



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot. DVA - 2014 - 0039331 del 28/11/2014

COMUNE DI MARCON
PROVINCIA DI VENEZIA

Prot. attribuito mediante posta elettronica certificata

Marcon, 27 novembre 2014

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.miniambiente.it

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali - Divisione II Sistemi di
valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

e.p.c.

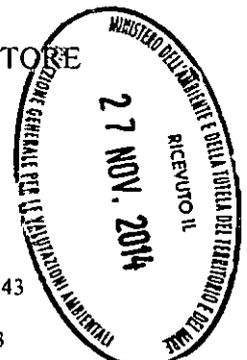
AL SERVIZIO AMBIENTE
SEDE

OGGETTO: Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – Masterplan 2021 – ID VIP 2853 – Osservazioni ex art. 24 c. 4 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Per i provvedimenti di competenza, si trasmette in allegato delibera di Giunta Comunale, immediatamente esecutiva, n. 182 del 27.11.2014 avente ad oggetto: “Procedura integrata di valutazione di impatto ambientale – Valutazione di incidenza sul progetto “Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera – MASTERPLAN 2021 – ID VIP 2853””.

Distinti saluti.

LA RESPONSABILE DEL SETTORE
AFFARI GENERALI
F.to Attruia Dott.ssa Giulia



SEDE: PIAZZA MUNICIPIO 20, 30020 MARCON (VE) CENTRALINO 041 5997111 - FAX 041 4567143
www.comune.marcon.ve.it - protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it
SETTORE AFFARI GENERALI – SERVIZIO SEGRETERIA TEL. 041 5997205 – FAX 041 4567143



COMUNE DI MARCON

PROVINCIA DI VENEZIA

COPIA

Data di spedizione 27-11-2014

Deliberazione **Nr. 182**
data **27-11-2014**

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: PROCEDURA INTEGRATA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE -VALUTAZIONE DI INCIDENZA SUL PROGETTO "AEROPORTO INTERNAZIONALE DI VENEZIA TESSERA - MASTERPLAN 2021 - ID VIP 2853" OSSERVAZIONI EX ART. 24 C. 4 D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.

Il presente verbale viene letto e sottoscritto come segue

SINDACO
F.to FOLLINI ANDREA

SEGRETARIO GENERALE
F.to SANO' ANTONINO

CERTIFICAZIONE

La presente deliberazione di Giunta Comunale, viene pubblicata all' Albo on line per quindici giorni consecutivi dal 27-11-2014 al 12-12-14

Rep.n.1221

Come previsto dall' art. 124, comma 2, del D.Lgs. 267/2000.

Trasmessa capigruppo prot. n. 25938

Trasmessa prefettura prot. n.

VICE SEGRETARIO
F.to ATTRUIA GIULIA

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge senza riportare, nei primi 10 giorni di pubblicazione, denuncia di vizi di legittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta ESECUTIVA ai sensi del 3° c dell'art134, D.Lgs 267/2000 il _____

VICE SEGRETARIO
F.to ATTRUIA GIULIA.

L'anno **duemilaquattordici**, addì **ventisette** del mese di **novembre** alle ore 08:30, nella Residenza Municipale, per determinazione del Sindaco è stata convocata la Giunta Comunale.

Al momento della votazione risultano:

FOLLINI ANDREA	Presente
SCROCCARO GUIDO	Assente
BONOTTO CLAUDIA	Presente
DE MARCO ENRICO	Presente
PULEO GIANPIETRO	Presente
SCROCCARO MAURO	Presente

Con la partecipazione del **SEGRETARIO GENERALE, SANO' ANTONINO.**

Il Sig. **FOLLINI ANDREA** nella sua qualità di **SINDACO** assume la Presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

Il Sindaco invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

La presente è copia conforme all'originale.



IL VICE SEGRETARIO

Attria Dott.ssa Giulia

Giulia Attria

PROCEDURA INTEGRATA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE –
VALUTAZIONE DI INCIDENZA SUL PROGETTO "AEROPORTO INTERNAZIONALE DI
VENEZIA TESSERA - MASTER PLAN 2021 - ID_VIP 2853". OSSERVAZIONI EX ART. 24 C
4 D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.

