



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



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA - 2015 - 0019313 del 23/07/2015

Venezia 17.07.2015

Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

Direzione generale V.I.A.

Via C.Colombo n.44

0147 ROMA

Ogg.: integrazioni procedura VIA MP 2015/2021 aeroporto di Venezia. OSSERVAZIONI

Lo scrivente Comitato di Cittadini, vista la documentazione integrativa all'Istanza di VIA in oggetto, presenta su di essa le proprie osservazioni di seguito dettagliate.

OSSERVAZIONE n°1

COD.ELAB.23957- REL-T700.0 Premesse e controdeduzioni

4. Controdeduzioni

CT 01 Procedura: conflitto d'interesse e Proponente. Il Comitato ribadisce il proprio convincimento - che ritiene in linea con quanto in merito stabilito dalla Direttiva 2014/52/EU - che non può essere l'ENAC il proponente di un'istanza di VIA su di un Masterplan redatto dal gestore aeroportuale, poiché all'Enac è attribuito, per conto dello Stato, il compito primario di controllare e vigilare sull'operato e sulle scelte del gestore.

Questa attribuzione primaria è stata ribadita più volte anche da dal Presidente dell'Enac nazionale in un recente consesso dei responsabili Enac regionali (luglio 2015) laddove egli ha specificato che nell'azione di governo del settore devono essere utilizzati strumenti di attuazione e controllo efficaci ed attendibili, anche tramite un sistema sanzionatorio verso inadempienze del gestore. Sembrano, a parole, chiari il ruolo e la funzione di vigilanza di Enac verso il gestore.

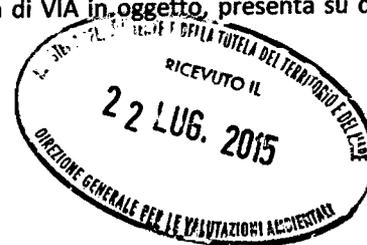
Com'è noto però, Enac approva sia i Contratti di Programma sia i Piani d'investimento del gestore. Approva anche i Piani di sviluppo dell'aeroporto, predisposti dal gestore; ne definisce lo stanziamento e li propone direttamente al Ministero competente per la VIA, magari - come successo per l'aeroporto di Venezia - spezzettandoli in più parti (Masterplan 2010-2030 > Masterplan 2015-2021 > Masterplan Parcheggio Villetta) al fine di evitare procedure di VIA troppo complesse e rischiose.

Risulta evidente al Comitato Cittadini una non casuale confusività di ruoli e funzioni che si sostanzia in un costante conflitto d'interessi. Una tale non casuale confusività serve anche, all'occorrenza, a scambiarsi il ruolo di "proponente" di atti relativi a VIA.

Come più precisamente esposto nel successivo punto "CT 20 MP e parcheggi" appare "anomalo" che con un procedimento di V.I.A. "Nazionale", tutt'ora in corso, il cui proponente è Enac nello stesso periodo, la SAVE SpA (non ENAC) abbia da presentare una Istanza di VIA "Regionale" relativamente alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA (screening) del "Parcheggio provvisorio " Villetta" per il recupero dei posti sottratti dai cantieri - Comune di localizzazione: Venezia (VE)" senza depositare la documentazione nei "Comuni Interessati". Si veda All. 5.

Se fosse correttamente l'ENAC il proponente delle Istanze di V.I.A., non dovrebbe essere ENAC a presentare anche questa "anomala" richiesta di screening? Ma se invece è SAVE SpA che, come proponente" deve presentare le Istanze di VIA (anche quelle sottoposte a VIA "Nazionale") allora il procedimento di VIA in corso va ripresentato da SAVE e tutte le VIA presentate da ENAC per gli Aeroporti italiani... sono tutte illegittime?

Ecco come si sostanzia il conflitto d'interesse, al di là delle argomentazioni legulei della Controdeduzione.



CT 02 Procedura:VAS/VIA MP 2030 Che il MP 2010-2030 esista, sia stato approvato e finanziato da Enac e che esso sia il Progetto di Sviluppo CUMULATIVO, del quale il MP 2015-2021 non sia un "aggiornamento" come asserito nella controdeduzione, bensì un opportunistico "spezzettamento" è anche testimoniato da schede SAVE allegate. (All. 1)

CT 03 " Opzione O" al 2000 . Per lo "stato di fatto" l'anno di riferimento è quello della "Di E' del tutto appositamente inventata l'affermazione nella Controdeduzione che con un Aeroporto che nel 2000 movimentava circa 4 milioni di passeggeri possa essere arrivato a quasi 8,5 milioni di passeggeri nel 2014... "senza alcun sostanziale mutamento del suo assetto operativo" .

Per aver conferma che è avvenuto in realtà esattamente il contrario di quanto affermato basta leggere il bilancio societario 2013 del Grupo SAVE dove sono elencati 10 pacchetti di opere da realizzarsi in quell'anno (ed effettivamente realizzate) sia nel landside che nel airside per migliorare ed aumentare la capacità di accoglienza di passeggeri ed aa/mm. dell'infrastruttura

Questo dato di fatto viene alterato per partire da una condizione base più conveniente a minimizzare gli impatti vari sull'ambiente

CT 04 e CT 05 SIA Area vasta e Comuni . Nello Scenario 0 e ancor di più nello Scenario 2021, non può essere tralasciato il fatto che l'ARPAV nella campagna di rilevazione di fine 2013 [All. 2] ha riscontrato numerosi superamenti del limite di LAeq notturno nel comune di Cavallino/Treporti ,data la frequenza dei sorvoli in allontanamento (v.fig. 3.3.pag 44 COD.ELAB.T708) . Questo dato negativo è destinato ad aggravarsi con l'aumento del 30% dei sorvoli a bassa quota di allontanamento (da 1400 a 1600 mt) . Come evidenziato nella successiva osservazione non aver considerato la situazione del comune di Cavallino/Treporti - il quale (n.b.) è stato accettato da Enac solo a fine 2014 ,e solo su richiesta del sindaco, nella commissione aeroportuale ex art.5- conferma un disegno di circoscrivere il più possibile il problema.

Sempre dalla visione della suddetta figura si evince facilmente la numerosità dei quotidiani sorvoli da parte di aa/mm in allontanamento dei territori dei comuni di Roncade, Casale sul Sile ,Jesolo ; numerosità che è destinata inevitabilmente ad aumentare + 30% al 2021. Questi Comuni ed i loro Cittadini dovevano essere interessati all'invio della documentazione dello SIA per poter esercitare il loro diritto ad esprimere osservazioni in merito, financo a produrre studi e stime contrapposte a quelle dello SIA. Il proponente ha responsabilità di questa scelta conculcante .

CT 06 Rumore si vedano *OSSERVAZIONI* nn° 9,10,11,12,13..

CT 07 Piani di Rischio . La controdeduzione non chiarisce il motivo di una diversa modalità di determinazione delle aree di vincolo , calcolate su di una pista per il 2013 , su due piste nel 2021) . Si veda *OSSERVAZIONE* n° 7

CT 10 e CT 11 Mitigazioni e compensazioni . Abbiamo conferma dalla controdeduzione del dubbio espresso nelle nostre precedenti osservazioni: il complesso delle opere di mitigazione e compensazione inserito nel SIA è stato elaborato ed inserito "pro forma". Appare ora chiaro che è un collage a scopo pubblicitario , per imbonire i cittadini (All.3).

Lo Scenario 0 per il proponente Enac non indica criticità per il rumore (nonostante dati ARPAV, 2013 e 2014) ; lo Scenario 2021 individua solo alcune circoscritte aree critiche di contenuti sforamenti .

