀ AEROPORTUALI NELLE ZONE DI TESSERA, CA' NOGHERA E CAMPALTO IN COMUNE DI VENEZIA

A seguito di richiesta del Comune di Venezia, personale del Servizio Territoriale dell'ARPAV - Dipartimento Provinciale di Venezia ha eseguito, nel periodo dal 12 al 22 ottobre 2012, rilievi fonometrici in ambiente esterno, nei pressi di edifici abitativi situati in via Alessandria, 16 ed in via Leonino da Zara, 5 a Tessera - Venezia, in via Paliaghetta, 4 a Ca' Noghera - Venezia e in via Passo Campalto, 219 a Campalto - Venezia.

Scopo delle misure era di verificare l'impatto acustico determinato dalle attività di atterraggio, decollo e movimentazione in pista degli aeromobili presso l'aeroporto Marco Polo di Tessera - Venezia.

Le modalità di misura ed i relativi risultati sono riportati in dettaglio nei Rapporti di Prova n. 24/RU/12.1, 24/RU/12.2, 24/RU/12.3, 24/RU/12.4, che costituiscono allegato alla presente relazione.

L'area di indagine è esterna all'intorno aeroportuale, pertanto il riferimento normativo per la valutazione dei risultati delle misure è costituito dal D.P.C.M. 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

In riferimento alla classificazione delle destinazioni d'uso del territorio, prevista dalla Legge 447/95, approvata dal Comune di Venezia con Deliberazione del C.C. n. 39 del 10/2/2005, le posizioni di misura si collocano nel modo seguente:

- |   |   |
|---|---|
| - Posizioni di misura nell'abitato di Tessera<br>(via Alessandria, via Leonino da Zara) | zona di classe III - "Aree di tipo misto".              |
| - Posizione di misura nell'abitato di Ca' Noghera:<br>(via Paliaghetta)                 | zona di classe III - "Aree di tipo misto".              |
| - Posizione di misura di via Passo Campalto :   | zona di classe II - "Aree prevalentemente residenziali" |

I limiti applicabili pertanto sono i seguenti:

#### Ambiente esterno

Limiti di immissione assoluti CLASSE III :      diurno 60 dB(A)  $L_{Aeq,TR}$       notturno 50 dB(A)  $L_{Aeq,TR}$

Limiti di immissione assoluti CLASSE II :      diurno 55 dB(A)  $L_{Aeq,TR}$       notturno 45 dB(A)  $L_{Aeq,TR}$

(Tab. C DPCM 14/11/97)

I risultati dei monitoraggi sono riportati in dettaglio nei Rapporti di prova allegati.  
L'esito dei monitoraggi è qui sinteticamente descritto:

#### a) Posizione Via Alessandria (zona si classe III) (RdP 24/RU/12.1)

Sia nel periodo diurno che nel periodo notturno, i livelli di immissione  $L_{Aeq,TR}$  sono risultati inferiori ai limiti.

Per quanto riguarda l'origine dei superamenti riscontrati, identificata per il periodo notturno nelle movimentazioni di velivoli avvenute nella fascia oraria 23-6, si evidenzia che le movimentazioni di aeromobili civili, negli aeroporti civili, sono vietate nella suddetta fascia oraria, ai sensi dell'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997, n. 496 come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999, n. 476, con esclusione dei voli di stato, sanitari e di emergenza.

Le movimentazioni di aeromobili nella fascia oraria dalle 23 alle 6 possono essere autorizzate per i singoli aeroporti, a determinate condizioni, con apposito Decreto del Ministro dell'Ambiente; tuttavia non risulta che per l'Aeroporto Marco Polo sia mai stata rilasciata alcuna autorizzazione in tal senso.

Per quanto riguarda il problema relativo ai ri-sorvoli dell'abitato di Tessera, segnalato anche in sede di Commissione Rumore Aeroportuale dal Comitato Cittadini di Tessera e Campalto, l'analisi effettuata, riferita al solo periodo diurno (basata su informazioni fornite dal Comitato stesso) ha evidenziato che questi eventi sono rilevabili strumentalmente, ma non contribuiscono in modo rilevante al livello sonoro complessivo che peraltro, nel periodo diurno, nelle posizioni di misura di Tessera è risultato sempre inferiore al limite di zona di classe III..

Mestre, 25/01/2013

Il Tecnico  
dott. Angelo Scarpa

Il Fisioco Dirigente  
dott. Daniele Sepulcri

Allegati: Immagini posizioni di misura  
Rapporto di Prova n. 24/RU/12.1 (Tessera via Alessandria)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.2 (Tessera via Zara)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.3 (Campalto via Passo Campalto)  
Rapporto di Prova n. 24/RU/11.4 (Ca' Noghera Via Paliaghetta)

## OSSERVAZIONE n° 8

### Riferimento

### Elab. Piani di rischio stato di fatto e stato di progetto Tavv.12-1, 12-2

Nel febbraio 2014 il Comune di Venezia ha adottato il Piano di rischio. (fig 2 )

In quella circostanza il Comitato aveva fatto osservare all'Amministrazione comunale che le fasce di rispetto dell'aeroporto dovevano essere calcolate partendo da ciascuna pista, poiché l'aeroporto stesso è dotato di due piste egualmente abilitate a decolli ed atterraggi di aa/mm ancorché la più corta 04/R-22/L fosse usata come taxiway.

L'Enac nazionale, cui il Comune aveva girato il quesito, approvando ( nota del 20.01.2014 n.5768/CIA) il piano di rischio elaborato solo su una pista ) di fatto rispondeva al quesito.

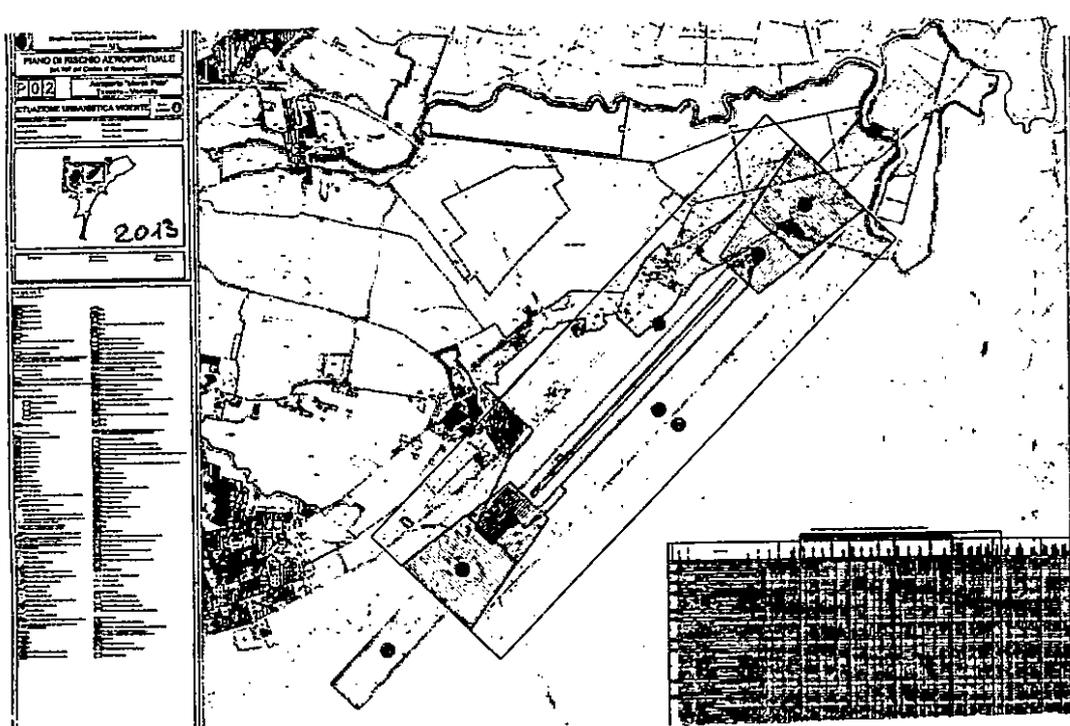
Nello Studio sono presentate la Tav.12-1 Piano di Rischio- stato di fatto e la Tav. 12-2 Piano di rischio stato di progetto nelle quali sono definite le zone di rispetto invece calcolate su ciascuna delle due piste (come sostenuto dal Comitato ).

Lo SIA è stato approvato tecnicamente da Enac e quindi anche queste due tavole sono state approvate da Enac.

Esse però contengono due errori notevoli che il loro raffronto con la tavola del Piano di rischio del Comune di Venezia evidenzia palesemente, come di seguito esplicitato:

1. la tav 12-1 Piano di rischio -stato di fatto non corrisponde alla tavola analoga del Piano di Rischio del Comune di Venezia
2. in entrambe le tavole le zone di rispetto sono calcolate per ciascuna pista; nella tavola della delibera comunale solo sulla pista principale.

Fig. 2



Si pone qui un interrogativo : qual è secondo la direzione di Enac il metodo giusto per calcolare le zone aeroportuali di rispetto? Se vale il metodo del calcolo solo sulla pista principale allora anche le Tavole ... dello SIA vanno modificate.

Al contrario se vale il principio metodologico del calcolo per entrambe le singole piste, allora il Comune di Venezia è ora privo di Piano di rischio redatto a norma, con tutte le implicazioni di responsabilità conseguenti

- La richiesta è che il proponente espliciti se può essere inserito nel Masterplan 2021 delle tavole relative alle zone di rispetto differenti da quelle adottate dal Comune di Venezia con l'assenso di Enac.

Riferimento

Elabor. Sez. A Relazione 2021

Elabor. Sez. C.

### OSSERVAZIONE n° 9

Lo Studio non prende in considerazione nella stima dell'impatto acustico al 2021 il contributo intermini di emissioni sonore della ricollocazione o della collocazione fronte Centro Sociale e Parco giochi (a 200 metri) e abitato Tessera (a 600 metri) di attività specifiche esistenti e nuove (fig.3 Osservazione n° 6)

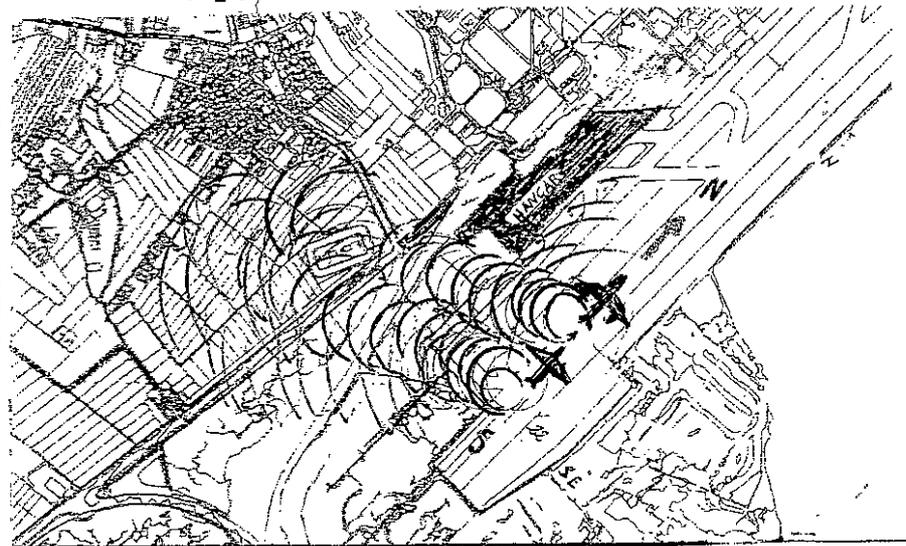


fig. 3

Ci si riferisce alla creazione di un'area fra le testate piste 04L/22R e 04R/22L.

“ In corrispondenza di entrambe le testate 04 e 22 sono state previste **holding bay** atte ad ospitare la contemporanea presenza di un aeromobile di classe D ed uno di classe E. La taxiline più esterna per ciascuna delle due piazzole è idonea, come caratteristiche geometriche, per ospitare anche un velivolo di classe F così come già dettagliatamente illustrato (e previsto) nell'ambito del Progetto Definitivo Lotto 1 “ (pag. 117 ) relativa figura pag.114

E' evidente che la creazione di questa Holding Bay e parimenti quella analoga prevista n fra le due testate a nord) unitamente all'allungamento della pista 04L /22R detta Main Taxiway o pista secondaria fino alla testata é funzionale a “liberare ” da aerei in rullaggio questa stessa pista in previsione di un utilizzo non solo eccezionale, ma ordinario - qualora non in uso e/o in alternativa alla primaria - dell'attuale pista secondaria (che diverrà lunga quanto la “principale”) per decolli/atterraggi in base alla logica di raggiungimento del target dei 35 movimenti/h.

L'utilizzo ordinario (con operazioni di volo di 150 movimenti/giorno al 2021) della holding bay in questione immetterà su Tessera **una grande quota di rumore** generato dai propulsori portati solitamente all'80% della potenza anche di due aa/mm in attesa di spostarsi dalla H.B. sul punto di decollo dagli aeromobili di categoria D ed E (con propulsori ad elevata potenza), ma con la coda orientata sul centro Sociale, verso il parco giochi e sull'abitato di Tessera.