LA GIUNTA COMUNALE

Dato atto dell'acquisizione del parere prescritto dall'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000,
espressi attraverso la sottoscrizione del funzionario;

Premesso che

-ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, con sede legale in Roma, Viale Castro Pretorio
118, in data 30/09/2014 (registrato il 02/10/2014) ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare una istanza ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., di
avvio di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto denominato *Aeroporto
internazionale di Venezia Tessera - Master Plan* che ha acquisito il codice procedura (ID_VIP)
2853 di procedura integrata VIA –valutazione di incidenza;

-il progetto risulta ricompreso tra le tipologie elencate in Allegato II Parte Seconda del D.Lgs.
152/2006 e ss.mm.ii., al punto 10 "Opere relative a (...) aeroporti con piste di atterraggio superiori a
1.500 metri di lunghezza";

- la documentazione presentata è consultabile nel sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
territorio e del mare, web link www.va.minambiente.it;

- il progetto è localizzato in Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comuni di Venezia, Marcon e
Quarto d'Altino;

- l'avvenuto deposito del progetto è stato pubblicato sui giornali *Corriere del Veneto* e *Corriere
della Sera* in data 30/09/2014, aprendo i termini per la presentazione di osservazioni del pubblico ex
art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 con scadenza al 01/12/2014;

Considerato che

- Il progetto in sintesi prevede l'ampliamento della attuale aerostazione passeggeri di Tessera,
l'ampliamento dei piazzali aeromobili, la riqualifica ed adeguamento normativo delle infrastrutture
di volo attuali, il potenziamento delle arce a parcheggio esistenti, opere impiantistiche e alcuni
interventi edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali;

- Il progetto prevede ricadute nel territorio comunale di Venezia, Marcon e Quarto d'Altino;

Ritenuto

- che la procedura seguita da ENAC per la presentazione del progetto risulti non corretta in
quanto priva di valutazione ambientale strategica (VAS), come invece previsto dal D.Lgs. 152/2006
e ss.mm.ii.; e carente anche per la parte relativa alla valutazione di incidenza che non viene prevista
per il sito SIC-ZPS IT3250016 Cave di Gaggio e non precede la VIA;

- che la procedura seguita da ENAC per la presentazione del progetto non sia corretta in
quanto il Master Plan presentato si limita solo ad interventi previsti fino al 2021, e non nel
complesso dell'intero piano sviluppo aeroportuale approvato da ENAC con un Master Plan di
sviluppo previsto in completamento al 2030, quando invece la normativa VIA più recente vieta la
suddivisione dei progetti ed ha come obiettivo la valutazione complessiva dell'impatto;

- che la documentazione presentata da ENAC risulta carente in quanto non viene preso in
considerazione il territorio di Marcon in alcune valutazioni degli impatti a carattere ambientale, in
particolare per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, il rumore, la presenza di siti sensibili;

Ritenuto di dover intervenire nel procedimento di VIA, presentando entro il 01/12/2014 delle osservazioni riassunte nell'Allegato 1 alla presente Deliberazione, redatte dall'Assessorato all'Urbanistica e seguito di una serie di incontri partecipati con la cittadinanza;

Visto che il presente provvedimento non comporta impegni di spesa e quindi non necessita di parere contabile;

Con voto favorevole unanime, espresso in forma palese;

DELIBERA

- 1) DI DICHIARARE le premesse parte integrante e sostanziale del presente dispositivo;
- 2) DI APPROVARE le osservazioni di cui all'Allegato 1 che costituisce parte integrante e sostanziale della presente Deliberazione, da presentare entro il 01/12/2014 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, relativamente a carenze procedurali e tecniche del progetto denominato *Aeroporto internazionale di Venezia Tesserà - Master Plan*, codice procedura integrata VIA –valutazione di incidenza (ID_VIP) 2853;
- 3) DI INVIARE copia della presente Deliberazione e delle osservazioni di cui all'Allegato 1 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare entro e non oltre il termine di cui sopra;
- 4) DI DICHIARARE, con votazione unanime, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134 comma 4, del D.Lgs. 267/2000, stante l'urgenza di trasmettere le osservazioni all'autorità competente;
- 5) DI INVIARE il presente atto in elenco ai Capigruppo Consiliari, ai sensi dell'art.125 del D.Lgs.267/2000.

**OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO AD OGGETTO: ID-VIP: 2853 – AEROPORTO “MARCO POLO” DI VENEZIA
TESSERA – MASTER PLAN 2021 – PROCEDIMENTO VIA**

Osservazioni di natura procedurale – VAS e VIA

- Si premette che la nuova direttiva VIA 2014/52/UE si compone di 5 articoli attraverso i quali il legislatore indica le modifiche rispetto alla direttiva precedente:
 - o l'art. 1 riporta in 15 punti le modifiche ai primi 12 articoli della precedente direttiva 2011/82/UE;
 - o l'art. 2 amplia il precedente art. 13 con indicazione sulle modalità del recepimento della direttiva da parte degli Stati membri;
 - o l'art. 3 fornisce indicazioni sui progetti il cui iter decisionale è stato avviato prima del 16 maggio 2014 per i quali si applicano le disposizioni previgenti;
 - o l'art. 4 e l'art. 5 ripropongono i precedenti articoli 15 e 16 in cui si indicavano l'entrata in vigore della direttiva e i destinatari della stessa;
 - o nell'analisi del nuovo testo della direttiva sono stati elaborati i due seguenti documenti:
 1. "Analisi della nuova direttiva VIA 2014/52/UE";
 2. "Tabella comparativa tra direttiva VIA 2011/92/UE e direttiva VIA 2014/52/UE".

Si evincono dalla lettura del nuovo testo della direttiva i seguenti punti inerenti l'oggetto delle presenti osservazioni:

1. **Conflitto di interessi** – Deve essere garantita l'assoluta indipendenza della autorità competente dal committente. In alcuni casi, nonostante la separazione formale tra autorità competente e committente si verifica spesso una impropria commistione tra i due attori tale da inficiare l'obiettività del giudizio;
2. **salami slicing** – Deve essere prestata maggiore attenzione all'effetto cumulativo dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona e ad azioni volte a contrastare il così detto *salami slicing* ovvero o lo spacchettamento di un singolo progetto in sotto-progetti per evitare l'obbligo di valutazione ambientale complessiva.

Osservazioni di natura procedurale

- **OSSERVAZIONE N. 1** – ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile non può essere il proponente di una istanza di VIA in quanto rappresenta l'Ente pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai gestori degli aeroporti. Pertanto l'istanza in oggetto deve essere ritirata da ENAC e presentata invece dalla società gestore dell'aeroporto SAVE S.p.A.;
- **OSSERVAZIONE N. 2** – Il Master Plan in oggetto si riferisce al piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo stesso fa parte del Piano nazionale degli aeroporti. Per la

loro natura di piani, gli stessi, in base alla normativa, devono essere sottoposti a procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Tale procedura deve essere presentata preliminarmente alle procedure di VIA e non in momenti successivi, dato che l'art. 1 della direttiva VAS 2001/42/CE definisce, quale obiettivo del documento, quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire alla integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e della adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Il Master Plan in oggetto deve pertanto essere sottoposto preliminarmente alle procedure di VAS, e solo a seguire a quelle previste per la VIA.

- OSSERVAZIONE N. 3 – ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato un Master Plan approvato dalla stessa ENAC, con scadenza al 2030, che prevede per l'aeroporto Marco Polo di Tessera opere ed interventi per un importo di 1.760 milioni di Euro. Il presente Master Plan, con scadenza al 2021, ed un importo complessivo di opere e di interventi per 360 milioni di Euro può essere considerato uno stralcio del Master Plan generale, contravvenendo con questo il principio di evitare il *salami slicing*. Se ENAC ha approvato un contratto di programma con SAVE S.p.A. con validità fino al 2030, è l'intero progetto come approvato da ENAC che va sottoposto a complessiva procedura di VAS e di VIA, non procedendo per stralci come nel caso dell'Istanza in oggetto.