In linea con la metodologia utilizzata nello SIA si sarebbero dovute enucleare e proporre con precisione solo quelle opere di mitigazione adeguate e funzionali all'abbattimento del livello di rumore nei punti critici . Invece lo Studio si è sbizzarrito in un elenco di opere inutili e irrealizzabili, mettendo indistintamente assieme quelle di mitigazione del rumore con quelle di compensazione ambientale. Secondo il ragionamento della Controdeduzione tale accozzaglia avrebbe potuto anche essere diversa o doppia o tripla... perché tanto al 2021 si faranno solo le opere/interventi là dove, tempo per tempo con campagne di rilevazioni protratte, si riscontreranno sforamenti del limite di legge: solo allora si deciderà la tipologia dell'intervento. Ergo, tutto l'elenco di cui sopra è "aria fritta". Sarebbe stato serio e rispettoso per i cittadini dire che SAVE aveva stanziato 16 milioni di euro per opere di mitigazione da versare - visto

che i siti erano tutti fuori del sedime- al Comune e vincolati al tal fine , come ad esempio avvenuto nel caso della Pedemontana Lombarda).

L'intero SIA è basato sull'analisi dello Scenario 0 e sulla stima di quello al 2021 ; nell'uno e nell'altro sono previsti interventi per ridurre l'impatto acustico sia nella fase di cantiere sia in quella di esercizio . Perché si sono previste molteplici opere di mitigazione se nella stima dell'esercizio al 2021 non si erano ravvisate criticità che molto circoscritte? La controdeduzione avrebbe coerentemente dovuto annullare tutto il capitolo mitigazioni riformulandolo semplicemente con quanto espresso nella controdeduzione medesima.

C'è da notare che mentre l'aumento delle movimentazioni procederà realmente e progressivamente, i cittadini dovranno attendere anni di misurazioni prima di avere una qualche protezione dal rumore . Si pensi ai tempi di esproprio dei terreni – oltre i mesi e mesi di monitoraggi- se si rendesse necessario attuare l'intervento M3b. Si veda anche OSSERVAZIONE n.

CT 12 Aeroterminal . Il Protocollo d'intesa, con la modalità e la tempistica con le quali è stato sollecitato e concluso, non favoriscono un rapporto collaborativo fra ENAC/SAVE e la Comunità dei cittadini veneziani che già si era espressa in merito. Si veda *OSSERVAZIONE n.6*

CT 13 Compensazioni E' sorprendente trovare in uno SIA una visione sì miope e ristretta el concetto di "compensazione ambientale nei casi di grandi interventi impattanti sul territorio. Il proponente, invece di acquisire consapevolezza di un proprio obbligo morale, prima che di legge, a "compensare" l'ambiente per lo sfruttamento del territorio che egli stesso attua, scarica sul gestore, il quale al solito "fa spallucce" , "... non è competenza del gestore aeroportuale").

Il Comitato reputa invece che se le mitigazioni ambientali sono costituite da diversi interventi e soluzioni tecniche, prevalentemente connessi al contorno dell'infrastruttura, le compensazioni ambientali sono invece realizzate – possibilmente ma non necessariamente- nelle vicinanze dell'infrastruttura del tutto o in parte svincolate dall'opera stessa, con l'obiettivo di non sminuire – anzi se possibile, aumentare – il valore complessivo dell'ambiente naturale più ampio circostante . Per il Comitato- diversamente che dal proponente Enac- il concetto di compensazione è da intendersi composto da azioni verso la Comunità più danneggiata, miranti a migliorare l'ambiente, il territorio ed il paesaggio, a compensare impatti negativi delle trasformazioni territoriali, a creare benefici nell'uso del territorio più vasto. In base a questo convincimento i Comitato ribadisce la congruenza della propria proposta di un intervento di valorizzazione di due manufatti (Torri di Tessera e di Dese) di pregevole valore storico situati a 2-3 km. dal sedime. Si veda *OSSERVAZIONE n°15*

CT 14 Compensazioni:pista ciclopedonale Tessera/Favaro . La controdeduzione è stampo pilatesco. Invero, considerato che lo SIA è l'espressione di volontà unicamente del proponente nulla avrebbe vietato pertanto che lo stesso – riconoscendo che il completamento della utilissima pista ciclabile fra Tessera e il centro di Favaro sarebbe stata sicuramente un opera di compensazione ambientale vista l'utilità per i residenti di Tessera, che ora sono costretti ad utilizzare l'auto per percorrere i 4 km che separano Tessera dal centro del quartiere , prevedesse , anche solo pensando all'esiguità delle finanze dei comuni,Venezia in primis, di versare al Comune di Venezia un contributo finanziario vincolato al completamento di tale pista (ora realizzata solo per 300mt) . Sarebbe stato un bel gesto in direzione di un riavvicinamento aeroporto /Comunità.

CT 15 VIARCH-VINCA-PAES. e rotte decollo. Lo SIA e anche le integrazioni parlano spesso di rotte e presentano anche figure specifiche (TAV.1 REL-T708) . Si ha così prova che il proponente sia a conoscenza che gli aerei decollati dall'infrastruttura della quale è responsabile, possono rappresentare un pericolo per il nostro (ma forse non suo) patrimonio storico/culturale, sorvolando sulla verticale e a quota non elevata siti preziosi quali le isole di Torcello e Burano , Evidentemente non se ne cura, né –tantomeno- si cura del maggior pericolo determinato dall'aumento del 30% della movimentazione aerea generale e di tali sorvoli. Certo le rotte sono affare di ENAV, ma un ENAC sensibile e attento avrebbe potuto siglare – come ha tempestivamente fatto con il commissario straordinario del Comune di

Venezia - un protocollo d'intesa con Enav per il divieto di sorvolo delle due isole e, ancor meglio, prevedere un regime sanzionatorio ad hoc.

CT 16 Crescita passeggeri e turismo Il contenuto della Controdeduzione è un'opinione, conveniente a porre al di sopra della querelle oramai annosa (risale agli anni '70-'80) sull'inquinamento turistico, l'aeroporto e il previsto aumento del 30% dei passeggeri. L'aeroporto immette "turisti consapevoli", cioè che "... *portano risorse economiche e trasformano il turismo in impresa o industria capace di produrre capitale...* " quasi a dire che 1000 turisti "consapevoli" gravano ogni giorno di meno sulla città di 1000 turisti che nello stesso "improvvisano" la calata a Venezia. Magari consumano di più sì, ma gravano lo stesso sulla città.

Il proponente ancora una volta dimostra di essere unicamente interessato all'aspetto mercantile, disinteressandosi della 'aspetto della tutela del valore della Città e del rispetto per la qualità della vita dei cittadini veneziani.

Il Comitato è invece interessato al "peso" complessivo dei "turisti consapevoli" e dei "turisti improvvisati", molto meno a quanto spendono: Venezia non morirà mai per "inedia di turisti", ma rischia seriamente, molto seriamente di sprofondare sotto il loro peso, in senso lato. Nessun albergo o ristorante o esercizio commerciale o negozio di mascherari .. chiuderebbe se potesse contare sicuramente anche solo su 10/15 milioni di turisti/anno, "consapevoli" ed "improvvisati".

Come per lo sviluppo delle attività aeroportuali va posto il limite della sostenibilità da parte dell'ecosistema (uomini e ambiente) anche sacrificando pretese di arricchimento no limits, parimenti allo sviluppo del turismo va posto un limite di sostenibilità che non deprima il lavoro e l'impresa, ma che tuteli tutti gli altri aspetti della vita comunitaria.

Sapere chi sono e quanti sono i turisti "consapevoli" e quelli "improvvisati"; come e dove soggiornano, quanto spendono, come arrivano è sicuramente interessante per la scelta delle azioni di contenimento, ma sono conseguenti alla determinazione del numero massimo sostenibile, altrimenti son puro esercizio accademico, ottimo per pubblicazioni o presentazione ai convegni. Appunto com'è stato sinora.

Il gestore (nello SIA) ha calcolato che il 53% dei passeggeri atterrati al M.Polo ha come destinazione il centro Storico; tenuto conto che Venezia C.S. conta meno di 60 mila abitanti, in buona parte anziani, prossimo ridurre al 50% la percentuale.

Nel 2013 pertanto ha contribuito all'invasione turistica di Venezia (che non era ancora arrivata ai 20 milioni di turisti/anno come nel 2014) indicativamente con 2,1 milioni di turisti; nel 2021 il contributo sarà di circa 3 milioni /anno.