Questa aggiuntiva di quota di emissioni sonore - generate per la messa in moto dei propulsori non avviati al parcheggio aeromobili, di eventuali prove motori, di operazioni in winter time e/o de-icing, infine di incremento di spinta dei propulsori in fase autorizzazione all'allineamento in pista per il decollo - non è stato adeguatamente, se non del tutto, modellizzato INM e non addizionato all'impatto ground noise (rumore al suolo/terra) segnalato nella mappa 2013.

Non si riscontra, pertanto, ne in sintesi, tantomeno in dettaglio alcuna menzione nel calcolo di previsione dell'impatto acustico su Tessera , che come già dettosi è basato su dati Lva riferiti **ad aeromobili in volo.**

Analoga considerazione vale per l'allargamento della piazzola dedicata alle operazioni **de-icing di tutti** gli aa/mm in preparazione al decollo (Sez. A Relazione 2021 ,pag. 32)

E' utile ricordare come le operazioni di sghiacciamento dei velivoli e dei propulsori continueranno ad essere praticate nelle attuale aree di sosta e parcheggio degli aa/mm.

La pianificazione delle nuove Holding Bay e De-icing area, pur costituendo una efficace, quanto inevitabile operazione al fine di semplificare, concentrare e ridurre di tempi operativi delle flotte nella fase di rullaggio, senza adeguata stima degli impatti ambientali (acustici e di dispersione al suolo dei liquidi/sostanze impiegate), potrebbe costituire una ulteriore fonte inquinante devastante per gli abitanti di Tesserà.

Le operazioni di sghiacciamento della fusoliera, ali e dei propulsori impiegano **mezzi e gruppi mobili azionate da getti e turbine** - con una ulteriore quota di rumore generato - **orientate e percepite** dalla limitrofa frazione dei caseggiati insediati a Tesserà.

In una ordinaria giornata( o notte) di gelo invernale/primaverile il combinato composto di operazioni di sghiacciamento e extra spinta dei propulsori delle flotte alla Holding Bay del punto attesa per l'allineamento in pista per il decollo (sia dalla pista 04 destra quanto dalla 04 sinistra) l'impatto sonoro complessivo **originerà un unico rovinoso fronte su Tesserà** (fig. )  
Rappresenta comunque una quota rilevante di "impatto acustico" non adeguatamente stimato e rilevato dalle centraline di monitoraggio nei Report 2013 (e degli anni precedenti) e nel contempo - almeno al momento - sembrerebbe essere stato del tutto trascurato nel masterplan al 2021, con inevitabili riflessi per la qualità della vita dei cittadini residenti e del tutto inappropriato per una documentazione che dovrà essere sottoposta alla Valutazione di Impatto Ambientale: una misura ed una normativa attivata e predisposta a tutela della Comunità e del Territorio circostante.

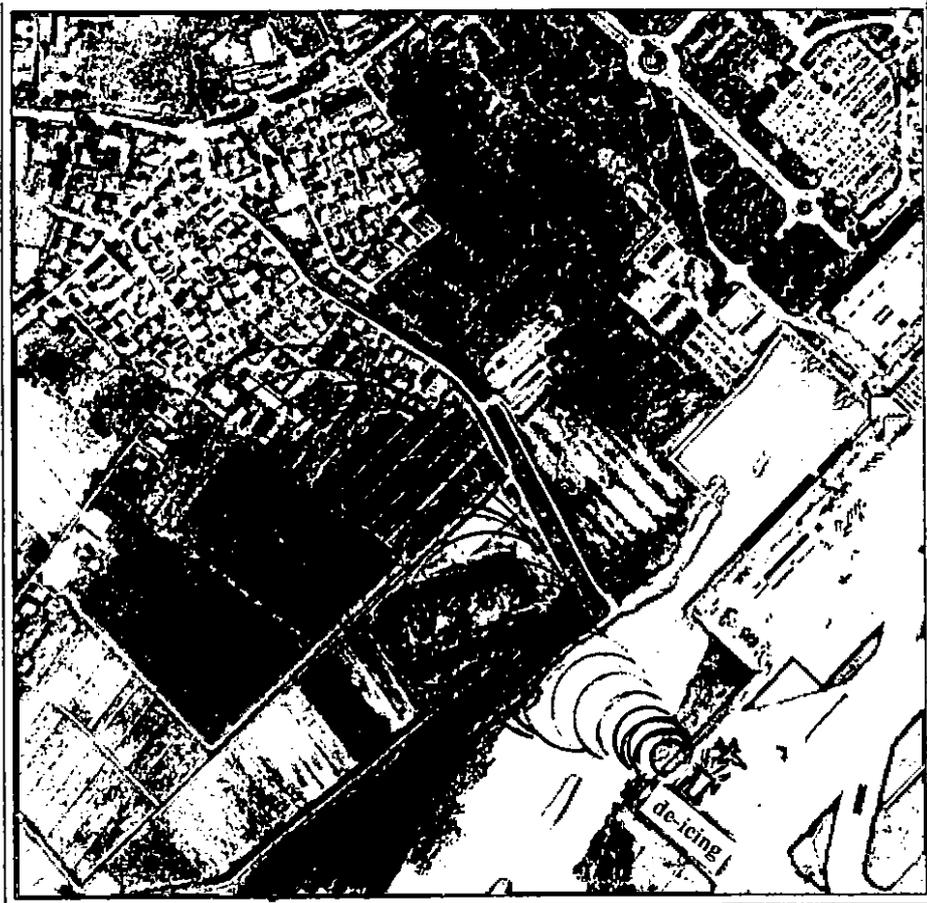


fig. 4

Altra tipologia di quote consistenti di rumore immesso su Tesserà e esplicitamente quanto arbitrariamente non prese in considerazione dallo Studio( pag. 53 Sez.C. RUMORE Rel ) è quello generato dal **taxiing/rullaggio** che di frequenza pari al numero quotidiano dei decolli.

Anche queste quote di rumore contribuiscono significativamente al disturbo lamentato dai residenti sia per la loro frequenza, sia per la loro durata.

È un consistente rumore prodotto da movimenti a terra degli aa/mm che **lo Studio ha ommesso di considerare.**

Infine ,quarta tipologia di rumore immesso sugli abitati di Ca' Noghera, Tesserà e di Campalto da attività aeroportuali che lo Studio esplicitamente ha ommesso di considerare, è quello settimanalmente generato dal sorvolo a bassa quota ( 150 metri) degli **elicotteri** del Reparto Volo della PS. Ciò avviene per il servizio di vigilanza sul l sedime aeroportuale e su aree adiacenti ed assi stradali di accesso.

Tale servizio viene svolto una o due volte alla settimana per una durata media di 30 /40 minuti e consiste nel sorvolo ellittico del sedime più volte (fino anche a 20 volte A/R) in tal modo inondando le tre frazioni di Ca' Noghera, Tesserà e Campalto di un rumore altamente disturbante, come si comprenderà.

Esso sarà sicuramente registrato dai 4 fonometri perché i sorvoli sono quasi sulla loro verticale ,ma tale rumore non è stato considerato rumore aeroportuale quando invece è lapalissiano che esso si origina come attività per l'aeroporto ed esiste solo in virtù dell'esistenza dell'infrastruttura.

Il Comitato ritiene **erronea** anche questa omissione.

- **La richiesta è che la Commissione Valutatrice possa far esaminare da un gruppo di tecnici propri i dati tecnici usati dallo Studio per determinare l'Opzione D e le conseguenti stime per il 2021**

## OSSERVAZIONE n° 10

Riferimento

Elaborato C - Mitigazioni e Compensazioni

### *Premessa.*

Il Comitato ha partecipato alle cinque riunioni (aprile-giugno c.a.) del Gruppo di contatto SAVE/ Comunità locali, istituito da SAVE stessa, per raccogliere indicazioni su opere ed interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

In tale sede il Comitato ha presentato, motivandole e documentandole, n.23 proposte in merito,

Tranne una (pista ciclabile Tesserera/Campalto) la maggior parte delle proposte è stata o rigettata dal gestore senza spiegazioni o accolta e successivamente, nello Studio, modificata in negativo.

**Alla fine, considerate l'incongruità, l'indeterminatezza e l'inutilità di molte delle proposte conclusive di SAVE , il Comitato ha formalmente espresso la propria insoddisfazione per tali scelte del gestore.**

Il Comitato non può che esprimere, anche in questa sede, un giudizio ampiamente negativo sulle opere e gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale contenuti nel presente Studio in quanto li reputa in gran parte **inutili o altamente irrealizzabili** e vede nel complesso dei medesimi un approccio superficiale e strumentale al riempimento del capitolo con "opere" qualsiasi, anche se inutili o con alto tasso di irrealizzabilità.

Sottolinea come, a fronte dell'assenza assoluta dal 2002 ad oggi di opere ed interventi in tali ambiti da parte del gestore, ora siano stanziati solo 12 mln di euro, che peraltro, in buona parte, non potranno essere spesi per il motivo appena espresso.

Seguono nel dettaglio le Osservazioni

## 6.1 MITIGAZIONI

Intervento MI - In sonorizzazione acustica degli edifici

L'utile intervento riguarda n. 12 edifici abitativi (ca 50 residenti) - alla "periferia" di Tesserera- su di un complesso di ca 600 edifici residenziali, situati 800 mt più a sud di detti edifici, ed abitati dal 99,00% dei residenti a Tesserera, i quali già ora sopportano il 100% del rumore (oltre il L<sub>van</sub> di legge e limite acustico della classe III )anche dei decolli notturni , alcuni dei quali immettono un rumore oltre il L<sub>van</sub> ed il limite di 50 Db. ( v. rapporto ArpaV .n 24/RU/12 già citato)

Alla luce di ciò, l'affermazione contenuta nel 3° cpv. della descrizione dell'intervento

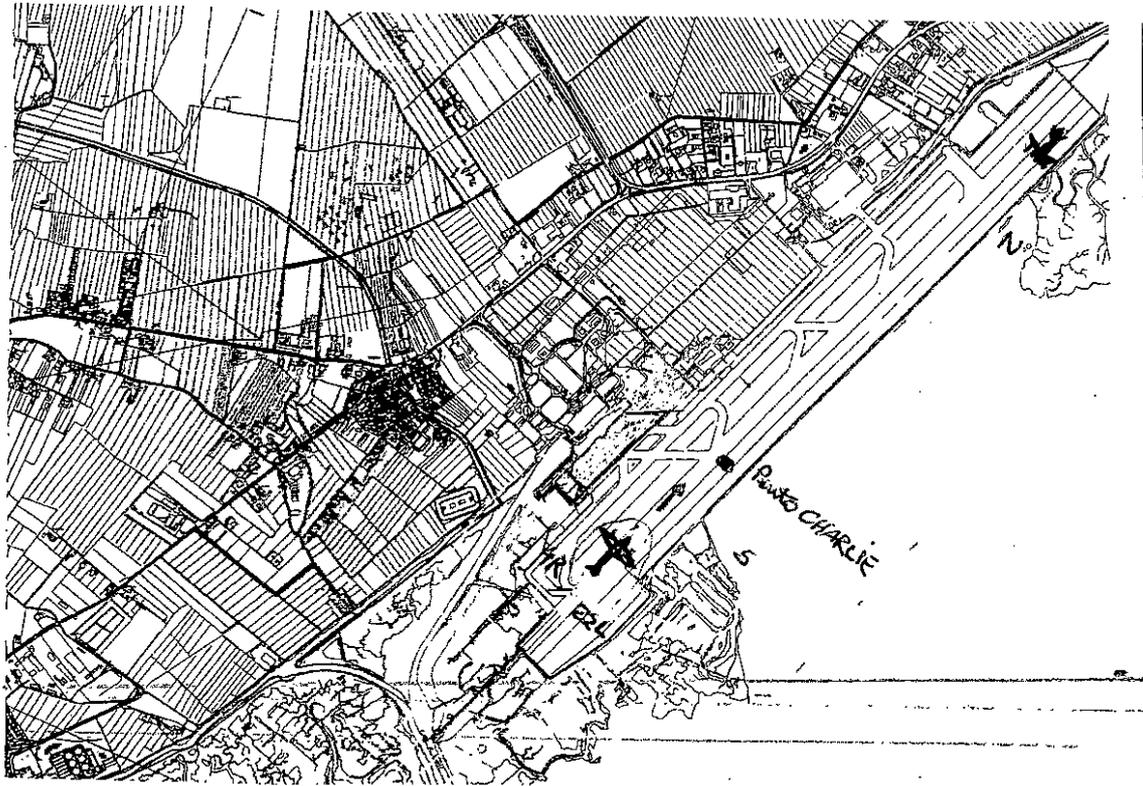
*" Tale scenario di riferimento viene migliorato sulla base della proiezione di traffico al 2021, comprensiva dell'attuazione degli interventi di mitigazione costituiti dalla spostamento di una quota dei decolli dalla testata 04 alla testata 22 in orario notturno. [ sottolineatura aggiunta)*

risulta di evidente incogruenza tecnica e decisamente peggiorativa del clima acustico sul grosso dell'abitato di Tesserera. Invero, tale spostamento