Osservazioni di natura procedurale – VINCA

- Si premette che, per quanto riportato all'allegato A della DGR Veneto n. 3173 del 10/10/2006 (Criteri ed indirizzi per l'individuazione dei piani, progetti ed interventi per i quali non è necessaria la procedura di valutazione di incidenza), la necessità di redigere il documento ai fini della VINCA non è limitata a piani, progetti ed interventi ricadenti esclusivamente all'interno dei siti della Rete Natura 2000, bensì vanno presi in considerazione anche gli interventi che possano comunque avere incidenze significative negative sui siti della Rete Natura 2000, pur sviluppandosi al di fuori di tali aree.
- OSSERVAZIONE N. 4 – Per quanto in premessa, in base alla documentazione presentata (vedasi la Sintesi non tecnica dello Studio di impatto ambientale pagg. 58-61) vengono prese in considerazione solo i siti della Rete natura 2000 ZPSIT3250046 (Laguna di Venezia) e SIC IT3250031 (Laguna superiore di Venezia), mancando completamente di prendere in considerazione il SIC ZPS IT3250016 (Cave Gaggio) che consta di due aree protette, distanti circa 4,5 km in linea d'aria dal sedime aeroportuale già esistente. Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative. Non è presente nemmeno una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.
- OSSERVAZIONE N. 5 – Lo studio dovrebbe approfondire gli aspetti valutativi rispetto alla rete ecologica locale (Fiumi Zero e Dese) e le aree di interesse naturalistico (Boschetto di Zuccarello), che anche in questo caso non risultano sottoposte né a procedura di VINCA, né di screening relativo alla VINCA.

Osservazioni di natura tecnica

Dalla lettura della documentazione presentata nello Studio di impatto ambientale si evincono i seguenti elementi oggetto di osservazione:

- OSSERVAZIONE N. 6 – Previsioni di traffico. Il Master Plan al 2021 indica un numero di 11.622.148 passeggeri/anno, ragguardato a tale data, con un aumento del 38% rispetto al dato rilevato nel 2013. I criteri di previsione vengono definiti nella relazione illustrativa alle pagg. 74-83, dove sono specificati i metodi di calcolo ricavati dall'incrocio tra l'analisi della progressione lineare, il metodo econometrico, e studi di mercato. Sono del tutto assenti dati riferiti alle strategie di sviluppo delle attività sull'aeroporto Marco Polo di Tessera delle varie compagnie di volo, e con ciò anche un importante riferimento a reali incrementi di domanda, e di conseguenza di traffico.

- OSSERVAZIONE N. 7 – Previsioni di traffico. Sempre attinente all'ambito dei movimenti si osservano le seguenti incongruenze rilevate dalle varie documentazioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi. Alla relazione illustrativa Park B1 a pag. 9 viene indicata la cifra totale di posti auto di cui sarà dotato l'aeroporto Marco Polo di Tessera, in 9750 posti auto, e invece alla relazione illustrativa sui parcheggi a pag. 99 – dimensione dei parcheggi – e a pag. 127 – sistema dei parcheggi – viene indicato, in base al calcolo dei fabbisogni al 2021, un numero complessivo di 8.310 posti auto. Questo dato fa intendere che tra il calcolo dei fabbisogni così come è evidenziato e l'obiettivo di realizzo dichiarato ci sia una discrepanza di ben più di 1.000 posti auto, facendo con questo pensare ad un eccessivo dimensionamento dei parcheggi progettati. Si tenga inoltre presente, a questo proposito, che attraverso la verifica on-line in tempo reale con i dati comunicati da SAVE S.p.A., ad oggi i posti liberi variano giornalmente dal 1280 al 2320; pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.

- OSSERVAZIONE N. 8 – Al documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, pag. 36, è indicato che per valutare l'analisi della popolazione esposta al rumore sono state usate informazioni censuarie per il Comune di Marcon sulla base dei dati ISTAT del censimento del 2001, incrementando i dati stessi con una maggiorazione del 20%. Non si capisce perché non si siano utilizzati i dati del censimento del 2011, considerando che sulla scorta dei dati analizzati nello studio la popolazione residente a Marcon oggi risulterebbe di soli 14.640 abitanti (con incremento del 20%), contro invece le oltre 17.000 persone effettivamente residenti.

- OSSERVAZIONE N. 9 – Al documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore, a pag. 7 si cita "l'analisi dell'inquinamento acustico viene svolta su due livelli, quello relativo al rumore di origine aeronautica, e quello relativo al rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto. L'area vasta è stata pertanto individuata (Fig. C1-1) in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri". L'area vasta individuata nella pianta citata risulta evidentemente non essere centrata rispetto al sedime dell'aeroporto. Il disegno individuato si estende in modo significativo verso est fino ad andare a comprendere quasi per intero l'abitato del centro storico di Venezia, mentre l'area ad ovest della attuale aerostazione è limitata ad una profondità molto più contenuta senza che ciò derivi da qualche razionale valutazione. Se tale scelta è stata forse dettata dalla necessità di inserire l'area di asservimento all'aeroporto relativa al traffico acqueo, non si capisce perché, per la stessa ragione,

non debba essere considerata l'area relativa alla intera estensione della bretella autostradale di raccordo A4 -Aeroporto Marco Polo.