Avendo presente il problema prioritario di ridurre la quantità di turisti "consapevoli o improvvisati" ci si chiede se sia ammissibile già da ora dare permesso ad un gestore privato di aumentare anno dopo anno fino al 2021 (per non citare qui le previsioni del MP 2010-2031 di SAVE/ENAC) il numero dei turisti "consapevoli o meno" immessi in città.

Si può ragionevolmente presumere che il gestore privato sia esso di un aeroporto sia di una ditta di bus granturismo siano interessati primariamente al numero degli aerei e dei bus che riescono far arrivare a Venezia (+ viaggi + incasso); il sovraccarico turistico non è un problema loro. Il proponente SAVE/ENAC dimostra di non disdegnare tale interesse e nella Controdeduzione si autoassolve per la sua quota di inquinamento turistico.

C 17 Socioeconomia. Si ribadisce che la metodologia adottata dallo SIA per ogni aspetto inerente il MP2015-2021 è consistito nell'analizzare lo stato di fatto (2013) nei suoi vari aspetti anche negativi riferibili all'attività aeroportuale e di formulare stime su come la situazione si sarebbe rappresentata nel 2021.

L'analisi sulla "ricchezza" prodotta dall'aeroporto e ricadente sulle comunità dell'intorno aeroportuale manca. E manca volutamente visto il livello di litigiosità che i proponenti hanno avuto negli anni recenti con realtà imprenditoriali e commerciali private del luogo operanti nel settore ricettivo/turistico e dei parcheggi, vedi ad es. allegata vertenza per 200 posti auto visti come insopportabile concorrenza ai 9000 previsti dal MP2021 (All. 4),

dall'esiguità del numero di dipendenti aeroportuali residenti nell'intorno aeroportuale e dalla impercettibilità delle ricadute positive sull'indotto locale.

Il Comitato continua a ritenere corretto che in uno SIA il proponente prospetti un "bilancio sociale" degli interventi impattanti che intende attuare in un territorio circoscritto, il quale bilancio nella dimensione socioeconomica è qualcosa di maggior spessore rispetto una mera stima costi-benefici .

C 18 Socioeconomia Anche le argomentazioni addotte nella Controdeduzione rispecchiano una analoga variazione alla metodologia della quale si è detto. Fra le ricadute positive/negative nello scenario 0 e in quello stimato al 2021, sicuramente il problema della perdita di valore degli immobili residenziali attorno al sedime o sorvolati da aerei in decollo è un aspetto da approfondire . La mancanza di dati di indagine allo stato di fatto è, ad avviso del Comitato, è una carenza significativa . E' un fatto di comune dominio, verificabile anche dai numerosi persistenti cartelli "vendesi" che a Tessera, a Ca Noghè e nella parte lagunare di Campalto le abitazioni sul mercato immobiliare non sono offerte molto ambite. Sarebbe bastata, ripetiamo, una indagine di mercato e in tal modo si poteva anche fare delle ipotesi in merito alla ricaduta dell'aumento delle movimentazioni e del rumore al 2021 . Ma perché complicarsi la vita ? ... sembra sia il motto del proponente.

C 19 Salute pubblica Sempre richiamando la metodologia adottata per gran parte del lo SIA dell'analisi dello scenario 0 e dello scenario 2021 anche riguardo la tematica non banale delle ricadute possibili dell'attività aeroportuale nella situazione sulla salute degli abitanti l'intorno aeroportuale, si ribadisce che mancano le risultanze di un'indagine su di un campione rappresentativo di persone residenti in zone più esposte alle movimentazioni degli aa/mm, che avrebbe fornito indicazione circa criticità già maturate al 2015.

Voler sapere, anche solo indicativamente, se la propria attività abbia già prodotto danni alla salute dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale dovrebbe essere un imperativo morale sia per il proponente sia per il gestore nel momento in cui decide di sviluppare ulteriormente la propria attività.

Anche la famiglia dei Riva, anche i proprietari della Eternit di Casale Monf.to anche i dirigenti della Centrale di Vado Ligure affermavano di creare "ricchezza" e non si ponevano il problema di verificare se minavano la salute dei lavoratori e dei cittadini : sappiamo com'è andata a finire!

Il riferimento ai dati della ricerca S.E.R.A. è fuorviante, poiché in essa non ci sono riscontri esplicativi della situazione di Tessera in quanto a) hanno fornito dati solo una quindicina di famiglie sui 1898 soggetti ;b) le risultanze pubblicate si riferiscono solo ad indici cumulativi ed indistinti della coorte di soggetti esaminati e nulla ci dicono sul campione di Tessera e quindi il richiamo alla ricerca è del tutto insignificante.

Ribadire la validità dell'affermazione a pag .21 è una ostinazione assurda del proponente . Il Comitato ha già dimostrato con foto che trattasi di affermazione sostanzialmente ridicola, mirante a minimizzare l'apporto disturbante del rumore tramite lo spostamento dell'origine del disturbo acustico, lamentato dai residenti, dal recettore uditivo a quello visivo , come se il rumore si sentisse solo se se ne vedesse la fonte di emissione.

Giova precisare che dei 25 recettori individuati per la componente aeronautica (COD.ELAB.23957-REL-T709.0, Tab 3-35-36 pagg 111) solo i recettori n.25 e n.8 hanno percezione visiva degli aa/mm e dell'infrastruttura:questo dato, da tutti riscontrabile, conferma la non veridicità dell'affermazione contestata.

C 20 MP e parcheggi porsi un target al 2021 di 9000 posti auto (il doppio degli attuali) significa innanzitutto incentivare i clienti ad arrivare con mezzo proprio in aeroporto e per contro disincentivare l'uso dei mezzi pubblici. Anche in questo caso il target del massimo profitto possibile fa non tenere in considerazione il dovuto impegno della collaborazione verso una mobilità più compatibile con la tutela della salute dei cittadini e della salubrità dei luoghi. Altri dati di realtà che chiarisce ancor di più la esagerata corsa all'aumento dei parcheggi interni del proponente è fornita da

A) la progettata acquisizione entro il 2021 dell'area cd. Aeroterminal , dove il proponente fra l'altro prevede la costruzione

B) la costruzione di un altro parcheggio interno di n.240 posti auto – in aggiunta ai 9000 previsti e a quelli dell'Aeroterminal consistenti in un park multipiano e dei park a raso per diverse centinaia di posti auto oltre i 9000 già previsti, denominato "Parcheggio provvisorio ex Villette" per il quale è stata presentata due mesi fa alla Regione una valutazione di assoggettabilità alla VIA.(v. All.1) Tale parcheggio è definito "provvisorio" fino a che ci saranno sul sedime i cantieri del MP 2021. In realtà non sarà per nulla provvisorio in quanto comporterà opere di impermealizzazione cementificazione e pavimentazione di un'area attualmente a verde (una delle poche nel "toccate" dal MP2021) che sarà impossibile ripristinare dopo il termine (non precisato nell'istanza di valutazione) della "provvisorietà"(nb. nel progetto manca la parte riguardante il ripristino dell'area al termine della "provvisorietà").

Il Comitato Cittadini su tale istanza ha presentato alla Regione Veneto talune osservazioni ,fra le quali quella che sottolinea come questo progetto- essendo funzionale alle opere del MP 2015-2021 - doveva essere ricompreso nell'istanza di VIA di tale Masterplan; la scelta operata dal proponente SAVE si connota ancora come un ennesimo "spezzettamento d'opera" dove l'opera principale è il Masterplan 2010-2030 (approvato da Enac nel 2011 e finanziato con diversi milioni di euro pubblici) che è stato " spezzettato con il Masterplan 2015-2021, il quale che a sua volta è stato "spezzettato" con il progetto "Parcheggio provvisorio Villette". (All. 5)

OSSERVAZIONE n° 2

COD.ELAB. REL-T711.0

2 Mitigazioni 2.1 Premessa

Giova ricordare che il piano di sviluppo in questione prevede il potenziamento dell'attuale infrastruttura in modo da renderla in grado di raggiungere il target 2021 di + 30% delle movimentazioni (dalle attuali 256/die a 342/die) la qualcosa fa supporre un aumento del l'inquinamento acustico ed atmosferico sulle aree abitate prossime all'aeroporto determinato dalla maggior frequenza delle attività degli aa/mm (rullaggi,decolli,atterraggi) , nonostante le rassicurazioni del proponente circa la continua evoluzione tecnologica degli aa/mm che saranno sempre più silenziosi! Contrariamente a quanto affermato circa l'accettabilità degli impatti acustici attuali e prossimi , i quali " *non hanno evidenziato criticità ecc.* " (Il cpv.) riportiamo in allegato i contenuti allarmanti (risultanze peggiori del precedente rilevamento del 2012) del Report n.1606Ru14 dell'ARPAV (non ancora disponibile al tempo delle nostre precedenti osservazioni) relative ad una campagna di rilevazione di settembre –novembre 2014.(All.6). Ci si chiede come si fa ad affermare che non ci siano criticità?

