



**LA SALSOLA**  
Gruppo Salvaguarda  
dell'Ambiente



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

E.prot DVA - 2014 - 0039732 del 02/12/2014

Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 6 AL MASTERPLAN 2021 AEROPORTO MARCO POLO TESSERA - VENEZIA (Codice procedura (ID\_VIP): 2853)

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

### Premessa

Aeroporto, compatibilità e limiti.

Dopo decenni di ampliamenti dell'aeroporto attuati evadendo l'obbligo di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA infatti è vigente dal 1989), finalmente ENAC e SAVE con la procedura VIA in corso cominciano ad assolvere, con molto ritardo (non viene risarcito nel progetto), a un grande debito ambientale verso le popolazioni impattate.

Questa VIA di un Programma di Sviluppo dell'intero complesso e funzionalità Aeroportuale (PSA, impropriamente 'masterplan') deve quindi minimizzare/compensare anche gli impatti di quanto finora realizzato abusivamente senza VIA.

Nel merito:

1 - Gli interventi ora in VIA sono programmati per il 2021, e questo è l'orizzonte ultimo di previsione degli impatti. Ma essi appartengono a un PSA per un periodo più lungo (2030), con ben maggiore traffico e interventi di potenziamento più estesi, fino all'ipotesi di una terza pista.

Articolare un Programma in due fasi attuative e due configurazioni dell'aeroporto, quindi con due procedure di VIA, può forse essere ammissibile, soprattutto se la configurazione 'massimale' di seconda fase è ancora non certa. Una seconda procedura di VIA, attuata per gli interventi e nel momento di effettiva seconda decisione, potrebbe essere anche più opportuna, perché si potrà considerare il reale stato ambientale di quel momento (la stessa norma prevede la decadenza dei giudizi di VIA per le opere non attuate entro 5 anni).

Ma questo non esenta da dare comunque conto "adesso", in questa VIA per una (prima) serie di interventi, dello scenario temporale di lungo periodo in cui questi sono programmati e legittimati.

Pag. 1 a 5

📍 Via Campalto 21 - 30173 Campalto (VE)  
✉ [la\\_salsola@libero.it](mailto:la_salsola@libero.it) - ☎ 329 0857990 - 3803219135





**LA SALSOLA**  
Gruppo per le Salvaguardie  
de l'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

Tanto più che il PSA al 2030 risulta già tutto formalmente definito anche per ENAC, e quindi può essere reso pubblico, e non è tecnicamente ammissibile (nè legittimo) che sia tenuto nascosto.

E se il secondo ampliamento è eventuale e potrà essere valutato nel momento di decisione futura, quello che si vuole decidere ora va per legge valutato comunque per gli impatti della sua intera vita utile, e quindi almeno 30 anni, come per qualsiasi grande opera pubblica.

In pratica, anche nell'attuale procedura di VIA, e relativi studi, si deve assumere un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni, garantendone la compatibilità di carichi e impatti per tale intero periodo, e quindi assumendo già da ora tutti gli impegni a tal fine necessari, se del caso con le dovute regole e limitazioni esplicite e cogenti anche di traffico.

L'eventuale seconda serie di opere, allorquando effettivamente arrivasse alla decisione, potrà costituire variante di questo (primo) scenario di lungo periodo, ed essere distintamente valutata, ma appunto come variante incrementale di un qualcosa che comunque c'è, e che è stato comunque programmato (anche da sè solo) e durerà per un lungo periodo, e che quindi, nel momento in cui viene deciso, deve essere accertato e già regolato perchè sia compatibile comunque per l'intero lungo periodo della sua vita utile (come impone la legge).

E non per un assurdo orizzonte di soli 7 anni (come proposto da SAVE/ENAC ma mai ammesso per alcuna grande opera pubblica); quindi

#### **Si chiede**

che si assuma un orizzonte d'esercizio di quanto ora proposto di almeno 30 anni.

In dettaglio, inoltre:

2 - L'impatto acustico deve essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, che, sulla base di molti convalidati studi, chiede, per proteggere da accertati rischi di malattia, limiti di 55 (giorno) e 45 (notte) decibel (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).

Dato che la VIA non è una banale verifica di conformità alle norme e deve invece perseguire una compatibilità sostanziale (e non solo formale), essa non può limitarsi ad accertare il solo rispetto di una norma amministrativa astratta, ma deve costitutivamente arrivare a garantire l'effettivo specifico risultato di

Pag. 2 a 5



Campalto, 1-12-2014

un'accettabile qualità ambientale-sanitaria, se necessario assumendo e prescrivendo del tutto legittimamente, purchè motivatamente, obiettivi e soglie anche più esigenti di quelle derivanti dal mero obbligo amministrativo di rispetto delle norme generiche di settore, e ciò anche riguardo agli obblighi di tutela della salute pubblica.

La VIA deve quindi adottare le autorevoli soglie di sicurezza sanitaria indicate dall'autorità sanitaria mondiale, come già per l'inquinamento atmosferico, anche per l'impatto acustico (a meno che SAVE ed ENAC non dimostrino ora, in questa procedura e pubblicamente, con propri e più autorevoli studi epidemiologici, che l'OMS si sbaglia e che si possono adottare soglie di rumore più elevate in tutta sicurezza sanitaria).