- OSSERVAZIONE N. 10 – Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera. A pag. 7 viene precisato "si è reso necessario individuare una area vasta distinta in due ambiti: uno più ampio, che definisce il dominio delle variabili meteorologiche, e uno più piccolo in cui si approfondirà l'analisi delle ricadute del piano di sviluppo aeroportuale. La successiva pag. 8 riporta, nella figura C1 -1, la delimitazione delle due aree. Appare evidente l'assoluta arbitrarietà con la quale sono state inquadrare le due aree, basta infatti notare come una semplice rotazione delle due aree individuate potrebbe portare ad inserire ambiti territoriali qui del tutto esclusi, come il Comune di Marcon con i suoi abitati, nell'area di studio delle ricadute. Mantenendo invece la presentazione attuale, vengono ricomprese aree non interessate da presenza umana, come le zone contigue della laguna di Venezia, ed il territorio del Comune di Marcon è solo ricompreso in minima parte (perimetro sud). Parrebbe infatti più logico centrare ed orientare l'area di studio delle ricadute rispetto alla direzione sud-ovest nord-est di andamento della principale pista di decollo ed atterraggio degli aerei. In tal caso sicuramente l'area disegnata ricomprirebbe gli abitati di Marcon e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprirebbe anche il territorio di Marcon.
- OSSERVAZIONE N. 11 – Lo studio del traffico ha correttamente, sul piano metodologico, analizzato i flussi di traffico indotti sulla rete viaria locale dall'ampliamento del sistema aeroportuale; si ritiene più corretto che le simulazioni degli impatti acustici utilizzino come fonte di alterazione anche gli effetti causati dall'aumento del traffico veicolare. La valutazione di questi aspetti è necessaria per verificare gli effetti indiretti, secondari e cumulativi, secondo quanto definito dall'art. 5 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., come peraltro considerato all'interno delle simulazioni dell'inquinamento dell'atmosfera.
- OSSERVAZIONE N. 12 - All'interno delle simulazioni dell'inquinamento atmosferico (Allegato atmosfera) sono stati valutati gli effetti del traffico veicolare ed aereo, tuttavia non le analisi degli effetti combinati di entrambe le fonti. Le analisi e le simulazioni non sono indicate per tutti i fattori di pressione.
- OSSERVAZIONE N. 13 – Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera. Quanto evidenziato nella osservazione n. 10 trova conferma anche a pag. 41 della Sintesi non tecnica e a pag. 46 del SIA – Atmosfera, dove viene riportato l'elenco dei ricettori sensibili. Si tratta di scuole, chiese, ospedali, sedi di associazioni, tutte ad eccezione delle ultime due (n. 24 e n. 25) collocate all'interno del territorio del Comune di Venezia. Appare discutibile e singolare che non siano stati individuati tra i ricettori sensibili anche le tre scuole e la chiesa della frazione di San Liberale del Comune di Marcon, frazione nella quale lo studio di impatto acustico elaborato nel SIA individua almeno altri due edifici (abitazioni civili) ricadenti al di fuori dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale.
- OSSERVAZIONE N. 14 –A pag. 27 dello Studio di impatto ambientale Sezione C - Quadro di riferimento ambientale Atmosfera, relativamente alle polveri sottili (PM10) si dice: " le particelle di

dimensioni maggiori (diametro aerodinamico maggiore di 10 microgrammi) hanno un tempo medio di vita nell'atmosfera che varia da pochi minuti ad alcune ore, e la possibilità di essere aerotrasportate per una distanza massima di 1-10 km. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze fino a centinaia di km. Per quanto sopra riportato, appare evidente che per quanto riguarda le polveri sottili l'area di analisi non può assolutamente essere quella individuata e già oggetto di una osservazione precedente, in quanto è fuori discussione che le ricadute per questo tipo di inquinante hanno una caratteristica dispersiva molto ampia che deve necessariamente tenere in considerazione almeno tutti i comuni confinanti. Si tenga altresì presente che per questo inquinante siamo di fronte ad una condizione di fondo già notevolmente compromessa e degradata, caratterizzata da un numero di giornate di sfioramento dei limiti molto al di sopra del consentito dalla norma, per cui anche incrementi minimi di immissione risulteranno sicuramente di ulteriore aggravio (vedasi dati di sfioramento dal sito ARPAV Regione Veneto – esiti delle centraline di misurazione e controllo delle polveri sottili – link). In questo senso non è condivisibile quanto affermato circa lo scarso apporto delle attività aeroportuali che, se possono anche essere contenute (ambito però tutto da verificare) per effetto dei movimenti aerei, possono invece pesare significativamente per effetto del dichiarato aumento della movimentazione stradale.