Come infatti si può evincere il clima acustico su Tessera e su Ca' Noghera è già ora –per effetto dell'attività aeroportuale- preoccupante stante un generale livello diurno di Laeq orario appena sotto o superiore al limite della Classificazione Comunale e i ripetuti superamenti del limite notturno. Ciò dà chiara conferma alle giustificate lamenti dei residenti che di giorno sono disturbati da circa 250 atterraggi, rullaggi e decolli e di notte vengono svegliati/disturbati da decine di analoghe movimentazioni.

Inoltre nulla si dice dei superamenti in orario notturno del limite della Classificazione acustica del comune di Cavallino/Treporti rilevata da ARPAVeneto nel 2013 (All. 2) in località Mesole, località che viene sorvolata a ca.1.400 mt da ca dal 90% degli aerei decollati 50" prima dal M.Polo.

Risulta pertanto affatto rispondente a verità quanto affermato nel V cpv della Premessa .

Già oggi il gestore avrebbe dovuto intervenire per mitigare l'inquinamento ed invece si assiste nello SIA e nelle integrazioni ad un atteggiamento dilatorio e fuorviante, come si specificherà anche alle OSSERVAZIONI successive.

I dati forniti dallo SIA (pur riferiti al 2013) sono sempre rassicuranti : appena 0,5-1db sotto il limite, anche laddove invece ARPAV con fonometri posizionati in adiacenza a quelli SAVE , ha trovato valori più alti, anche di molto.

Si pone il problema di una rilevazione scevra da interessi di parte.

Si contesta altresì la tendenza preannunciata nelle Integrazioni di orientarsi prevalentemente su interventi di mitigazione passiva (insonorizzazione degli edifici) dimostrando il preconcetto proprio di chi mira a minimizzare il problema e semplificarne la soluzione, ritenendosi obbligato nella fattispecie a tutelare la qualità della vita dei cittadini solo all'interno delle loro case.

Sottolineiamo che i fonometri posti da ARPAV nel 2012 e nel 2014 sono in edifici in prima linea rispetto la fonte di maggior emissione (distanza da 700 ai 900 mt ,priva di barriere di alcun tipo) e quindi i valori di pressione sonora interessano un complesso condominiale vasto circa 100 appartamenti e decine di residenze plurifamiliari, praticamente metà degli abitanti di Tessera (All. 7)

Il monitoraggio ambientale proposto e quindi di viziato da questa contraddittorietà..

La richiesta è che il proponente debba obbligatoriamente 'impegnarsi ad effettuare il monitoraggio esteso congiuntamente ad un soggetto terzo, indicato dalla Commissione aeroportuale o dalla Municipalità di Favaro.

OSSERVAZIONE N°3

COD.ELAB.. REL -T711.0

2.2 Procedure operative di mitigazione

A) A-CDM

I cittadini residenti nelle prime file di abitazioni di via Alessandria, via Bazzera, via Leonino da Zara e via vecchio hangar da tempo lamentano – ed hanno presentato alla Commissione Aeroportuale, senza peraltro ottenere alcun interesse- i dati di osservazione dei tempi di rullaggio in prossimità del punto di attesa di decollo (area a circa 800 -900 metri dalle suddette residenze) che variano da 4 fino a 8 minuti per a/m (vedi All.5).

L'integrazione novera fra le procedure di mitigazione attuabili l'utilizzo della piattaforma informatizzata A-CDM per la riduzione del taxi time. In realtà tale procedura non può essere inserita fra le future misure di mitigazione in quanto essa - come pubblicizzato dal gestore sui mass media locali- è in funzione dal novembre 2014 su esplicita richiesta della Commissione Ambiente di 2 anni prima (All 8)

Ci saremmo aspettati che il gestore in questa integrazione avesse prodotto dati obiettivi sull'abbattimento medio dei tempi di stazionamento/rullaggio, per via delle attese legate ad un atterraggio, realizzate nel primo semestre 2015 di utilizzo della procedura informatizzata. Anche in questa circostanza- come in altre dello SIA e delle integrazione viene dai proponenti di fatto chiesto a chi esamina la documentazione un atto di fede sulle loro proprie affermazioni.

I Cittadini del Comitato non scordano che per mesi e mesi il gestore ha negato la rilevanza del rumore a terra degli aa/mm, tanto che anche nello SIA vi era medesima negazione. Gli stessi Cittadini hanno tutt'oggi diretta esperienza che i tempi di stazionamento e rullaggio sul raccordo in testata pista 04 continuano a superare nella stragrande parte dei casi i 2 minuti previsti di attesa di un atterraggio, arrivando spesso a 7-8 minuti dei singoli aa/mm..

Per tutto ciò, i Cittadini si sono organizzati ad effettuare periodicamente - da un sito sul confine del sedime a circa 400 dalla zona di rullaggio sul raccordo- periodiche osservazioni e registrazioni cronometriche del tempo di rullaggio di vari aerei , dei loro dati distintivi , e dell'orario esatto dell'inizio della fase start up.

In mancanza di dati più analitici del gestore, estraiamo dai dati in nostro possesso alcuni più recenti esempi,ripetendo che queste situazioni sono ciò che **quotidianamente** si verifica nell'area da noi definita "rullaggi" indicata nell'All.5 .

- Giovedì 9 luglio 2015

L' a/m della Turkish Airlines alle 19,21 arriva al raccordo 04; rulla per 11' davanti all'abitato di Tessera e decolla alle 19.32, dopo che è atterrato un a/m Swissair

- Giovedì 15 luglio 2015

Dalle 12.02 alle 12.08 hanno rullato in fila sul raccordo e nell'area rullaggi ben 3 aerei (Swissair dalle 12.02 alle 12.20; Monarch dalle 12.04 alle 12.09; Jet com dalle 12.05 alle 12.13.

Dalle 12.09 alle 12.30 hanno rullato in fila sul raccordo e sull'area rullaggi ben 4 aerei (Alitalia dalle 12.13 alle 12.21; Iberia dalle 12.17 alle 12.29, Volotea dalle 12.20 alle 12.30; cargo militare dalle 12.04 alle 12.26.

Questi sono FATTI e non vuote parole, come quelle del proponente. Sono queste le migliori che determina la innovativa procedura operativa mitigatrice dell'A-CDM?

C'è da chiedersi se il rumore del rullaggio contemporaneo (con entrambi i motori, n.b) di 3-4 aerei a 800 mt dalle prime abitazioni di Tessera sia stato computato nel *ground noise*. Il Comitato ritiene di no, altrimenti l'area della mappa di pag 18 e segg. (REL-T711.0) avrebbe un allargamento anche in testata 04/area rullaggi/decolli).

In considerazione di quanto sopra esposto si chiede che la procedura A-CDM non sia considerata intervento di mitigazione da realizzarsi nella fase di esercizio poiché non procedura innovativa, ma già attiva – e di indimostrata efficacia- da tempo.

B) REVERSE

Il Comitato più volte in passato aveva segnalato alla Commissione Aeroportuale la rumorosità di non pochi aa/mm nella fase finale di avvicinamento/inizio atterraggio

Già nella seduta del 20 novembre 2012 della Commissione Ambiente ex art.5 il direttore dell'Enac, nella veste di presidente della Commissione medesima, aveva ribadito il divieto di utilizzo del reverse al fine di contenimento del rumore in atterraggio (All. 9).