- a) non determinerebbe di per sé un calo del rumore sulle 12 residenze **che saranno peraltro insonorizzate** (in giallo), poiché esse si troverebbero con il rumore degli aa/mm in decollo ad una quota 50-100 mt.) come avviene ora con i decolli diurni dalla testata sud della pista principale;
- b) aumenterebbe il rumore, già ora oltre i limiti normativi, sui **1200 cittadini residenti in edifici non oggetto di insonorizzazione**, a Tessera "centro" (in verde) e anche su quelli (ca 150) di Campalto, ora risparmiati dal rumore dei decolli notturni)

Il Comitato concorda con l'intervento di insonorizzazione sui 12 edifici perché lo ritiene l'unica possibilità mitigatrice, vista l'ubicazione del gruppo degli edifici, ma ribadisce l'inconsistenza tecnica e la miopia dell'ipotesi più sopra evidenziata (fig.5)

fig 5



Si fa presente che- proprio per effetto dell' "spacchettamento" del Masterplan 2021 da quello cumulativo al 2030- non si può scoprire che tali 12 edifici dovranno lasciar posto al maxi park interpiste degli aa/mm previsto dal Masterplan 2030, con la loro acquisizione da parte del gestore a seguito di vendita o di esproprio. (fig. 6)

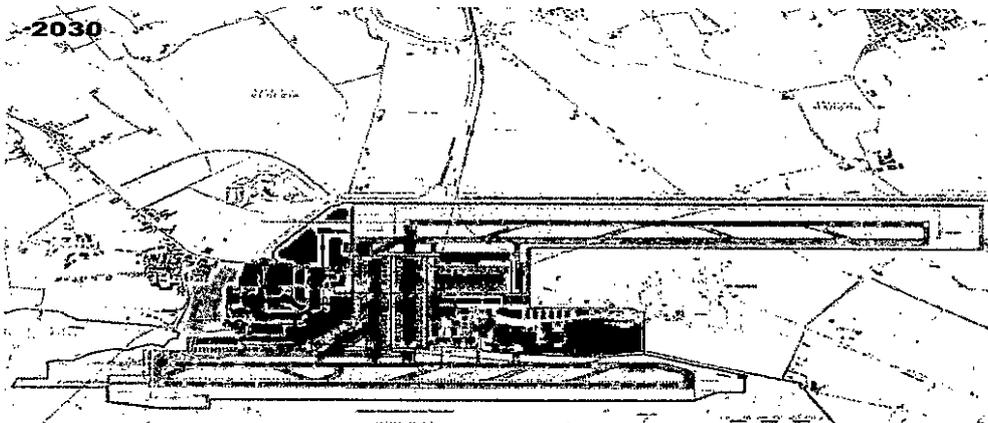


fig 6

Il Comitato, come detto, ribadisce la validità dell'adozione di una nuova procedura antirumore rappresentata dal decollo dei voli notturni al punto Charlie della pista principale : ciò non aggiungerebbe rumore sulle 12 residenze ed invece lo **azzererebbe** sulle ca 500 di Tessera .

Invero il Comitato ha presentato al gestore, in sede di Gruppo di contatto, una dettagliata relazione tecnica- avvalendosi dell'esposizione di un esperto (ex pilota aviazione civile ed ex ispettore della conformità delle piste in aeroporti nazionali ed esteri- sulla fattività e sull'utilità ( al fine di mitigare il rumore) di un avanzamento di 200 metri verso nord, **al punto Charlie**, dell'attuale punto di attesa-decollo", prospiciente l'abitato di Tesserà (a 600 metri).

Ipotesi condivisa da SAVE spa ma dalla stessa rigettata per motivi di generica non convenienza economica

- La richiesta è che sia eliminata- per evidente illogicità tecnica- la previsione di spostamento dei decolli notturni dalla testata 04 alla testata 22 e sia adottata una procedura antirumore consistente nello spostare i decolli notturni - autorizzati previo controllo di legge sull'emissione sonora- al punto Charlie della pista principale.

#### Intervento M2 - Terrapieno vegetato sul fronte sud/est della darsena dell'aeroporto

Quest'opera avrebbe una certa valenza mitigatrice del rumore solo se complementare a quella più risolutiva M3 b, altrimenti l'effetto di abbattimento del rumore sulla quasi totalità dell'abitato è **nulla**, per i seguenti motivi

- la riva della darsena sulla quale è previsto il terrapieno misura mt 30 però solo nel punto centrale, ma appena 7 mt. utili (almeno due metri servono per la riva calpestabile) nel lato sud/est ed ancor meno nel lato opposto (6 metri circa), per cui il terrapieno risulterebbe molto meno "spesso" con conseguente minor spazio per le alberature sovrastanti, come del resto si vede da illustrazione sottostante (Fig 7) che evidenzia la mera funzione decorativa dell'asserita opera di mitigazione del rumore;
- buona parte della funzione di mitigazione del rumore verso le abitazioni dell'area meno abitata di Tesserà (via Alessandria, distante 800 mt) è in parte già assolta dall'alto edificio hangar che trovasi fra la fonte di emissione del rumore (rullaggio e inizio movimento dell'aereo) e il progettato terrapieno.
- la parte del progettato terrapieno, che continua oltre il profilo dell'edificio hangar (in tutto restanti 80 mt ca) svolgerebbe una parziale funzione protettiva dal rumore originato dal rullaggio degli aeromobili alla fine della pista taxiway, ma non dal tonante rumore (45") originato dalla massima potenza dei propulsori orientati verso Tesserà (ed in futuro dai rullaggi nella Holding bay di cui si è detto) dei 120 decolli giornalieri che avviene in un'area della testata 04 più a sud di 200 mt rispetto il termine della barriera progettata.

Inoltre non si comprende come questa mini-barriera proposta dovrebbe avere una funzione antirumore più efficace rispetto quella ben più lunga e alta proposta dal Comitato sull'altra sponda della darsena (v. OSSERVAZIONE n° 11) che è stata dal gestore giudicata di bassa resa antirumore. La vera motivazione era invece che su tale sponda il gestore sapeva già avrebbe inserito nello SIA il posizionamento della piazzola de icing

fig. 7



Figura pag.144 Relazione Illustrativa: nuova darsena e terrapieno alberato

Se lo Studio fosse stato **corretto** avrebbe inserito quest'intervento fra le opere di abbellimento della nuova darsena al pari di altre e non come opera di compensazione ambientale poichè essa viene realizzata in area demaniale all'interno del sedime aeroportuale e quindi sarà - come da sempre e tuttora- delimitata da un'alta recinzione che impedirà- per motivi di sicurezza- l'accesso delle persone non autorizzate e quindi sarà non fruibile dalla cittadinanza.

- **La richiesta è che questa proposta non sia qualificata fra le opere di Compensazione e Mitigazione o in subordine - una volta rimodulata maggiormente in funzione antirumore- sia dichiarata parte integrante di un'unica proposta d'interventi nomata "Barriere antirumore" comprendente la medesima e l'intervento M3b, del quale non può che essere complementare, pena la perdita di qualsivoglia utilità antirumore .**

Intervento M3 - Cintura alberata sul fronte abitato di Tesserà

**Quest'opera è del tutto inutile per la mitigazione del rumore** immesso verso le abitazioni e quindi va eliminata, e non può essere proposta come alternativa rispetto all'intervento Mb3 sicuramente più valido.

E' un dato scientificamente acclarato che una "barriera verde" di alberature per avere una efficacia( comunque scarsa rispetto le barriere artificiali o a terrapieno alberato) deve avere delle specifiche proprietà che la proposta presentata **assolutamente non possiede** e che perciò la fa risultare più un intervento di marginale compensazione ambientale ("arredo urbano") che di mitigazione del rumore.

Occorrerebbe infatti inserire una fascia di vegetazione estremamente compatta (composta per almeno un 30% di piante aghiformi e quindi più fitte) e con una larghezza trasversale, rispetto alla fonte sonora, sull'ordine di **decine e decine di metri**, per ottenere infine un **abbattimento (Insertion Loss) acustico di qualche decimo di decibel**. Scientificamente è assodato che per ottenere un minimo potere fonoisolante è necessario utilizzare materiali che abbiano una minima massa per metro cubo (sull'ordine di qualche decina di kg/m<sup>3</sup>), che non è certo garantita qualora si impieghi fogliame misto ad aria.

La proposta però risulta evidente che per il proponente abbia un'altra motivazione nella necessità asserita di

- "mitigare la percezione dell'infrastruttura aeroportuale" (pag.94 Elab. RUMORE Rel)
- "creare una zona tampone che rappresenta una barriera forte per gli abitanti nei confronti dell'infrastruttura e della sua percezione" (pag.11 Elab. Mitigazione e Compensazioni);
- "Al dato quantitativo di cui sopra ed alla assenza di criticità ambientali evidenti si contrappone un disagio, riferito dai rappresentanti delle comunità circostanti l'aeroporto, in diretta relazione visuale con l'infrastruttura per la quale si manifesta una percezione negativa dell'aeroporto e delle sue esternalità, condizione che, con l'incremento di movimenti, è verosimilmente destinata ad aumentare.  
Non si può non rilevare infatti la vicinanza dell'abitato di Tesserà prima, Campalto e Ca' Noghera poi, i quali vengano a trovarsi in diretta relazione visuale con l'infrastruttura (rotte di atterraggio e testata pista 04, rotte di decollo e testata di pista 22 per Ca' Noghera)". (pag.34 Elab. Socio Economia);
- ... il presente Studio di Impatto Ambientale ha introdotto una serie di misure di mitigazione, tramite fasce boscate e/o terrapieni boscate, aventi come obiettivo la mitigazione del rumore ma soprattutto la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto l'abitato di Tesserà" ( pag.35 Elab. Socio-Economia) .

La motivazione è **quasi offensiva per i cittadini di Tesserà** (n.b. l'opera dovrebbe interessare solo loro e non quelli di Ca Noghera e di Campalto) perché sostiene, in pratica, che i residenti di Tesserà **credono di essere disturbati dal rumore**, ma non sanno che in realtà sono invece disturbati **dalla percezione e dalla relazione visuale dell'aeroporto!**

E' quasi superfluo affermare che nel Gruppo di Contatto SAVE/Rappresentanze comunità nessuno ha sollevato l'esigenza di dover mitigare la fastidiosa visuale dell'infrastruttura!

Le foto allegate dimostrano che nessun abitante delle residenze di Tesserà in prima linea- fronte aeroporto ed oggetto dell'intervento (ed ovviamente tanto meno tutte le altre retrostanti !) - hanno possibilità reale di vedere l'infrastruttura e di esserne quindi infastidite.

Infatti dell' aerostazione è visibile una parte molto limitata della testata pista 04 ( futura area de-icing) e la parte finale di un edificio hangar, ma solo dai 3<sup>o</sup> e 4<sup>o</sup> piani del complesso degli unici due condomini fronte testate sud.

Per il resto la visuale è ostruita da alberature sparse. di media altezza.

Le residenze suddette unitamente ad altre 5 o 6 lungo via vecchio hangar sono in contatto visivo con gli aa/mm in fase di atterraggio (quota 100/200 metri) da nessun residente lamentata come disturbante e differenza del rumore da alcuni di essi prodott , per cui l'affermazione dello Studio a pag 21

"Tale prossimità alimenta le sensazioni di disagio e fastidio riferite dai rappresentanti della cittadinanza, anche se il clima acustico dell'area risulta inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione aeroportuale ed ancor più dalla classificazione acustica del Comune".

risulta triplicemente non vera

1. nessun residente lamenta tali sensazioni di disagio o fastidio
2. nessun rappresentate della cittadinanza ha riferito ciò nel Gruppo di contatto più volte succitato
3. nell'area fronte testata piste 4 e 22 l'ARPAV ha riscontrato nel Report ( v. allegato alla OSSERVAZIONE n°7 ) superamenti del limite della classificazione comunale e del Lvan dovuti "chiarissimamente all'attività aeroportuale".