E deve garantire con efficaci rimedi un accettabile e sicuro livello massimo di rumore soprattutto ai residenti e agli addetti che già ora e/o in futuro altrimenti rimangono esposti a rumore oltre soglia, riducendo le immissioni acustiche che li colpiscono o, in sub ordine, indennizzandone il trasferimento in altre zone, e non certo obbligandoli semplicemente a stare chiusi in casa, come si vorrebbe con gli 'interventi di mitigazione al ricevitore' (finestre isolanti, da tenere sempre chiuse!), nel merito assurdi e inaccettabili (e facilmente dimostrabili illegittimi, quando si arriverà a discuterne in giudizio la legittimità e costituzionalità).

Quindi

#### **Si chiede**

che l'impatto acustico sia essere regolato sulle soglie di tutela sanitaria indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e che la VIA debba perseguire una compatibilità sostanziale e prescrivere quelle modifiche e/o integrazioni progettuali che mettano in sicurezza la salute della popolazione esposta per tutte le opere fonti di impatto acustico in progetto nel prossimo e/o remoto futuro.

L'occasione della presente VIA è importante anche per:

3 - verificare, al di là delle simulazione matematiche, lo stato reale di inquinamento al suoli e nei fondali lagunari che sono sedi di catene trofiche che su cui si avvale l'alimentazione umana, soggiacenti ai sorvoli di arrivo e decollo e antistanti gli scarichi in laguna.

Pag. 3 a 5

**Si chiede**

pertanto che la VIA prescriva le misurazioni attuali (pre opere) che individuino gli inquinanti accumulati (da emissioni di polveri e aerosol degli aerei, dilavamenti di polveri, antigeli e lubrificanti dalle superfici aeroportuali, ecc..) e disponga nel caso limitazioni e rimedi efficaci (e anche bonifiche);

4 - garantire un possibile e dovuto riequilibrio modale nell'accessibilità dell'aeroporto, impedendo nuovi ulteriori parcheggi perchè si potrà usufruire del servizio ferroviario (SFMR e anche AV) tramite il già valutato e approvato raccordo Dese-Aeroporto: la stessa SAVE ha già previsto che già il solo servizio SFMR potrà facilmente catturare 3 milioni di passeggeri aeroportuali all'anno (con potenzialità ben maggiori).

Poiché tale raccordo e servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA, sia proprio a servizio dell'aeroporto e attuabile subito, prima di ogni altro intervento;

quindi

**Si chiede**

che la VIA valuti ed esiga che, lato terra, il traffico incrementale sia tutto assolto da quel nuovo servizio e non da nuovi parcheggi e relativo traffico su gomma (che sono ulteriori fonti di inquinamento ambientale generale).

5 - Poiché uno degli aspetti fondamentali della problematica di tutela ambientale della laguna (nel cui ambito si trovano in pieno gli impianti di volo e non al margine come detto erroneamente nelle relazioni del progetto) riguarda la questione dell'erosione delle barene e dei fondali lagunari che costituiscono l'habitat precipuo dell'ecosistema; poiché l'erosione è innescata in massima parte dal moto ondoso che è generato dal traffico delle utenze che giungono e dipartono dallo scalo aeroportuale;

**Si chiede**

In questa procedura di VIA, i presentatori SAVE ed ENAC con il Comune di Venezia:

- siano impegnati progettualmente, a un sistema di collegamenti acquel con Venezia regolato adeguatamente per garantire traffico, velocità e moto ondoso finalmente compatibili con la laguna (e non impattanti come ora);

Pag. 4 a 5



**LA SALSOLA**  
Gruppo di Salvaguardia  
dell'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

- che tali collegamenti acquei e lo scambio intermodale di Tesserà sia, come da decenni stabilito, a servizio anche delle generali esigenze urbane e turistiche, salvaguardando quindi l'originario disegno di un Terminal di gronda di competenza comunale, e non tutto aeroportuale e di SAVE (come invece vorrebbe SAVE, accaparrandosene l'area nell'ambito aeroportuale);

6 - Poiché le opere aeroportuali pregresse hanno alterato profondamente il margine lagunare sottraendo ampie superfici barenose e di velme all'ecosistema lagunare che ne ha sofferto in termini di qualità delle matrici (acque e fondali) e in termini di ridotta biodiversità la cui importanza è riconosciuta dalla relazione stessa dello SIA,


#### **Si chiede**

di provvedere progettualmente ad un restauro naturalistico della morfologia ed ecologico del bordo lagunare pesantemente ferito dalla piattaforma aeroportuale e tuttora non ricomposto e non rinaturato, ricostituendo una reale continuità ecologica e una percorribilità ricreativa di tutta la gronda, tra le barene di Campalto, la foce dell'attuale fiume Marzenego-Osellino e le barene e la foce del fiume Dese, sia lato laguna che lato retroterra.

7 - Poiché si ritiene che le opere previste possano essere accettate solo in una visione strategica di sostenibilità generale, nella quale fare finalmente i conti con la realtà e il principio che 'a tutto c'è un limite', e quindi anche allo sviluppo aeroportuale e alle relative pressioni ambientali che si può rispettosamente chiedere alle popolazioni di accettare.

#### **Si chiede**

quindi che siano completate e corrette le analisi dello Studio Ambientale come qui proposto, con nuova pubblicazione e nuove osservazioni da parte della cittadinanza esposta.

Il Vicepresidente  
Dott. Giuseppe Sartori  


Pag. 5 di 5

## **Pec Direzione**

---

**Da:** giuseppe.sartori-1386@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** lunedì 1 dicembre 2014 12:06  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazione Associazione La salsola procedimento VIA aeroporto Venezia Tessera  
**Allegati:** Oss\_La\_Salsola6.pdf

si trasmette ulteriore osservazione n. 6 dell'associazione la Salsola

Distinti saluti

Giuseppe Sartori  
Vicepresidente