- OSSERVAZIONE N. 15 – Si ritiene necessario approfondire la valutazione rispetto al contributo all'inquinamento atmosferico delle polveri PM 10 e PM 2,5: nel documento sono stimati impatti nulli al 2021 dato che il rinnovo del parco veicoli conterrà l'incremento degli spostamenti. Si richiede sulla base di quali stime sia possibile tale bilancio.
- OSSERVAZIONE N. 16 – Nello Studio di impatto ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 66-67 si cita: "Sono state inoltre individuate compensazioni correlabili alla componente (salute pubblica) sviluppate con finalità compensative generali rappresentate dal miglioramento della qualità urbana dei territori diversamente interessati dalla presenza dell'aeroporto, ed in ultima analisi finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo, soprattutto per fattori di vicinanza e relativa percezione." Viene qui sottolineato il peso dovuto al disturbo ed il concetto di percezione che nell'ambito di tutto lo studio non viene mai approfondito anche e soprattutto per le aree dei comuni limitrofi a Venezia comunque interessati non solo ad una percezione visiva della attività aerea, ma anche ed indiscutibilmente da una percezione acustica.
- OSSERVAZIONE N. 17 – Nello Studio di impatto ambientale Sintesi non tecnica alle pag. 20-21 vengono riportati rispettivamente il piano degli investimenti (D3.3) ed il cronoprogramma (D3.4). Appare evidente e preoccupante la discrasia tra i due, là dove il piano degli investimenti (al punto 6.17 – mitigazioni e compensazioni ambientali) indica un importo pari a 17.900.000,00 Euro, mentre nella tabella del cronoprogramma lo stesso punto 6.17 non è nemmeno riportato. Ciò rende del tutto vane tali previsioni, e rende impossibile valutare la tempistica di realizzazione delle stesse mitigazioni e compensazioni ambientali.
- OSSERVAZIONE N. 18 – Nello Studio di impatto ambientale Sintesi non tecnica, al capitolo D6.2 monitoraggio, vengono indicate le azioni di monitoraggio in corso e previste. Per quanto riguarda gli

Impatti in atmosfera ed acustici sottolineiamo come non sia previsto nessun ampliamento della rete di monitoraggio già attualmente in essere rendendo con ciò vana la possibilità di monitorare l'impatto in fase di esercizio dell'impianto aeroportuale in relazione all'area vasta così come da noi individuata nelle precedenti osservazioni.

AREA: USO ASSETTO TERRIT.

UFFICIO: AMBIENTE

OGGETTO: PROCEDURA INTEGRATA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
-VALUTAZIONE DI INCIDENZA SUL PROGETTO "AEROPORTO
INTERNAZIONALE DI VENEZIA TESSERA - MASTERPLAN 2021 - ID VIP
2853" OSSERVAZIONI EX ART. 24 C. 4 D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs 267/2000 si esprime parere Favorevole in ordine alla regolarità tecnica.

Marcon, 26-11-2014

IL RESPONSABILE DEL SETTORE
F.to LIGUORI STEFANIA

Pec Direzione

Da: protocollo.comune.marcon.ve@pecveneto.it
Inviato: giovedì 27 novembre 2014 16:43
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; ambiente@comune.marcon.ve.it
Oggetto: Prot. N.25971 del 27-11-2014 - POSTA CERTIFICATA: AERPORTO INTERNAZIONALE DI VENEZIA TESSERA - MASTERPLAN 2021 - ID VIP 2853 - OSSERVAZIONI
Allegati: Prot_Par 0025971 del 27-11-2014 - DocumentoINVIO OSSERVAZIONI MASTERPLAN.pdf; Prot_Par 0025971 del 27-11-2014 - AllegatoDelibera G.C. N. 182 2014.pdf; Segnatura.xml