Foto 1

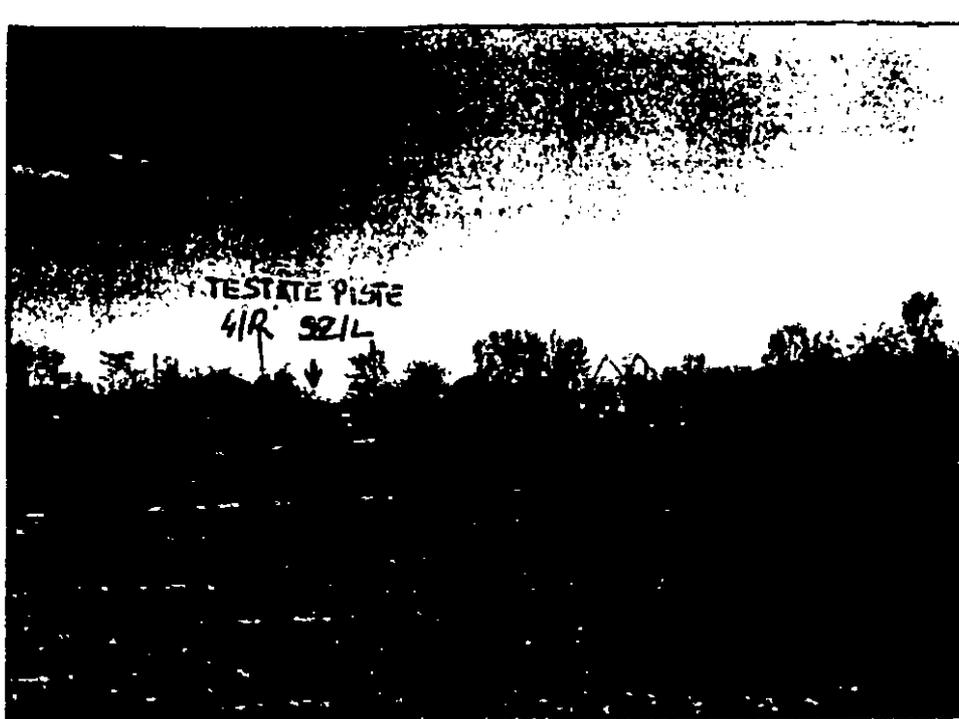


Foto 2





Foto 3



Foto 4

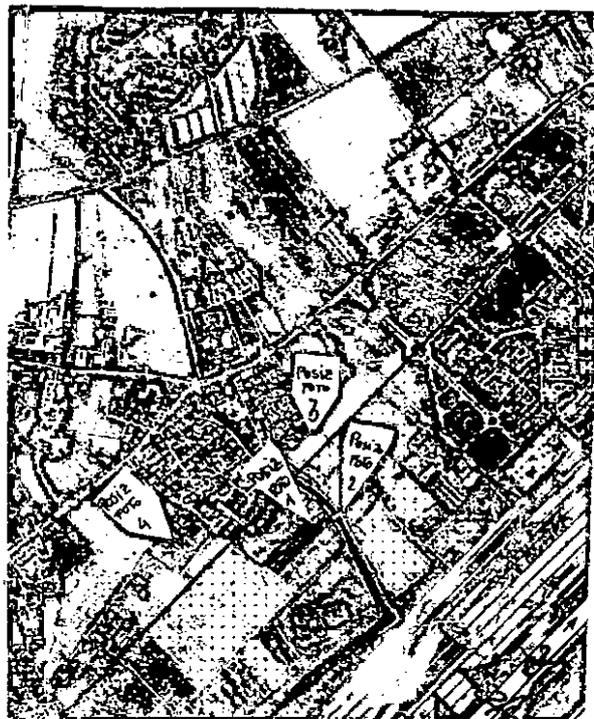


Fig. 8

La richiesta è che a) l'intervento M3 non sia presentato come alternativo all'intervento M3b b) l'intervento sia riqualificato come opera di compensazione ambientale (arredo urbano) e non come opera di mitigazione del rumore

Intervento M3b - Terrapieno e cintura alberata ....

Questa opera è stata proposta dal Comitato dopo che SAVE aveva rigettato la proposta di una barriera antirumore sul sedime aeroportuale della quale si dirà all'OSSERVAZIONE n° II

La proposta del Comitato però conteneva sia la pregiudiziale che SAVE dichiarasse nello SIA di aver acquisito una disponibilità di massima da parte delle famiglie proprietarie dei fondi agricoli interessati, alla cessione dei fondi medesimi, sia che fosse prevista anche l'insonorizzazione degli appartamenti al 3° e 4° piano (una ventina) del complesso condominiale fronte aerostazione i quali comunque non sarebbero stati protetti dal terrapieno alberato

Si fa notare che

- l'area sulla quale dovrebbe sorgere il terrapieno alberato non è di proprietà di SAVE spa e che non è attualmente nella sua disponibilità;

- nella scheda Mb3 non vi è alcuna citazione dell'esito positivo di un contatto con le proprietà per una cessione futura;

- che tale area non è inserita fra le aree che lo Studio indica (vedi TAV.09 Aree da acquisire) come aree da acquisire dal gestore entro il 2021.

- non è prevista la contestuale insonorizzazione dei 20 appartamenti

Lo Studio prevede una voce di bilancio pari a 660.000,00 euro per procedure di **esproprio** di tali aree agricole, (circa 3 campi) **fig 9**, appartenenti a tre famiglie che da sempre le utilizzano per varie tipologie di coltivazioni.

fig. 9



Ammesso, e non concesso, che il proponente ed il committente un domani abbiano potestà di procedere ad espropri "per pubblico interesse" di tale agro, il tempo d'inizio dell'essenziale opera di protezione dell'abitato di Tesserà si sposta notoriamente molto più avanti del 2021, considerato l'iter di procedimenti giudiziari di tal genere.

In tale eventualità - mentre l'infrastruttura si amplia, le movimentazioni aeree aumentano come pure l'inquinamento acustico- **tutti gli abitanti di Tesserà si troverebbero senza alcuna protezione.**

E' comunque elemento essenziale e dirimente il fatto che il proponente **non abbia alcuna intenzione di acquisire entro il 2021** tali aree, né come esito di una compravendita, né come esito di una procedura d'esproprio l'acquisto.

E con tale dato di fatto il proponente **dichiara di non aver alcuna intenzione seria** di realizzare l'unico intervento che proteggerebbe gli abitanti di Tesserà da una quota di rumore.

Concludendo -pur ribadendo la valenza mitigatrice di tale opera- il Comitato la ritiene **ad alto rischio di non realizzabilità** la stessa e pertanto la sua proposizione risulta un ulteriore esempio di superficialità e strumentalità delle proposte di Mitigazione presentate nello Studio

- **La richiesta è che a) il proponente inserisca l'area fra le "Aree da acquisire", previa verifica della disponibilità di massima alla cessione da parte dei proprietari dell'area ; b) il proponente -vista l'urgenza di mitigare il rumore- qualifichi tale intervento, se realizzabile, come prioritario prioritario e di attuazione in parallelo con gli interventi di ampliamento dell'infrastruttura presentando per questa uno specifico cronoprogramma.**

## 6.2 COMPENSAZIONI

### Intervento C1 - Nuovo percorso ciclopedonale Tessera-Ca' Noghera.

Quest'opera è emblematica delle conseguenze dello "spacchettamento" del Masterplan 2030 in due "mini" Masterplan.

Se, come già detto nell'Osservazione n° 2, il complesso delle opere e degli interventi fosse stato sottoposto correttamente ad una V.A.S./V.I.A. cumulativa quest'opera di compensazione non sarebbe stato possibile prevederla per il semplice motivo che la gran parte del suo percorso - già sulla carta difficile da realizzare - sarà coperto dalla cementificazione per la realizzazione delle opere connesse al raddoppio dell'infrastruttura e delle piste, mentre la parte restante sarà senza sbocco. (fig 10)  
Anche in questo caso la superficialità e la strumentalità dello Studio sono palesi.

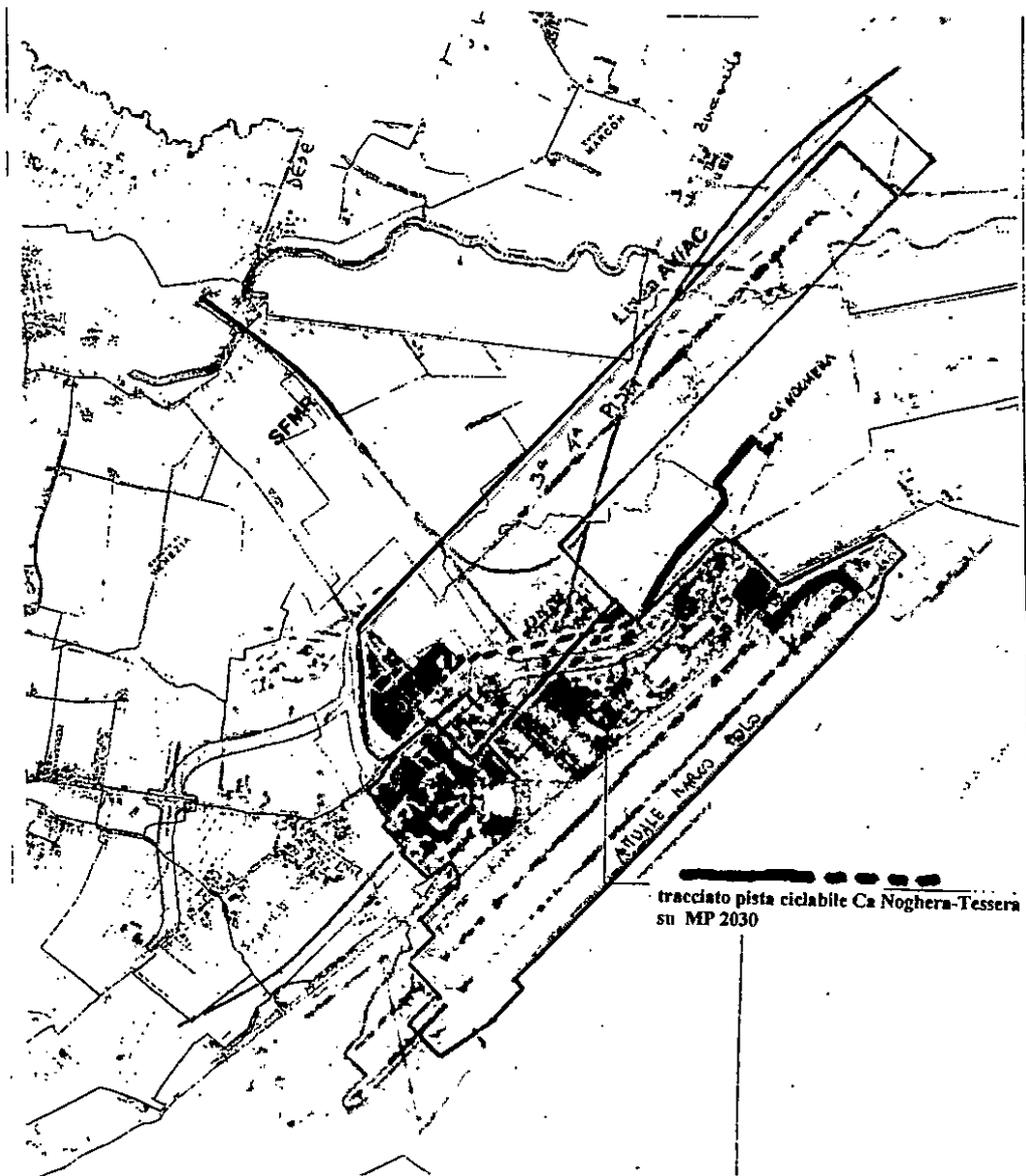


fig 10

➤ La richiesta è che Enac produca prova che tale opera sarà salvaguardata dalle opere previste nel Masterplan al 2030, approvato in via tecnica da Enac stessa, a giustificazione dell'utilità permanente dell'intervento di compensazione.

In caso di verificata inutilità dell'opera o in aggiunta ad essa come altro intervento di compensazione ambientale ad alta valenza sociale si ripropone è stata scartata mesi fa da SAVE) la proposta di cui all'Osservazione seguente

## Intervento C2 Rotatoria stradale a Tessera

Questo tipo di intervento non può essere inserito nelle opere di Compensazione che Enac-SAVE s'impegnano ad attuare perché una tale opera è di competenza primaria di ANAS, semmai inseribile all'interno del progetto di miglioramento e messa in sicurezza degli accessi all'attuale infrastruttura aeroportuale.

Il proponente **non alcuna autorità** a decidere la costruzione di rotonde stradali al di fuori del sedime aeroportuale.

ANAS al momento ha in fase di ultimazione la creazione di due grandi rotatorie (**fig1 1**) di accesso all'infrastruttura, delle quali la più vicina a quella qui ipotizzata dista solo ca 250/300 metri. L'ANAS non ha ritenuto di prevedere una rotatoria nel sito indicato dal proponente.