Come si fa ora nell'integrazione proporre il divieto di uso del reverse nella fascia notturna (senza peraltro prevedere un sistema sanzionatorio, simile a quello vigente in aeroporti esteri) fra le procedure innovative di mitigazione, quando almeno dal novembre 2012 essa dovrebbe essere vigente e vincolante per i piloti?

Questo al pari di quello oggetto dell'osservazione n°2 è un esempio di affastellamento di procedure per dar l'impressione, tramite la moltitudine degli interventi previsti, che il proponente sia attento alle esigenze di mitigazione del rumore .

La richiesta è che questa procedura sia considerata procedura routinaria e non già una innovativa procedura introdotta dal Masterplan in esame.

B) TURBOFAN . E' presentata come innovativa procedura mitigatrice mentre in realtà mira a mantenere lo "statu quo". Affermare che gli aa/mm ... *inizieranno il rullaggio con un solo turbofan acceso, il secondo turbofan sarà avviato nel momento in cui l'aeromobile si troverà sul raccordo principale (n.b) o in prossimità dell'aerostazione...* significa non prevedere alcuna mitigazione del rumore immesso su Tessera poiché già ora sul raccordo di testata 04 avviene che gli aa/mm molto spesso (se non quasi sempre) azionano entrambi i motori per molti minuti (come detto sopra) e poi si spostano sempre con i due motori accesi sul punto di attesa decollo sulla pista 04.

1954

Received of the Treasurer of the University of California the sum of \$100.00

for the year 1954

L'area sulla quale avviene tutto ciò non ha – e non è intenzione del proponente crearla- alcuna barriera con funzione fonoassorbente verso l'abitato di Tessera (le solite via vecchio hangar, via Bazzera, Via Leonino da Zara e via Alessandria (All.5) .

Del resto il proponente non presenta alcun dato circa l'asserita diminuzione del rumore che sarebbe stato possibile registrare facilmente in via sperimentale nel periodo intercorrente tra la presentazione dell'Istanza e le Integrazioni.

Il Comitato chiede che le su menzionate "procedure operative di mitigazione" non siano considerate procedure valide alla bisogna.

OSSERVAZIONE N° 4

COD.ELAB . 23957 –REL-T710.0

2.3 Efficacia degli interventi di mitigazione

Stupisce che in questa Integrazione si dia enfasi (sospetta) sull'effetto di abbattimento del rumore di rullaggio /inizio decollo che offrirebbe la struttura dell'hangar aeroportuale sul rumore prodotto dagli aa/mm sul raccordo suddetto, in quanto lo stesso effetto era stato giudicato irrisorio da parte di un rilevamento acustico operato ad hoc dal gestore appena un anno fa .

Come già segnalato nella nostra Osservazione n° 11 all'Istanza di VIA, il Comitato aveva proposto un prolungamento dell' edificio hangar suddetto con un terrapieno a" muro verde" indicativamente della medesima altezza (ca 8 mt) e lungo 150 sulla riva del canale della darsena.. Il gestore- con una metodologia scientifica a nostro avviso superficiale- aveva posto un fonometro 100 mt dietro l'edificio hangar ed un altro spostato di alcune centinaia di metri di distanza , più o meno alla stessa distanza dall'area di rullaggio /decollo in campo libero per misura variazioni di pressione sono con e senza barriera dell'hangar.

Nessun fonometro era stato posto davanti all'edificio hangar orientato verso la pista.

In un'apposita riunione del cd.gruppo di Contatto SAVE/comunità locali ,il gestore affermò che le risultanze di tale monitoraggio (durato 3 ore in un'unica sessione) indicava una trascurabile se non nullo effetto barriera fonoassorbente dell'edificio e pertanto analogo effetto si avrebbe ottenuto con la prosecuzione dello stesso con il terrapieno a muro verde.

Pertanto la proposta del Comitato venne non accolta. Alcuni mesi dopo sulla medesima riva il gestore ha costruito un una struttura prefabbricata adibita a ricovero mezzi di rampa, già prevista dal Contratto di Programma ENAC/SAVE del 2012. A nostro avviso, questa era la motivazione per la quale non il gestore non poteva prendere in considerazione la proposta del Comitato(**All.10**)

Ora i proponenti esaltano a tal punto la funzione mitigatrice del rumore dell'edificio hangar in questione, da porla al centro delle opere di mitigazione!

Si è ricordato tutto quanto sopra per evidenziare con quanta facilità i proponenti manipolino utilitaristicamente la realtà, i fatti ,le affermazioni. O era sbagliata la rilevazione del 2014 o è sbagliata la stima di adesso.

Anche rispetto gli effetti benefici della costruzione di un nuovo raccordo in prossimità del punto Charlie, il Comitato aveva a suo tempo avanzato una proposta simile, subito cassata dal gestore SAVE come scarsamente produttiva in termini di contenimento del rumore, e al tempo stesso di problematica e rischiosa (!?) gestione. Ora è presentata come procedura operativa altamente risolutrice, ma – ad avviso del Comitato- altrettanto altamente improbabile nell'applicazione visto i vincoli posti.

OSSERVAZIONE n° 5

COD.ELAB. 23957 –REL-T711.0

2.4 Riqualifica Scuola Materna "G. Franchin" e Nido integrato "L'Emanuele".

L'integrazione al capitolo Mitigazioni dello SIA c, on la previsione di un intervento *M1a –Riqualificazione Scuola Materna "G. Franchin" e nido integrato " L'Emanuele"* è incongruente. Dalla vaga finalità e dalla descrizione della tipologia d'interventi si evince comunque chiaramente che trattasi non di opera di mitigazione del rumore, così come definita dalle norme in materia, bensì di una donazione benefica di Enac/Save verso la ONLUS di un'istituzione religiosa, dal meritevole fine.

Un atto di beneficenza verso chi, senza fine di lucro, si occupa di minori è sempre meritevole, ma nel caso specifico, è cosa diversa da opere di mitigazione. Giova precisare al proposito che

- Il Comitato, nei molteplici momenti informativi pubblici – svolti proprio in locali adiacenti alla Scuola- con gli abitanti di Tessera e ai cittadini interessati mai ha raccolto lamentele da parte di genitori, di insegnanti, di responsabili della Onlus circa il disturbo arrecato ai bimbi dal rumore aeroportuale;
- l'edificio ospitante la scuola e l'asilo trovasi a ca 1100 mt dall'area aeroportuale di maggior emissione sonora (ALL.5) ed è quindi più distante da essa di quanto lo siano le prime linee di abitazioni di via Alessandria, via Bazzera, via L.da Zara e via vecchio hangar lungo le quali vivono centinaia di nuclei familiari;
- L'edificio di cui si parla per contro trovasi ad appena 53 mt dall'asse della SS 14 "Triestina" ad intenso traffico, non solo diretto al M.Polo, citata spesso nello SIA come fonte rilevante di rumore e di inquinamento atmosferico: di questo particolare essenziale nell'integrazione non si fa, con ovvio opportunismo, menzione;
- la scuola Materna ed il nido servono un numero percentualmente molto esiguo di minori di genitori residenti a Tessera e Ca Noghera, dato il tasso di natalità molto basso in queste due frazioni. La gran parte dei minori viene accompagnato dai genitori residenti altrove, con mezzi propri o raccolti con lo scuolabus dell'Onlus
- non è corretta l'affermazione generica che non esistano altre scuole materne/nido entro 10/15Km (dal sedime, dalle rotte di atterraggio/decollo, da Tessera, da...?). Invero nel quartiere Campalto funzionano da sempre 4 strutture per l'infanzia sia pubbliche e private, due delle quali si trovano al Villaggio Laguna ad una distanza di ca 1 km dal corridoio di atterraggio dei 125 aa/mm giornalieri e per le quali non si prevede alcun intervento; (All. 11)
- la descrizione sommaria degli asseriti "interventi di mitigazione" cita la riqualifica non solo acustica ("anche acustica") dell'involucro. Inoltre è previsto un intervento "sull'impiantistica attuale piuttosto carente ed obsoleta" (es. caldaie) che nulla hanno a che fare con le mitigazioni del rumore.