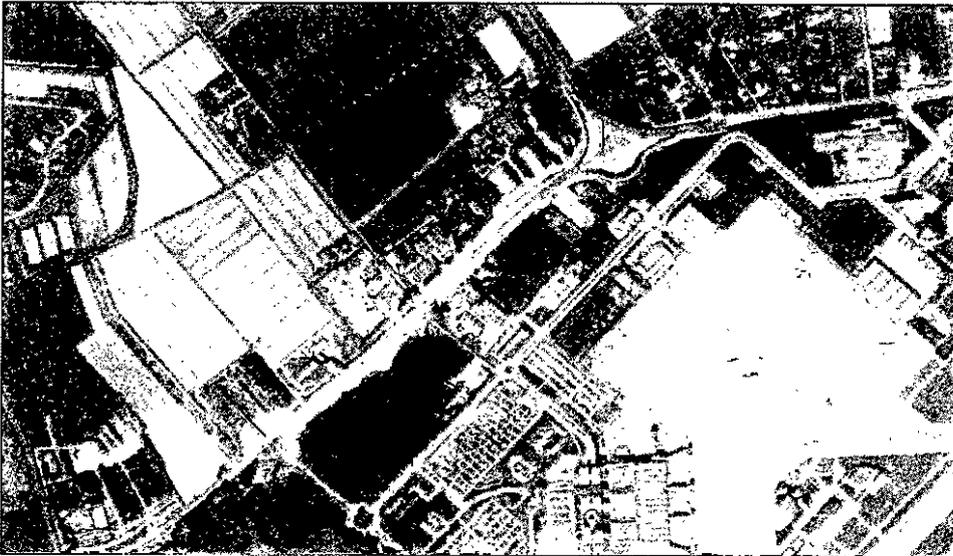


fig.1 1

Giova in merito ricordare che a fine dello scorso decennio una analoga progettazione fu cassata da ANAS - e prima ancora osteggiata dai commercianti locali- ed infine abbandonata nonostante la Regione avesse messo specificatamente a disposizione un cospicuo finanziamento di provenienza EU.

Ci sarebbe poi comunque da verificare le dimensioni della rotatoria rispetto la tipologia di traffico, che non è solo formato da autovetture e moto bensì anche da frequentissimi transiti di

- una moltitudine pullman granturismo,
- bus urbani doppi, per consentire il trasporto di residenti e dei numerosi turisti con trolley : 8 transiti /h.,
- autoarticolati *long vehicle* bisarca a due piani per il trasporto auto (lungo i 5 Km. di via Orlanda che collegano Mestre a Tessera ci sono ben 13 concessionari/rivenditori d'auto!),
- betoniere e mezzi pesanti della vicina centrale di betonaggio.

Come per l'intervento M3b, SAVE spa ha tenuto **in nulla considerazione** la richiesta del Comitato di acquisire in via preliminare e direttamente una condivisione di massima al progetto dall'ANAS, proprietario di gran parte dell'area stradale, tanto più considerato che l'allegato progetto non reca alcuna firma del direttore del Settore competente del comune di Venezia

Nello Studio di una tale diretta acquisizione non vi è traccia ed il Comitato ritiene che pertanto la previsione dell'opera manchi del **fondamentale elemento di certezza realizzativa**.

Anche in questo caso lo Studio non ha effettuato le doverose verifiche con ANAS prima di decidere di inserire il progetto fra le opere di compensazione, dimostrandosi ancora una volta superficiale e strumentale.

Si presenta ai Cittadini - che da anni aspettano una soluzione al problema- come facilmente realizzabile un'opera **priva dei pre-requisiti essenziali per essere realizzata**.

- **La richiesta è che la Commissione richieda ad Enac di produrre i termini di accordo con Anas e con il Comune di Venezia per la realizzazione dell'opera, ad assicurazione che l'opera potrà essere realizzata.**

## OSSERVAZIONE n° 11

Riferimento

Elab. Sez C - Mitigazioni e Compensazioni

In considerazione dell'estrema incertezza realizzativa della proposta di mitigazione M b3 - determinata dalla non disponibilità entro il 2021 delle aree agricole necessarie- il Comitato ritiene di proporre all'attenzione della Commissione Valutatrice la propria proposta, a suo tempo presentata nel Gruppo di Contatto SAVE/ rappresentanti Comunità e non accolta dal gestore con argomentazioni prive di fondamento scientifico, di seguito riprodotta dal documento originale.

Sottolinea che il progetto ha il pregio di poter essere attuato in contemporaneità con l'aumento delle capacità di movimentazione essendo l'intervento attuabile sul sedime aeroportuale e non lascerebbe esposto l'abitato di Tessera al progressivo aumento dell'inquinamento acustico.

➤ **La richiesta è che la seguente proposta di mitigazione sia inserita nello SIA**

(estratto Dossier del Comitato inviato aprile 2014)

### ❖ 5.1.2 PROPOSTA DEL COMITATO CITTADINI DI TESSERA, CA NOGHERA E DI CAMPALTO

#### ➤ Localizzazione del sito per la barriera antirumore

Come si è detto più sopra, la fonte di maggior emissione sonora è il veivolo posizionato nell'area di attesa di decollo che emette il rumore in direzione sud-sudovest, cioè verso l'abitato di Tessera da via Alessandria e verso la fine di via vecchio hangar (fig. 2 pag.8).

L'opera fonoassorbente e fonoisolante pertanto si ritiene utile sia collocata (fig. 3)

- all'interno del sedime aeroportuale- in prossimità della sponda interna del canale d'accesso alla darsena, in linea con la facciata nord dell'edificio aeroportuale esistente; l'area su cui insisterebbe la barriera è attualmente in parte adibita a deposito esterno di maxi/ contenitori di servizio degli aerei, ed in parte incolta.

- per una lunghezza, senza interruzioni per evitare vie di fuga alle onde sonore, tale da raggiungere la fine dell'attuale recinzione sud delle piste (lunghezza stimabile in metri 150).

In tal modo l'estesa area residenziale sopra citata trarrebbe un sollievo se si riuscisse ad avere un abbattimento intorno ai 10 decibel, post operam (es. nel 2003 l'inserimento di una barriera antirumore, mista legno e materiale fonoassorbente trasparente, lunga 350 mt fra il sedime dell'aeroporto di Pisa e alcune abitazioni ha portato ad un abbattimento di 10 decibel all'altezza delle residenze, ArpaT 2009).

Il Comitato è convinto che tale target sia raggiungibile, considerata l'esperienza - da tutti verificabile ad es. ponendosi vicino alle prime residenze in via Bazzera (ad oltre 400mt dalla fonte) o di via vecchio hangar - che quando l'aeromobile scompare dietro l'edificio aeroportuale il rumore percepito decresce rapidamente

Il Comitato pertanto è convinto che questo sia l'unico intervento efficace per un sufficiente abbattimento del rumore.

Fig. 3



La barriera antirumore era proposta formata da un terrapieno come base per una struttura di materiale fonoassorbente del tipo a "muro verde" (predisposto all'alloggiamento di piante arbustive sempre verdi) dell'altezza complessiva di un aeromobile. La lunghezza complessiva della barriera (lunghezza hangar+ lunghezza barriera) avrebbe creato un efficace ostacolo al rumore prodotto nell'area pista più critica.

(in arancio sito dove è stata invece proposta la mini-barriera SAVE)

- La richiesta è che il proponente, qualora non sia in grado di assicurare l'acquisizione delle aree agricole necessarie all'attuazione dell'intervento di mitigazione Mb3 in tempo utile entro il 2021, provveda a proteggere dal rumore le abitazioni di Tesserà con la costruzione della barriera sul sedime aeroportuale, proposta dal Comitato.
- La richiesta è che la seguente proposta di mitigazione sia inserita nello SIA (estratto Dossier del Comitato inviato aprile 2014)

## OSSERVAZIONE n° 12

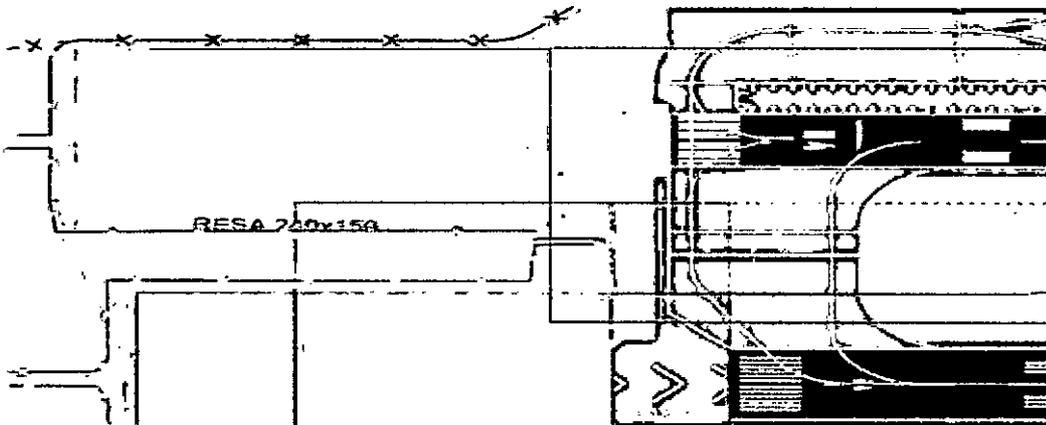
### Riferimento

Elab. Sez. B - B4. 6.1.2 e ALL.

Elab. Sez. C Mitigazioni e Compensazioni.

Lo Studio a pagg.46-47 ( Elab. Sez. A- Relazione) riporta " *Per quanto riguarda la laguna, classificata dal PALAV come "Laguna viva", all'art. 5 il Piano afferma fra le prescrizioni e vincoli che "sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico ambientale delle discariche esistenti. Sono consentite operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità, anche mediante l'estrazione di fanghi, i quali potranno essere utilizzati, compatibilmente con le loro caratteristiche qualitative, secondo quanto disposto dalla legislazione vigente, anche ai fini di ripristino dei sistemi lagunari erosi, e comunque secondo quanto stabilito all'articolo 61 delle presenti norme; sono altresì consentiti interventi connessi a ricerche e studi di natura archeologica autorizzati". L'art. 6 "Barene, velme e zone a canneto" fra le prescrizioni scrive che "sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra, scavi, depositi e discariche di materiali, fatti salvi gli interventi per la manutenzione e per la realizzazione delle reti di pubblico interesse ...."*

Lo Studio prevede la messa in regola dell'area RESA della testata pista 04, tramite il consolidamento e la cementificazione di 3 ettari di velma barenile . Ciò comporterà l'immersione nella velma arenile di un manufatto (o gettata) di cemento armato delle dimensioni di ca 300x200 metri per realizzare in superficie un'area di sicurezza extra pista di metri 240 x 150 adatta a sostenere aa/mm del peso di diverse decine di tonnellate .



La maggior perplessità è data dall'assenza completa nello Sia di citazione del PP.Terminal acqueo di recente approvato dal Comune di Venezia che prevede nel medesimo sito (canale accesso darsena) opere permanenti, quali imbarcadero e strutture connesse, spazio adeguato all'attracco ed alla manovra dei mezzi acquei del trasporto pubblico di collegamento fra Terraferma-Murano-Venezia c.s.

Ancora una volta lo Sia, con superficialità, progetta opere di Compensazione ambientale senza verificarne l'oggettiva possibilità di essere realizzate entro il 2021 perché in contrasto con la pianificazione del Comune, del quale sfrutta per le attività mercantili aeroportuali ampi e pregiati spazi di territorio.

- La richiesta è che il proponente ripresenti la proposta fornendo gli elementi necessari ad escludere una confliggenza del progetto al PP.Terminal acqueo del Comune di Venezia

## OSSERVAZIONE n° 13

Riferimento

Elab. Sez C Mitigazioni e Compensazioni

Il Comitato ripropone qui un'intervento di compensazione ambientale, non accolto dalla SAVE, concernente il recupero e la valorizzazione paesaggistico/culturale delle uniche due testimonianze storiche di un certo rilievo presenti nel territorio della municipalità di Favaro: la **Torre ed annessa Pieve di Texera** (anno 1000) e la vicina **Torre di Dese** (anno 1200) - situate in un raggio di 3 Km dall'infrastruttura - tramite l'erogazione una tantum di un contributo economico a soggetti pubblici e privati competenti su tali manufatti.

Torre di Texera



- La richiesta è che sia prevista dal proponente fra le opere ed interventi di compensazione ambientale anche l'erogazione una tantum di un contributo economico per il recupero e la valorizzazione paesaggistico/culturale della torre e Pieve di Texera e della torre di Dese.

## OSSERVAZIONE n°14

Elab. Sez.C Mitigazioni e Compensazioni

Il Comitato ri-propone qui l'intervento di compensazione a suo tempo presentato nel Gruppo di contatto SAVE/ comunità - e dal gestore non accolto- consistente nell'erogazione di un contributo finanziario al comune di Venezia o alla Municipalità di Favaro finalizzato a permettere il completamento della pista ciclopedonale di collegamento fra Tessera e Favaro ( km 3) lungo la strada Triestina, strada priva anche di marciapiedi e quindi pericolosa per i pedoni ed i ciclisti vista la larghezza limitata della strada e la frequenza del transito di veicoli di vario tipo.



Si sottolinea il valore di vera opera di compensazione in quanto ora i residenti a Tessera e lungo la via suddetta se necessitano di raggiungere il centro di Favaro- ove vi sono tutti i servizi ed attività commerciali consuete in un quartiere di migliaia di residenti- possono farlo solo in auto o con l'unico bus che passa però una volta all'ora!

Il tracciato della pista ciclabile è già stato anni fa approvato e reso operativo dal Comune e si sono anche costruiti i primi 200 mt. di pista ciclabile;poi i lavori hanno subito un arresto, nel 2012, dovuto alle note difficoltà di bilancio del Comune.

Si ha ragione di credere che una contribuzione di 500.000 euro ( come quello o proprio quello previsto per l'intervento per la pista ciclopedonale Tessera-Ca Noghera di cui all'OSSERVAZIONE precedente) offrirebbe un impulso determinante al completamento in tempi rapidi di un'opera sicuramente utile ai cittadini di Tessera ed a pieno titolo inseribile nella fattispecie delle opere ed interventi di Compensazione Ambientale.

- Si chiede che l'insieme delle opere di compensazione ambientale sia inserita la previsione dell'erogazione al Comune o alla Municipalità di una contribuzione economica adeguata, vincolata al completamento della pista ciclopedonale da Tessera a Favaro.

## OSSERVAZIONE n°15

Riferimenti:

Verifiche preliminari d'interesse archeologico

Relazione paesaggistica

Valutazione d'incidenza

Il target principale del Masterplan 2021 è quello di aumentare la capacità ricettiva dell'infrastruttura in modo tale da raggiungere entro tale data circa 12 milioni di passeggeri ( pag.49 SIA B Rel) .

Per trasportare una simile maggiore moltitudine di persone saranno necessarie almeno 109.000 movimentazioni (atterraggi+decolli) annue, più 2.483 movimenti Cargo per trasporto dell'aumentato tonnellaggio di merci.

In media più o meno **305 movimenti giornalieri**, quasi egualmente ripartiti fra decolli ed atterraggi contro gli attuali 220.

Degli attuali 110-120 aerei che quotidianamente decollano - a seguito di una contestatissima ( anche da Comune di Venezia) decisione di Enav spa di fine 2011- circa 87% di essi, indipendentemente dall'aeroporto di destinazione, vira a destra sul territorio del comune di Cavallino.

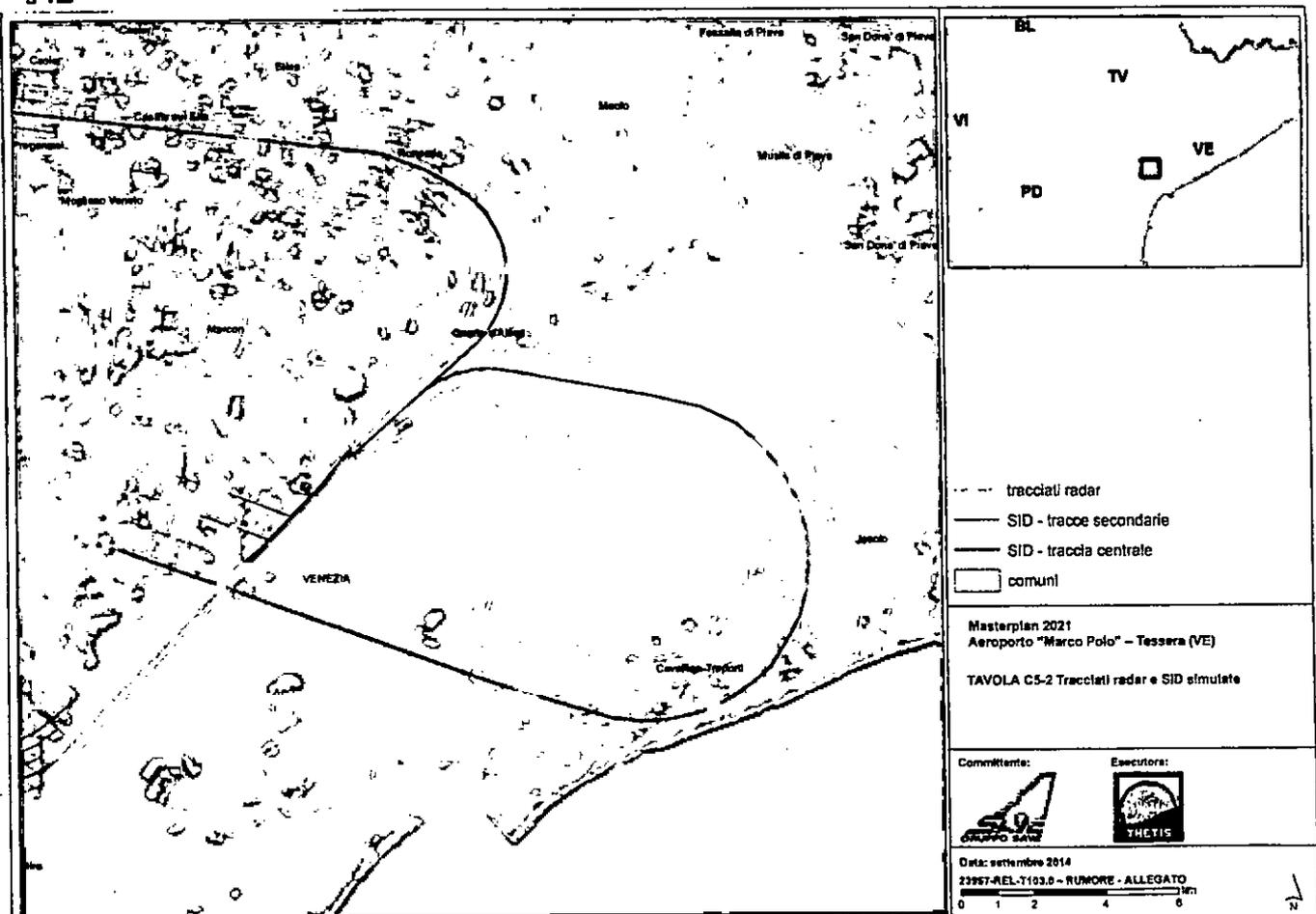
Una parte minoritaria di questi poi si allarga sul mare verso destinazioni nazionali e extranazionali sud-sud est, mentre la parte maggioritaria ( più o meno 70 voli al di) segue la rotta di allontanamento compiendo il periplo interno del **Parco naturale della Laguna Nord** con un range di quota che va dai 1600 mt su Cavallino/Trepartì ai 2.200 mt di nuovo su Tesserà .

Le tracce radar delle rotte di allontanamento sono ben visibili nella **fig.12**

Con l'aumento previsto dei voli anche questo numero di sorvoli aumenterà.

Ciò che si vuole qui evidenziare è che le frequenti "rotte secondarie" passano sulla verticale di siti storico/architettonici quali le isole di Burano e di Torcello a quote non di crociera anche molto al di sotto di 2000 metri

fig.12



Il Comitato ritiene che tali beni storico/architettonici d'interesse anche sovranazionale (siano) saranno esposti ad un maggior rischio di essere danneggiati o distrutti dalle vibrazioni e/o dalle ricadute di un pur sempre non escludibile incidente aereo. In allegato una istantanea in tempo reale della traccia radar di due dei tanti sorvoli sulla verticale di Torcello (fig 13)

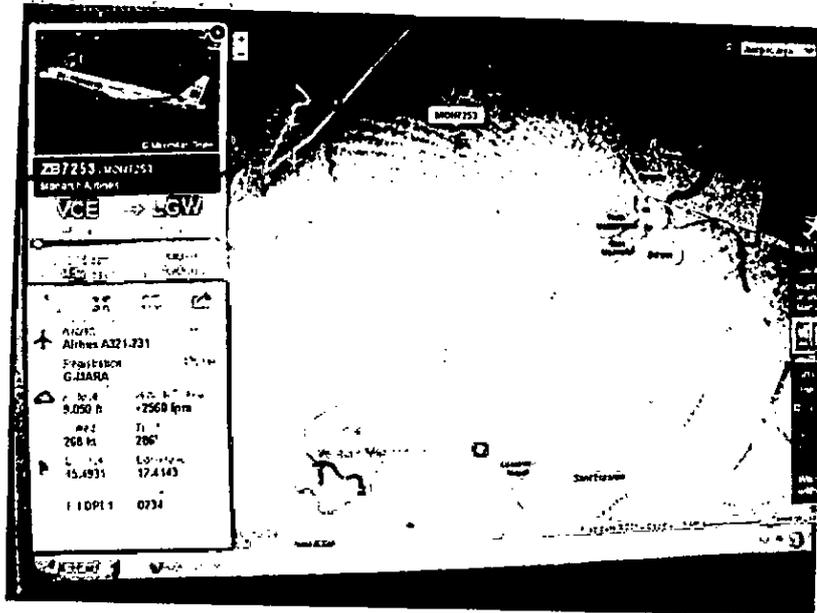
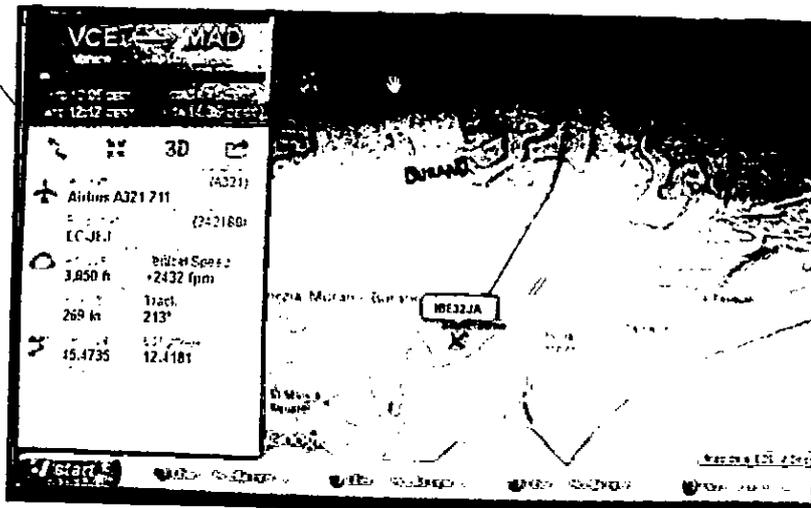


fig.13



Il Comitato evidenzia la gravissima lacuna, contenuta nei tre documenti oggetto dell'Osservazione presente, di non aver analizzato hic et nunc il rischio e di non aver stimato l'impatto sui beni culturali e storici esistenti nel Parco della Laguna Nord conseguenti all'incremento progressivo dell'attività aeroportuale

Invero lo Studio si è unicamente limitato alle aree territoriali della terraferma adiacenti al sedime aeroportuale.

- La richiesta è che il proponente ripresenti i tre documenti con anche l'analisi della situazione di fatto e della stima sul rischio cui sono esposti i beni storico/culturali dei quali si è qui detto.

Il Comitato chiede al Ministero dell'Ambiente d'intervenire presso ENAV spa affinché le rotte di allontanamento dall'aeroporto M. Polo verso il radiofaro VOR Vicenza seguano una rotta con virata sul mare - e non sul Parco della Laguna nord di Venezia - a tutela di un delicato ed unico ambiente e di preziosissime testimonianze storiche.

## OSSERVAZIONE n° 16

Riferimenti:

Elab. B - Quadro di riferimento progettuale

B4 - Masterplan 2021 Stato di progetto

B4I Obiettivi e strategie di sviluppo

B4.2 Sviluppo del traffico

E' convinzione ampiamente condivisa che la Città di Venezia ed i suoi Cittadini residenti non possano sopportare ulteriore aumento del flusso turistico: **27 milioni di turisti l'anno** (qualcuno dice 32 milioni) è un numero che già ora pone la città al limite del collasso strutturale e funzionale.

Ticket d'ingresso, sovrattassa per soggiorni inferiori a due pernottamenti, numero chiuso, numero programmato ecc. sono soluzioni che affannosamente gli amministratori stanno valutando per limitare l'afflusso dei turisti.

Enac e SAVE spa, in palese controtendenza a tali ambascie universali( anzi indifferenti ad esse) programmano la .. *realizzazione puntuale degli adeguamenti delle infrastrutture e dei servizi in rapporto alla domanda di traffico, con il reperimento delle aree necessarie, anche eventualmente al di fuori del sedime attualmente in concessione.* (B.4.1)

ed affermano che

*La pianificazione dello sviluppo futuro delle infrastrutture aeroportuali è correlata alla previsione della domanda di traffico aeroportuale per il periodo di riferimento (2014-2021). Le previsioni di sviluppo del traffico sviluppate in dettaglio nel Masterplan dell'aeroporto di Venezia e riassunte nel presente quadro di riferimento progettuale sono pertanto il punto di partenza per i dimensionamenti e i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziari previsti dallo stesso Masterplan.*(B 4.2)

Enac e SAVE spa. prevedono al 2021 - tramite le opere di ampliamento della struttura e l'attivazione di nuove linee verso i paesi dell'est e dell'oriente dichiaratamente "turistiche"- di aumentare del 27% i passeggeri passando dagli attuali 8.099.000 a 12.000.000 annui (con un target secondo il Masterplan 2030 di 16 milioni) , fornendo in tal modo un **sostanzioso contributo all'aumento del flusso turistico su Venezia**, tenuto conto che il 53% dei passeggeri (stima di SAVE) che transitano sono "turisti".