Nell'integrazione non è esplicitato il motivo per il quale, mentre le decine di famiglie che vivono molto più a ridosso della fonte del rumore aeroportuale (da 700 a 1000mt) debbano aspettare ancora mesi e mesi di nuovi monitoraggi ed anni ed anni per interventi di mitigazione del rumore, il proponente dà priorità alla riqualifica di cui si parla, basandosi su dati di monitoraggio ben più contenuti di quelli riscontrati da ARPA Veneto sulle abitazioni delle vie citate al primo alinea della presente osservazione.

Il Comitato nutre seria preoccupazione per il benessere dei bimbi della struttura, costretti a giocare in uno spazio esterno ad appena 60 metri da una strada fra le più trafficate del comune di Venezia. A differenza dei proponenti il Comitato reputa questa la problematica prioritaria della struttura.

Anche in questa circostanza emerge l'atteggiamento di fondo del proponente SAVE/ENAC verso le opere di mitigazione acustica: procrastinare il più possibile quelle utili ai più e realizzare "a spot" quelle marginali e non impegnative.

La richiesta è che l'integrazione nomata "M1a- Riqualificazione Scuola Materna ecc." non sia considerata inseribile nel capitolo delle opere di mitigazione del rumore dello SIA.

OSSERVAZIONE n°6

COD.ELAB. 23957 REL -T710.0

4.2 Area "Aeroterminale"

Il proponente a pag.29 dell'integrazione sottolinea con enfasi la collaborazione e l'unione di intenti fra SAVE/ENAC e Comune di Venezia circa l'area in oggetto, mentre in realtà la divergenza fra i due soggetti era notevole, come si può leggere dalla delibera Giunta Comunale n. 724/2013 riportata nell'osservazione tecnica specifica del Comune medesimo all'Istanza di VIA.

Il proponente ora contro-argomenta a tale osservazione tecnica presentando il "Protocollo d'Intesa fra Comune di Venezia e Enac e Save sugli insediamenti e le aree funzionali da realizzarsi nel comparto Aeroterminale" sottoscritto dai proponenti con il Commissario straordinario del Comune di Venezia.

Al di là di aspetti tecnico/giuridici concernenti la valenza dell'accordo, si forniscono alcuni dati informativi obiettivi per facilitare la comprensione della cronologia degli accadimenti, dalla quale si può evincere il motivo per cui lo scrivente Comitato ritiene tale accordo una forzatura, a tutto vantaggio dei proponenti, maturata in un contesto di sofferenza della partecipazione democratica dei cittadini al governo della propria città.

Una forzatura che mira a permettere un allargamento del sedime aeroportuale tramite l'acquisizione di un'area pregiata sulla quale nel 2013 il Comune di Venezia aveva deliberato, con la succitata deliberazione, un Piano Particolareggiato ampiamente condiviso anche dalla Municipalità competente di Favaro e dai cittadini residenti, opportunamente informati tramite assemblee pubbliche.

A molti è parso il Protocollo un atto privo di reale urgenza e che sarebbe stato corretto fosse eventualmente proposto sottoscritto dal futuro sindaco della città e non da un Commissario "con le valigie sulla porta". **(All.12)**

C'è un altro fatto che può spiegare l'urgenza della stipula dell'accordo: il Protocollo è stato siglato nell'imminenza delle votazioni per l'elezione (31/5) del nuovo sindaco, per la quale carica era ampiamente favorito un candidato (vincitore al I turno e poi sconfitto al ballottaggio) che si era già dichiarato critico circa i piani di sviluppo dell'aeroporto della città. La cronologia è questa.

-
- 7 giugno : termine per la presentazione delle Integrazioni da parte del proponente ENAC
- 31 maggio: prevista scadenza mandato commissario Straordinario e elezione nuovo Sindaco.
- 29 maggio : deposito delle Integrazioni da parte di ENAC
- 21 maggio : stipula Protocollo d'intesa SAVE/ENAC con il Commissario straordinario.

Ritenuto evidente che il Commissario non potesse avere alcun motivo di urgenza alla sottoscrizione del Protocollo, la sequenza temporale degli eventi e delle scadenze appare per nulla casuale e fa sorgere naturale la domanda "cui prodest"? Non certo alla Comunità dei Cittadini veneziani, che si era già espressa perché l'area rimanesse pubblica ed a uso pubblico.

Il Comitato evidenzia inoltre che l'allargamento del sedime progettato dal proponente non è giustificato da esigenze direttamente ed incontestabilmente riferibili alle attività aeroportuali: strutture ricettive e di ristorazione, centro

congressi, ancora parcheggi a raso e multipiano oltre i 9000 già programmati , attività commerciali varie ecc. quali quelle vagamente ipotizzate dal proponente, sono realizzabili anche in aree esterne al sedime, previa loro acquisizione sul libero mercato da parte della SpA gestore dell'aeroporto.

Il Comitato consapevole che quella qui espressa non è una osservazione tecnica, fa richiesta che la Commissione valuti il Protocollo d'intesa prodotto come meno rilevante rispetto a la delibera . 724/2013 citata.

OSSERVAZIONE n.7

COD. ELAB. 23957 REL- T710.0

4.3 Piani di rischio

Nell'integrazione si rettifica la Tav.12.1 relativa al piano di rischio allo stato di fatto, ma non si fa – coerentemente- altrettanto per la Tav.12.2 relativa al piano di rischio allo stato di progetto (2021), le aree del quale risultano determinate a partire dagli assi di entrambe le due piste oggi ed in futuro esistenti, determinando in tal modo l'inserimento della maggior parte dell'abitato di Tesserà nell'area D di vincolo.

Non viene data dai proponenti alcuna spiegazione della diversità di calcolo, ricordato che Enac medesimo aveva confermato appena nel 2014 al Comune di Venezia la correttezza del calcolo delle aree di rischio a partire dall'asse so, solo della pista " principale".

La richiesta è di considerare incompleta l'integrazione e non corretta la Tav. 12.2

OSSERVAZIONE n° 9

COD . ELAB. 23957 REL –T708.0

3.1 Metodologia

Come già osservato nelle osservazioni all'Istanza, anche in queste integrazioni il proponente , pur accettando di prendere in considerazione il *ground noise*, non chiarisce cosa esattamente ricomprenda in tale tipologia di rumore ; anzi nel prosieguo del documento appare chiaro che lo restringe al rumore originato dalla movimentazione degli aa/mm dalle piazzole lungo la taxi way per raggiungere la testata della pista 04.

Da un lato calcola il rumore di fondo riferendosi al taxiing e dall'altro considera il rumore prodotto dagli aerei già in distacco dalla pista (100/150mt) perché puntualmente tradotto dal sistema SARA - tramite l'abbinamento delle traccia radar lasciata-, in valore del descrittore LVA .

Non è chiaro se e come , nella descrizione dello scenario 0 e in quello di progetto, sia stato preso in considerazione per il calcolo dei valori relativi quel particolare tipologia di rumore molto intenso che è responsabile delle lagnanze della cittadinanza di Tesserà, specie dei residenti nelle adiacenze del fonometro fisso di via Bazzera , il più vicino alla zona di maggior emissione sonora.

Ci si riferisce al rumore che dura da 45" ai 60" (ma che si ripete 130 volte/die ora e 170 al 2021) generato dall'aereo fermo sul punto "attesa di decollo" e che aumenta al massimo i giri dei due propulsori (nel caso di specie quasi orientati sull'abitato!) primi di iniziare a muoversi per il decollo. E' noto che in tale circostanza la pressione sonora generata è dell'ordine dei 125/130 dB alla fonte. (v. all.7)

Nel caso di Tesserà il sito "attesa di decollo" si trova 870 mt dalla prima riga di abitazioni, dove c'è il fonometro fisso del gestore e periodicamente anche quello dell'ARPAV. Non vi sono ostacoli intermedi che possano provocare una riduzione della pressione. Valgono solo i fattori " distanza" e "assorbimento "del terreno ed altri più specifici.