Più precisamente, considerato che il 40% dei 12ml di passeggeri al 2021 (circa 4.8000.000) sono "arrivi", la metà di questi (53%) pari a **2,9 milioni** di turisti avranno quasi totale destinazione Venezia c.s., più che altre località della terraferma veneziana .

I modelli di stima usati per lo Studio dell'aumento del numero dei passeggeri trasportati ovviamente **non analizzano** il trend storico del flusso dei passeggeri verso il comune di Venezia e Venezia c.s. in particolare, né effettuano pertanto alcuna stima al 2021 sulla loro consistenza numerica, sottacendo un elemento informativo che potrebbe creare perplessità, se non contrarietà

Né tanto meno si pongono il problema della sostenibilità di tutto ciò, realizzando così un altro esempio di **lacuna metodologica**.

Per Il Comitato non è accettabile che il gestore privato di un aeroporto - e soprattutto l'ENAC che è un ente governativo sostenuto dalle contribuzioni dei cittadini- costruiscano dei Masterplan ponendosi in un luogo lontanissimo dalla preoccupazione mondiale per la salvaguardia di Venezia e muovendosi con la mera visione mercantile del massimo sfruttamento possibile di un sì fragile ecosistema.

Il Comitato è fermamente convinto che un'imprenditorialità "illuminata" si porrebbe **l'imperativo morale** di non concorrere in alcun modo al degrado di beni artistici e culturali dell'intera umanità, anche a costo di limitare i propri profitti.

- **La richiesta è che il documento sia ripresentato con l'esplicitazione che i progetti per l'aumento della movimentazione annua dei passeggeri dovranno essere coerenti con la politica del Comune di Venezia di regolamentazione e di contenimento del flusso turistico in Città.**

## OSSERVAZIONE n°17

Riferimento

SIA Sez C Socio-Economia

Il contenuto dell'analisi sullo stato attuale e sulla stima dell'impatto socio-economico al 2021 dello sviluppo dell'aeroporto M.Polo è **incompleto** e pertanto fornisce una visione d'insieme molto generale e sfocata.

In realtà il documento è **carente** di un'analisi sul livello del beneficio economico che l'attività aeroportuale ha generato fin al 2013 sulle comunità dell'intorno aeroportuale (territorio della Municipalità di Favaro, comprendente frazioni di Campalto, Tessera e Ca' Noghera) che in via elusiva sono deteriorate dall'attività medesima

È **carente** pure della stima della ricaduta benefica su dette comunità dell'aumento dell'attività aeroportuale previsto al 2021. Lo studio recente del Censis sul rapporto costi/benefici fra una grande infrastruttura aeroportuale (Fiumicino) ed i comuni adiacenti al sedime ha evidenziato

*"...Infatti, se i benefici dello sviluppo aeroportuale finiscono per coinvolgere comunità ben oltre quelle prossime al sedime aeroportuale, dalla città di Roma alla regione Lazio fino a tutto il Paese, i costi ricadono pressoché per intero su chi vive nei pressi dello scalo".... ( Crescere per far crescere , Censis 2011)*

Lo Studio avrebbe dovuto adottare la stessa metodologia usata nella Sez.C RUMORE: prima si analizza (cosa fatta) la situazione Socio Economica all'Opzione D nell'area vasta definita (nella fattispecie le province di VE,TV e PD) poi però si restringe l'analisi sui benefici economici goduti dalle frazioni che più " pagano" in termini di inquinamenti da attività aeroportuale . Stessa metodologia per la stima al 2021.

Il documento presentato ignora un tale importante aspetto e si limita ad un'analisi ed una stima riferita all'area vasta delle province di Padova,Venezia,Treviso.

È facile, ma fuorviante, immaginare che la ricchezza prodotta dall'attività di un aeroporto si distribuisca su di un territorio vasto( provincia, regione, nazione) – come affermato nello studio sopra citato- ma non dedicare attenzione sulla realtà socio economica attuale e futura delle comunità che esclusivamente sopportano il peso degli inquinamenti, del degrado ambientale, della frammentazione del territorio ed altro è **un grave errore metodologico** .

Lo Studio poteva agevolmente, ad esempio , quantificare fra i 7.000ca addetti all'infrastruttura e fra i 11.000 addetti dell'indotto, quanti sono i dipendenti con residenza nella municipalità di Favaro; quante società che gestiscono servizi e commerci all'interno dell'infrastruttura hanno sede legale nel territorio della Municipalità e, tramite un'indagine anche campionaria, acquisire un dato certo o di stima su quante aziende, società e ditte con sede legale nella Municipalità lavorano prevalentemente per la struttura aeroportuale; verificare l'entità della litigiosità legale fra SAVE ed ENac e attività ed operatori commerciali del territorio circostante l'infrastruttura. Ed altro ancora e poteva per ciò avvalersi anche della riconosciuta competenza della CGIA di Mestre .

Solo in tal guisa si avrebbe ottenuta una conoscenza attendibile da usare come base per stimare anche le ricadute socio economiche future **sulle comunità più oberate dall'attività aeroportuale** e per stabilire in tal modo il rapporto costi/benefici. Una tale esplicitazione avrebbe permesso anche di avere un'idea più realistica delle opere ed interventi di Mitigazione e di Compensazioni ambientali , sulle quali si è già detto.

L'imprenditore che risiede in provincia di Padova e che ha l'appalto di un'attività all'interno dell'infrastruttura M.Polo sicuramente ha una ricaduta socioeconomica rilevante ora e ancora maggiore al 2021, ma non sopporta nella sua vita, né ora è in futuro, alcun costo sul piano degli inquinamenti e del degrado sopra detti.

- **La richiesta è che il proponente ritiri questo documento e lo ripresenti corredato anche di una analisi e di una previsione riguardante gli impatti economici al 2013 e al 2021 dell'attività aeroportuale sulle comunità dei cittadini delle frazioni più sopra elencate e che per lo stesso motivo ritiri e la ripresenti il paragrafo C2.1.9 Socio-economia del Documento C Monitoraggio e Conclusioni**

## OSSERVAZIONE n°1 8

Riferimento

SIA Sez.C Socio-Economia

CS.3.2 Valore degli immobili residenziali

Nel testo alla fine, si afferma che il presente SIA " ha tenuto conto delle istanze dei comitati locali introducendo una serie di misure di compensazione,..."

Il Comitato aveva proposto a SAVE di inserire, come intervento di Compensazione, anche la costituzione nel bilancio societario di un **fondo economico vincolato** all'erogazione - in base ad uno specifico regolamento da adottarsi- di una quota economica, a titolo di indennizzo sulla svalutazione dell'immobile, a quei residenti che desiderassero trasferirsi in altri quartieri più lontani dall'infrastruttura.

Tale richiesta originava dalle risultanze di un sondaggio postale anonimo (2012) effettuato su 123 capofamiglia residenti a Tesserà che indicavano una diffusa speranza (62%) di poter trasferire il proprio nucleo familiare altrove per evitare il disturbo del rumore. (allegato in estratto)

La proposta non è stata presa in considerazione da SAVE spa.

Nello Studio si fornisce una descrizione carente della problematica realtà attuale e quindi anche la stima ne risente.

In esso si fanno affermazioni del tutto contrastanti con la realtà esistente ( e verificabile da tutti) e si giustificano scelte di mitigazione con argomentazioni assurde.

La svalorizzazione commerciale degli immobili residenziali, anche di recente costruzione, a Tesserà è iniziata già a fine del decennio precedente, quando l'aumento del rumore, le proteste dei cittadini residenti e l'indifferenza del gestore sono diventate di pubblica conoscenza..

Attualmente a Tesserà e Ca' Noghèra da tempo numerosi edifici residenziali sono visivamente in attesa di essere venduti/affittati proprio causa la vicinanza con l'aeroporto ed il rumore: i proprietari riferiscono di offerte di acquisto sono molto ribassate per questo motivo.

L'inquinamento acustico lamentato dai cittadini residenti è confermato anche dalle risultanze di una rilevazione dell'ARPAV dell'ottobre 2012 ( 9 gg) che hanno riscontrato, nella zona residenziale più popolata di Tesserà (quella di fronte alla testata sud pista 04), ben 5 superamenti del limite notturno della classificazione comunale e 3 dell'indicatore L<sub>yan</sub>, " **si riscontra l'evidenza che i superamenti sono stati causati dal rumore di origine aeroportuale.**" ( Arpav, Rapp.24/RU/12, allegato OSSERVAZIONE n°7 )

Lo Studio avrebbe potuto verificare nell'attuale, attraverso acquisizione diretta di dati informativi tramite un'indagine di mercato nel settore della mediazione immobiliare locale, se gli immobili residenziali in vendita a Tesserà e a Ca' Noghèra avessero subito un deprezzamento maggiore rispetto quello medio di altri quartieri periferici e se tale eventuale negatività fosse da attribuirsi alla vicinanza dell'infrastruttura.

Si avrebbe acquisito così un dato empirico ma attendibile e utile per comprendere il problema.

Risulta evidente una **carenza metodologica**.

Nello Studio inoltre si sostiene l'**assurdità** - e artatamente se ne addossa la paternità ai rappresentanti delle comunità circostanti partecipanti, come il Comitato, al Gruppo di contatto SAVE/Comunità locali- che i residenti di Tesserà più che dal "rumore" siano disturbati dalla "**relazione visuale con l'infrastruttura**.." per cui "... *il presente SIA ha introdotto una serie di misure di mitigazione, tramite fasce boscate e/o terrapieni boscati, aventi come obiettivo la mitigazione del rumore, ma soprattutto la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto l'abitato di Tesserà*" ( pag.36.)

[ sottolineatura nostra]

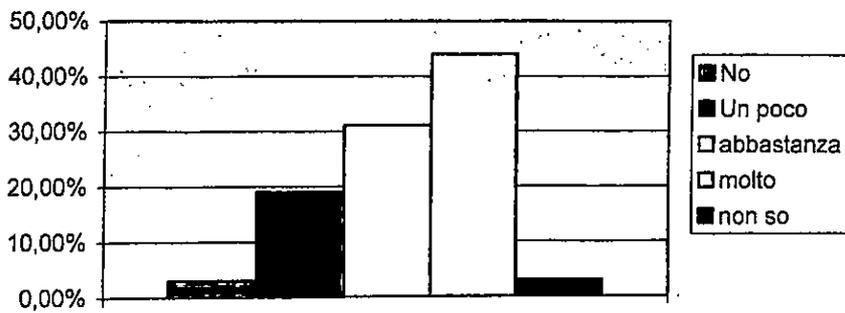
Cioè, i residenti di Tesserà che da anni si lamentano dell'eccessivo rumore, del sonno disturbato, della puzza di kerosene .. e non sanno che invece ciò che li disturba è la visione dell'infrastruttura!?! Siamo alle comiche !.

E' evidente che lo Studio per questa parte è stato redatto senza un sopralluogo accurato di Tesserà.

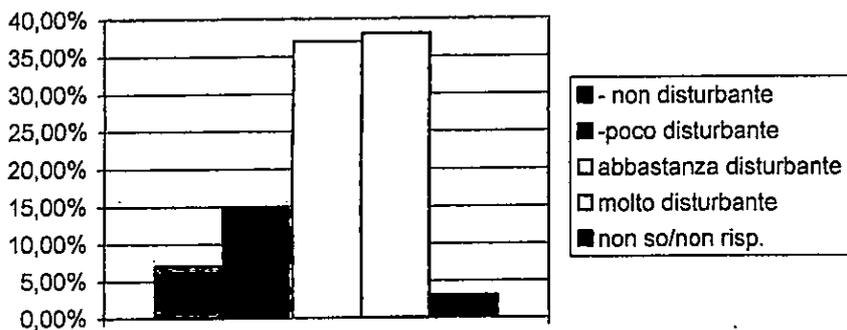
Le foto della "visuale dell'infrastruttura" da delle abitazioni fronte aeroporto riprotte nell' OSSERVAZIONE n° 8 - M3 rendono ragione della pochezza e della leggerezza delle argomentazioni a sostegno della asserita "trascurabilità" dell'impatto del futuro aumento dei voli sul valore degli immobili .