Risulta a dei profani, come il Comitato, difficile pensare che vi sia un abbattimento tale da far risultare i report LVA e Laeq dei proponenti per tale area talmente rassicuranti da essere sempre inferiori ai 50 dB.

Riteniamo semplicemente che tale tipologia di rumore non sia stato tenuto in considerazione.

Vale solo la pena di citare i dati del report ARPAV sulla campagna di rilevazione settembre/novembre 2014 citata più sopra (All.6) dove i valori Laeq rilevati, con fonometro posizionato sulle prime case di Tessera -via Bazzera 53 (cioè addirittura ca 400 mt più distante dalla fonte rispetto il recettore sensibile n.6) sono molto più alti.

Come si può vedere a pag. 3 di 7 e successive del Rapporto 106/RU/14.1 i LaeqTr diurni medi sono prossimi al limite e a volte superiori, come succede ancor spesso per i LAeqTr notturni. Se si pone attenzione a valori orari nei vari giorni i superamenti sono ancora più frequenti. Nella Rapporto erano stati calcolati il LVA notturno nei giorni di rilevazione e anche questo indice allora era in prevalenza superiore a 60 dB.

Riguardo la questione di una corretta conoscenza del rumore riversato su Tessera dai 125 inizio decolli e gli altrettanti atterraggi, spesso con reverse, il Comitato aveva chiesto al gestore la disponibilità (sempre rifiutata) di effettuare una rilevazione conoscitiva dei "picchi" di pressione sonora in concomitanza con i decolli e gli atterraggi in 60" di maggior traffico giornaliero.

L'ARPAV a margine della campagna di rilevazione di fine 2014 sopracitata, ha effettuato, in via sperimentale, una tale verifica dalle 23.30 alle 00.30 in uno dei giorni esaminati.

Come illustrato dal responsabile della rilevazione, nel corso dell'audizione pubblica in Commissione Ambiente della Municipalità di Favaro tenutasi il 24 febbraio u.s., ciascuno degli 8 voli in atterraggio o decollo avvenuti in tale ora, determinava un **picco di pressione sonora** che superava di molti dB i 50db di limite acustico comunale.

Questo tipo di rilevazione è accuratamente evitata nell'integrazione (non può essere ritenuta tale il worst case presentato).

La rilevazione sperimentale di ARPAV, nonché la raccomandazione finale contenuta nel dossier della ricerca ministeriale S.E.R.A. del Servizio Epidemiologico della Regione Lazio circa la necessità che *"...la valutazione dell'impatto di un aeroporto urbano deve basarsi sull'analisi dei valori di picco degli inquinanti piuttosto che le medie temporali normale..."* ci confermano nella validità della nostra richiesta.

Il Comitato, anche per quanto contenuto nelle successive osservazioni, ritiene che la massa dei dati prodotti dalla integrazione sia insufficiente a descrivere il problema dell'inquinamento acustico a Tessera avendo spesso riferimenti autoreferenziali.

OSSERVAZIONE n°10

COD.ELAB. 23957 REL T708.0

3.1.1 Introduzione

Suscita perplessità *"...la movimentazione a terra degli aeromobili, che, in condizioni normali (ovvero in assenza di prove motori o permanenze prolungate in piazzale), determina incrementi nei livelli presso i recettori più prossimi (data la configurazione operativa prevalente, l'abitato di Tessera) inferiori a 1 dB(A).*

E' confermato il sospetto che per rumore prodotto "a terra" il proponente abbia considerato solo quello prodotto dall'aa/mm. quando si trovano sulla piazzola Apron Nord o Apron Centro e non quello prodotto prolungatamente sul raccordo della testata 04 e sul punto di attesa di decollo, proprio di fronte all'abitato di Tessera (v. All.7)

Ciò è confermato più avanti pagg.45-46/145... *il percorso più lungo fra tutte le configurazioni possibili, ovvero quello che collega i finger dell'aerostazione alla testata pista impiegata. È noto invece che, per esempio, gli aeromobili in arrivo non percorrono tutta la pista ma utilizzano un raccordo di uscita intermedio (E o G). Similmente molti velivoli in partenza occupano piazzole più vicine alla testata 04 e hanno percorsi di taxiing più brevi di quelli considerati. Occorre poi ricordare che il modello di calcolo INM non permette di simulare l'effetto barriera dell'aerostazione che nella realtà ostacola la propagazione del rumore per buona parte dell'evento sonoro. E' evidente che non ci si riferisce al rumore prodotto da una decina di minuti di rullaggio del singolo a/m una volta giunto sul raccordo testata 04 prima e poi sul punto di attesa di decollo, i quali sono entrambi si trova ben oltre tale barriera!.* E' inutile dire che sarebbe bastato un sopralluogo dei tecnici del proponente per comprendere l'inesattezza dei calcoli formalistici e delle stime presentate.

E' evidente che il proponente ha evitato volutamente di analizzare e quantificare (es. con verifica dei "picchi") il rumore che investe Tesserà per il fatto che sarebbe dovuto intervenire già ora con opere complesse (e probabilmente costose) di quelle predilette dal proponente (non passive sui singoli immobili).

OSSERVAZIONE n.11

COD.ELAB. 23957 REL T708.0

3.1.5.1 Dati input Scenario 0 (2013)

Anche nell'integrazione non si è preso in considerazione il rumore aeroportuale originato su Tesserà, Ca Noghera e Campalto dal sorvolo a bassa quota (170 mt) degli elicotteri del reparto di volo della P.S. con base nell'infrastruttura,.

Nell'integrazione si giustifica questa non considerazione con una motivazione superficiale la quale denota – nel migliore dei casi- una non conoscenza della realtà "...le operazioni elicotteristiche... comunque costituiscono una componente trascurabile ,in media lo 0,5 % operazioni/die del traffico aereo".

Giova premettere che, a seguito delle estese e vibrante proteste dei cittadini residenti, il questore indisse nel novembre 2014 un incontro del Comitato Cittadini con il responsabile del Reparto , il quale ammise che il sorvolo a 170mt di quota in effetti potesse risultare disturbante ma chiarì che tale quota era quella ottimale per svolgere una azione efficace ed irrinunciabile di prevenzione e di sicurezza verso un obiettivo sensibile quale il complesso dell'aeroporto. L'impegno sarebbe stato quello di tener ancora più presente il disturbo arrecato . Trattasi quindi di un'attività che origina nell'aeroporto e che serve l'aeroporto. Come è stato analizzato il contributo del traffico veicolare indotto o del traffico acquatico ,andava considerato anche il rumore degli elicotteri di per sé ed ancor di più per i seguenti aspetti peculiari:

1. Il sorvolo non avviene tutti i giorni e non più volte di una volta al giorno (in questo senso è giusto che sia lo 0,5% del traffico/die)
2. Il sorvolo avviene nell'orario che va solitamente dalle ore 8,15 alle 9,00 e meno frequentemente dalle 14,00 alle 14,45 , nelle giornate del sabato o della domenica o del giovedì;
3. Non si tratta del rumore prodotto da un decollo e/o da un atterraggio, bensì da sorvoli ripetuti fino a 15/18 volte delle tre frazioni indicate, secondo una rotta ellittica che origina e termina ai bordi del piazzale nord dell'aeroporto, e con diametro l'asse della SS.14 (All.13)
4. Il rumore quindi è ripetitivo nei 45' consueti e viene senza dubbio registrato nei suoi picchi di pressione dalle centraline fisse Rimessaggio , Casinò, Bazzera in quanto l'elicottero passa sulla loro verticale. Il proponente getta via il dato perché non abbinabile ad alcun tracciato radar

La richiesta è che non sia accolta la motivazione espressa dal proponente in merito alla non considerazione del rumore degli elicotteri, perché tale rumore – poco o tanto rilevante sia- è sempre rumore aeroportuale

OSSERVAZIONE N°12

COD.ELAB. 23957- REL-T708.0

3.2.1.1. CURVE LVA

Il raffronto fra le curve LVA della zonizzazione acustica vigente (che immotivatamente è rimasta non aggiornata dal 2008, probabilmente calcolata su report del 2006/2007), riportate nella figura 3-5 di pag 53 , con quelle riferite allo Scenario 0 (TAV 5 documento ALLEGATO) e ancor di più con quelle stimate al 2021 (con l'aumento del 30% dei movimenti) , dà un'immagine tranquillizzante , ma non realistica del clima acustico sia attuale sia prossimo futuro nell'intorno aeroportuale.