**La richiesta è il ritiro del documento e la ri-presentazione di un documento più completo delle parti carenti sopra evidenziate e privo di congetture assurde e in palese contrasto con la realtà**

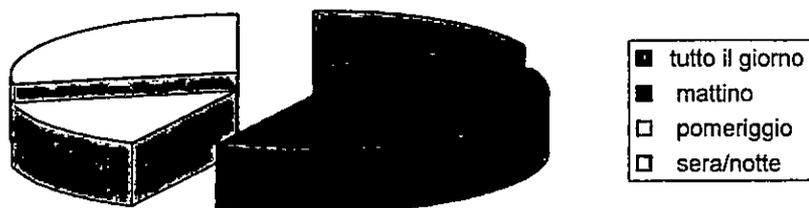
**Il rumore degli aerei è aumentato nell'ultimo anno?  
(Grafico 1)**



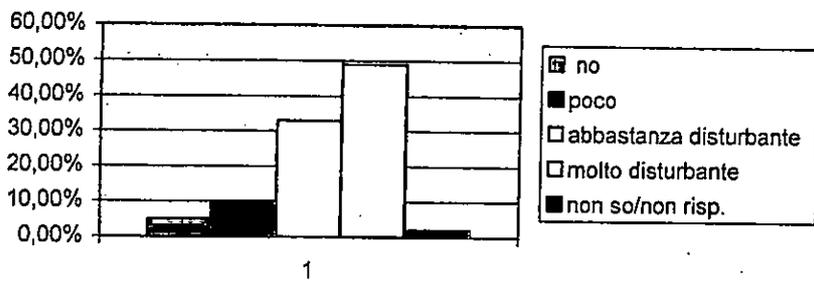
**Come senti il rumore a casa tua? (Grafico 2)**



**In che fascia oraria sei più disturbato dal rumore degli aerei? (Grafico 3)**

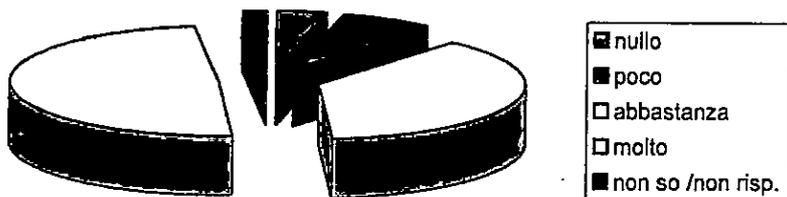


**I ri-sorvoli su Tesser e Campalto ti disturbano?**  
(Grafico 7)

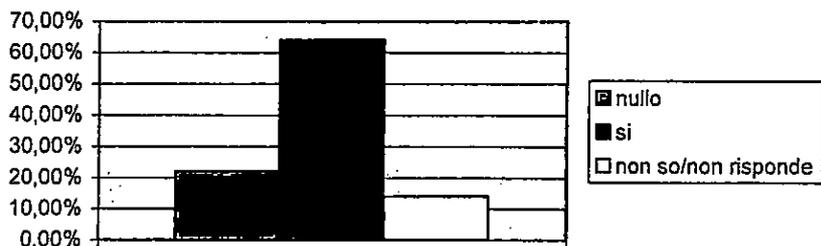


1

**Quale rischio per la salute genera l'inquinamento?**  
(Grafico 8)

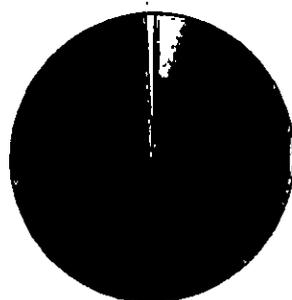


**Incidenza negativa del rumore sulla vita quotidiana**  
(Grafico 9)



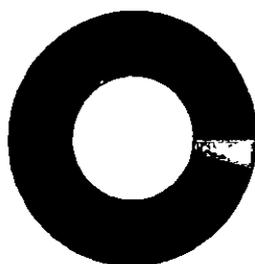
1

**Necessita una centralina fonometrica a Bazzera e al Passo? (Grafico 13)**



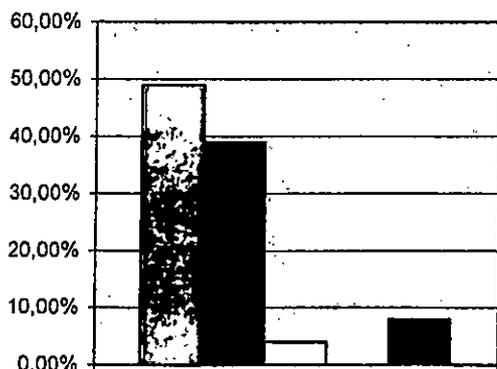
- no
- si
- non so/non risponde

**Bisogna mettere un limite allo sviluppo aeroportuale? (Grafico 14)**



- no
- si
- non so/non risponde

**Ti sei sentito tutelato dal tuo Comune in questo problema? (Grafico 15)**



- per niente
- poco
- sufficientemente
- molto
- Non so /non risponde

## OSSERVAZIONE n°1 9

Riferimento

Elab. Sez. C SALUTE PUBBLICA

Lo Studio, a giudizio del Comitato, è molto **deludente**. Se rapportato all'importanza e delicatezza della tematica.

Sulle 37 pagine totali, solo le 16 pagine iniziali hanno contenuti "nuovi", le rimanenti sono ripetizioni dei contenuti dell'elaborato Sez.C. Mitigazioni e Compensazioni.

Ma anche nelle 16 pagine, solo due (pagg. 24 -25) tentano di rispondere alla domanda ovvia: l'attività aeroportuale ha avuto ricadute negative sulla salute e sulla qualità della vita dei residenti nelle aree più esposte agli inquinamenti prodotti da tale attività ( Ca Noghera, Tessera e Campalto : n. 3.735 abitanti ) ? E qual è la stima delle ricadute su tale popolazione?

Lo Studio si dilunga in citazioni bibliografiche e in informazioni demografiche e statistiche sanitarie riferite all'intera popolazione del comune di Venezia, ma non si dimostra in grado di restringere l'analisi sulla popolazione più a rischio.

Invero è del tutto insignificante conoscere le statiche sulle cause di morte dei residenti del quartiere Zelarino situato a 10 km in linea d'aria dall'infrastruttura e sul territorio del quale non vi sono rotte di sorvolo.

Lo Studio poteva spendersi ad esempio in un sondaggio su di un campione random di residenti nelle aree più esposte (abitazioni fronte aeroporto di Tessera, Ca Noghera e di Campalto ) e di residenti in abitazioni più lontane da esso nelle medesime frazioni. Un sondaggio che andasse a rilevare quali ricadute negative sul versante del benessere psico-fisico ed esistenziale gli intervistati riferiscono originate dall'attività aeroportuale, magari utilizzando strumenti standardizzati quale ad es. *Il Questionario sullo stato di salute -SF 36*. Sarebbero stati raccolti dati statisticamente non validi, ma sicuramente significativi ed in linea con definizione di "salute" citata all'inizio del documento .

Sarebbe stata utile altresì, per esempio un'intervista strutturata o questionario conoscitivo presso la quindicina di medici di base delle tre frazioni sulla frequenza di prescrizioni di farmaci ipnotici, ansiolitici, antidepressivi con alla base lamentela da parte degli assistiti riferite al loro vivere nelle adiacenze dell'infrastruttura .

Lo SIA poteva mutuare la metodologia utilizzata dallo studio del progetto SERA e altro ancora. Anche questi sarebbe stati magari dati non statisticamente validi, ma utili a delineare il contesto dell'Opzione 0 e poi la stima al 2021.

Lo SIA invece si limita a valutazioni di livello generale e quindi non utili a determinare il rischio per le popolazioni esposte. Le conclusioni rassicuranti sono ovvia conseguenza.

Il Comitato contesta la veridicità dell'affermazione riportata a pag.21

"Tale prossimità alimenta le sensazioni di disagio e fastidio riferite dai rappresentanti della cittadinanza, anche se il clima acustico dell'area risulta inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione aeroportuale ed ancor più dalla classificazione acustica del Comune".

che risulta triplicemente non vera

1. nessun residente lamenta tali sensazioni di disagio o fastidio
2. nessun rappresentante della cittadinanza ha riferito ciò nel Gruppo di contatto più volte succitato
3. nell'area fronte testata piste 4 e 22 l'ARPAV ha riscontrato nel Report ( v. allegato alla OSSERVAZIONE n° 7 ) superamenti del limite della classificazione comunale e del Lvan dovuti "chiaramente all'attività aeroportuale.

Le foto contenute nell'OSSERVAZIONE n°10 dimostrano che nessuna delle residenze di Tessera in prima linea- fronte aeroporto ed oggetto dell'intervento (ed ovviamente tanto meno tutte le altre retrostanti !) hanno possibilità reale di vedere l'infrastruttura e di esserne infastidite.

Infatti dell'aerostazione è visibile una parte molto limitata della testata pista 04 ( area de-icing) e la parte finale di un edificio hangar, ma solo dai 3° e 4° piano del complesso di due condomini fronte testate sud.

Il resto dell'aerostazione è nascosto da piante arbustive di media altezza e da alte alberature sparse; sul lato nord/est di Tesserà una quasi secolare pineta (pini marittimi) impedisce la visione del corpo centrale dell'aeroporto da tutte le residenze.

Le residenze condominiali suddette unitamente ad altre 5 o 6 lungo la via vecchio hangar (zona sud di Tesserà) sono in contatto visivo con gli aa/mm in fase di atterraggio (quota 100/200 metri); da nessun residente è lamentata ciò come disturbante a differenza del rumore prodotto da alcuni aa/mm, per cui l'affermazione dello Studio a pag 21

- La richiesta è che sia prodotto uno studio maggiormente analitico e maggiormente centrato sulla coorte rappresentata dai circa 3.800 residenti nel area più a rischio di Campalto (villaggio Laguna e via Passo), Tesserà e Ca Noghera, e contestualmente che sia omessa l'affermazione inaccettabile perchè non vera sopra evidenziata.

OSSERVAZIONE n° 20

Riferimento

Elab **Relazione illustrativa**

Il gestore SAVE spa, committente il SIA, sul proprio sito web [www.veniceairport.it](http://www.veniceairport.it), ma anche in documenti vari ed esternazioni pubbliche sulla stampa o convegni, ha sempre tenuto a sottolineare la significativa tensione ed impegno della Società alla caratterizzazione dell'aeroporto M.Polo in un "green airport".

Visione del tutto condivisibile se però perseguita nella realtà e/o nella progettazione di interventi con l'indispensabile coerenza.

In una tale visionaria prospettiva di uno sviluppo dell'infrastruttura, in armonia con l'ecosistema circostante, deve trovar assoluta attenzione la riduzione dell'inquinamento dell'aria da combustione di idrocarburi.

I report del sistema di monitoraggio dell'aria, commissionati dal gestore all'università di Venezia, hanno sempre evidenziato - al di là delle perplessità del Comitato - sulla metodologia e sugli esiti delle rilevazioni - come i non infrequenti sfioramenti dei limiti di PM 10, nel territorio confinante con il sedime aeroportuale fossero dovuti in larga misura al traffico veicolare sulla ss.14 Triestina che - nota bene - è l'asse stradale sul quale s'innestano gli accessi all'aeroporto.

Lo Studio prevede al 2021 l'un notevole ampliamento delle aree destinate a parcheggio degli autoveicoli dei clienti dell'aerostazione: + **2.082 posti auto**. (pag.99).

In realtà, la necessità di ulteriori parcheggi rispetto all'aumento dei passeggeri al 2021 (+ 2.910.211 ) [pag.79], se riferito solo ai passeggeri automuniti (38%) sarebbe quasi la metà (1.172 posti auto).

Il Comitato ritiene comunque che questa previsione contraddica la buona visione di un *green airport*, nella quale dovrebbe rientrare una politica orientata a dis-incitvare l'uso dell'autoveicolo individuale per accedere all'aeroporto a favore dell'uso del mezzo collettivo, in primis su rotaia.

Il Comitato reputa inaccettabile l'idea di utilizzare ampie aree, ora al di fuori del sedime, che sono zone boscate o trasformabili in tali, le quali fungono e potrebbero fungere da aree di mitigazione del rumore e di separazione dell'infrastruttura dal contesto residenziale.

Altresì ritiene nello specifico che tale scelta incongruente porterà sull'abitato di Tessera un duplice effetto negativo:

- aumento della rumorosità del traffico di accesso all'aerostazione che però non è stato considerato "rumore aeroportuale" nella descrizione del "clima acustico" nell'Opzione 0 e al 2021.
- aumento dell'inquinamento dell'aria.

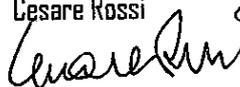
- **La richiesta è che il proponente ritiri la proposta relativa all'ampliamento delle aree di parcheggio sul landside, in coerenza sia con una politica di tendenziale disincentivazione dell'accesso all'infrastruttura con auto propri, sia del mantenimento di un'area boscata pregiata e pluriventennale, a protezione di alcune residenze di Tessera..**

\*\*\*\*\*

Deborah Onisto



Cesare Rossi



Coordinatori Comitato cittadini di tessera, Ca Noghera e di Campalto  
Rec. c/o Associazione Onlus LaRete via J.Castelli n.7 30175 Venezia

TEL. 338 14812038  
TEL. 349 16943224

Faint, illegible text covering the majority of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

Handwritten signature or name, possibly "John Doe".