Invero la mappa acustica del 2008 deve considerarsi ampiamente superata perché nel frattempo con l'aumento del traffico e , soprattutto con la modifica delle procedure di decollo, delle quali si dirà al più avanti, l'impronta acustica si è modificata .

La mappa acustica riportata nella TAV. 5 dell'ALLEGATO infatti è più corta sull'apice nord/est rispetto la vigente, ma tale raffigurazione è solo parziale e funzionale a circoscrivere le zone interessate al rumore. La contrazione dell'impronta non è avvenuta per il motivo esplicitato nell'Integrazione a pag.52 (l cpv),bensì soprattutto per l'eclatante , improvvida modifica della procedura di salita iniziale , approvata dalla Commissione Ambiente nell'ottobre 2011 ed applicata in toto a febbraio 2012.

Tale variazione ha determinato che il 92% degli aa/mm che ogni giorno decollano dal M.Polo – anche quelli con destinazioni a nord/ovest che prima più convenientemente viravano a sinistra sul territorio del Comune di Quarto d'Altino e della provincia di Treviso- ora anticipano di 3 km la virata a destra sulla laguna ,per non sorvolare la frazione di Portegrandi (Quarto d'Altino). Prova della portata notevole della modifica di cui sopra è la fig. 3-3 a pag. 44 dove si nota la virata "schiacciata" della maggior parte delle rotte di decollo. L'assurde conseguenze sono state :

- a) che il rumore è stato spostato sul comune di Cavallino/Treporti dove l'ARPAV come detto sopra nel 2013 ha riscontrato numerosi superamenti notturni;
- b) che tutti i velivoli compiono un periplo interno al Parco Naturale della Laguna nord ad una quota di sorvolo dai 1500 a 1900 mt, interessando , sulla verticale, siti di riconosciuto valore storico e architettonico quali le isole di Torcello e di Burano.

Tutto quanto fin qui espresso è per evidenziare come la mappa acustica allo Scenario 0 (2013) presentata è diversa da quella vigente, ma non corrisponde alla realtà della ricaduta del rumore su aree abitate, in quanto la zona A dovrebbe curvare ed allungarsi verso destra (est) .

Conferma di ciò si ha esaminando le figg.3-9 e 3-10 di pag.61-62 dov'è evidente la curvatura verso destra dell'impronta dei superamenti. Anche la mappa acustica stimata al 2021 diventa quindi puro esercizio scolastico. Basare tutti le verifiche al 2013 e le stime al 2021 su una mappa acustica del 2008 (costruita sui dati ancor minori del 2006/2007) quando le movimentazioni erano numericamente minori di quelle del 2013 e di gran lunga minori rispetto la situazione al 2021 è paradossale.

Il proponente avrebbe dovuto – e tempo ne aveva- premunirsi per l'elaborazione del Mp 2021 di una impronta acustica del M.Polo più attuale predisponendo la revisione di quella del 2008 e facendola approvare dalla Commissione Aeroportuale che presiede.

Ma è chiaro che né ad Enac , né a Save conviene far ciò. Infatti se si costruisce una impronta acustica seriamente , compresa la mappatura del *groun noise* dettagliata per ogni singolo aeromobile - tipologia del velivolo, caratteristiche aeronautiche, stage, destinazione, tempi medi di rullaggio ecc. – si identificherebbe con precisione l'area interessata da indici superiore a 75LVA molto più vasta di quella della mappa 2008. Talora sconfinando, come è

successo in altre infrastrutture- dallo stesso sedime aeroportuale. Il ch  creerebbe grossi problemi sia all'Ente titolare sia al gestore aeroportuale, per cui   meglio usare una mappa vecchie , magari anche fino al 2021

Il Comitato chiede che tutti i dati riferiti e discendenti da questi due Scenari siano considerati ampiamente inattendibili.

OSSERVAZIONE 13

COD. ELAB. ..REL-T708.0

3.1.4 La scelta dei recettori

Per quanto sopra detto riguardo la reale impronta acustica del M.Polo e i dati della gi  citata rilevazione ARPAV sul comune di Cavallino/Treporti in loc. Mesole dove si sono riscontrato ripetuti sforamenti notturni dovuti al passaggio sulla verticale degli aa/mm a quote fra 1400-1500 mt. non   stato individuato un recettore, mentre si sono considerati recettori pi  defilati rispetto tale area critica (tab.3-35 pag.110)

Inoltre mancano dei recettori sulle isole di Sant'Erasmus e di Burano anch'esse invece sorvolate sulla verticale a quote simili a quelle test  citate. In compenso c'  un recettore sull'isola di Murano francamente distanziata rispetto le rotte di allontanamento, come si vede nella fig.3.3 pag.44.

Per altro verso manca un recettore al Villaggio Laguna/via Passo (da dove son venute molte lamentele dei residenti) che si trova sul bordo della Laguna a 800 mt dal corridoio di atterraggio dei 125 (e pi  avanti 170) aa/mm.

Il Comitato reputa parziale ed incompleta la scelta dei recettori.

OSSERVAZIONE n 14

COD.ELAB. REL-T708.0

5. Conclusioni

La previsione di uno Scenario al 2021 nel quale, nonostante i rullaggi ed i decolli passino da 125 a 170 al giorno , si stimi che il clima acustico su Tessera centro e sulla prima fila di abitazioni pi  esposte rimanga pressoch  uguale e sempre provvidenzialmente 0,5 o 1 dB inferiori ai limiti LAeq (tab.3-35) lascia perplessi . Ci  in considerazione delle risultanze recenti di ARPAV pi  volte citate e sulla validit  delle quali il proponente esprime scarsa fiducia. Evidentemente per il proponente debbono essere considerate attendibili solo le sue, ma fidarsi di quello che dice l'oste circa la bont  del proprio vino, non   cosa saggia

Il Comitato ribadisce che questa stranezza pu  essere spiegata col fatto che il rumore connesso ai "picchi" di inizio decollo, che si grandemente disturbano i residenti di Tessera, non vengono presi in considerazione nei calcoli.

Nell'integrazione   evidente che per "rumore a terra" i proponenti intendano solo il rumore originato nella piazzola di sosta e lungo la taxi way.

OSSERVAZIONE n.15

COD .ELAB. 23957 -REL-T709.0

3.1 Analisi di stato

Con riferimento alla Osservazione n  1/ CT 13 qui presentata, si sottolinea la grave mancanza di considerazione e di citazione di due testimonianze storiche (n.b. di ben pi  grande valore rispetto i forti novecenteschi) situate a

breve distanza (2-3 Km) dal sedime nelle località di Tesserà e Dese, rappresentate dalla Torre e dalla Pieve millenarie di Tesserà e dalla Torre altrettanto antica di Dese distanti fra loro 2Km. E poco di più dal sedime .

E' ben strana la dimenticanza del complesso della Torre antica di Tesserà dal momento che una delle strade trafficata che porta al M. Polo passa proprio accanto alla chiesetta ed alla Torre!

Si potrebbe pensare che il proponente ,avendo svalorizzato nella Controdeduzione i luoghi segnalati dal Comitato ,non potesse qui rendere loro la giusta rilevanza.

Meglio citare i forti di quasi 1 millennio più recenti !

La richiesta è che il documento "Analisi di stato" sia considerato nella specifica materia trattata incompleto ed inesatto .

A nome del Comitato Cittadini

di Tesserà , di Ca'Noghera e di Campalto

il coordinatore

dr. Cesare Rossi

