

Pec Direzione



Da: giuseppe.sartori-1386@postacertificata.gov.it
Inviato: lunedì 1 dicembre 2014 10:37
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Trasmissione osservazioni dell'associazione La Salsola su VIA Masterplan Aeroporto Marco Polo Tessera-Venezia
Allegati: Oss_La_Salsola1.pdf; Oss_La_Salsola2.pdf; Oss_La_Salsola5.pdf; Oss_La_Salsola4.pdf; Oss_La_Salsola3.pdf

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

E: prot DVA - 2014 - 0039728 del 02/12/2014

Si trasmettono in allegato alcune osservazioni dell'associazione La Salsola su VIA Masterplan Aeroporto Marco Polo Tessera-Venezia. Riferimento procedura

(ID_VIP: 2853.

Distini saluti

Giuseppe Sartori
(Vicepresidente Associazione La Salsola)



Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 1 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

In riferimento a tutti gli elaborati di analisi e progetto ed in particolare:

1. Studio di Impatto Ambientale - Sezione B - Quadro di riferimento
progettuale Quadro di Riferimento Progettuale MP-SIA-B-REL
2. Studio di Impatto Ambientale - Sezione B - Allegato Quadro di
riferimento progettuale Quadro di Riferimento Progettuale MP-SIA-B-
ALL
3. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Premessa Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-
PRE-REL
4. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Atmosfera Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-
ATM-REL
5. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Allegato atmosfera Quadro di Riferimento Ambientale
MP-SIA-C-ATM-ALL
6. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Ambiente idrico Quadro di Riferimento Ambientale MP-
SIA-C-IDR-REL
7. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Suolo e sottosuolo Quadro di Riferimento Ambientale
MP-SIA-C-SUO-REL
8. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento
ambientale - Allegato suolo e sottosuolo Quadro di Riferimento
Ambientale MP-SIA-C-SUO-ALL

-1-

9. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - Paesaggio e beni culturali Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-PAE-REL
10. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - Allegato paesaggio e beni culturali Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-PAE-ALL
11. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - Mitigazioni e compensazioni Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-MIT-REL
12. Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - Conclusioni Quadro di Riferimento Ambientale MP-SIA-C-VAL-REL
13. Verifica preliminare dell'interesse archeologico Quadro di Riferimento Ambientale MP-VIARCH-REL
14. Riqualifica infrastrutture di volo - Planimetria generale stato attuale Elaborati di Progetto CO-859-AP-IG-0502
15. Riqualifica infrastrutture di volo - Planimetria idraulica stato attuale Elaborati di Progetto CO-859-PP-ID-0102
- 16.
17. ecc..

ed in particolare modo all'elaborato di studio di impatto ambientale Sezione C , Quadro di riferimento ambientale, ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) (codice elaborato = 23957-REL T103.0), dove l'area aeroportuale viene descritta e localizzata in **"in margine della laguna di Venezia"**(pagg. 9 e 80)

si osserva

che la descrizione e collocazione sono imprecise e fuorvianti sia dal punto di vista normativo-territoriale che quello geografico e storico.

Infatti gran parte della struttura aeroportuale ed in particolare "le attrezzature destinate al volo" (le piste di arrivo e decollo) sono collocate in "pieno ambito lagunare" essendo parte della conterminazione lagunare storica e quella riformata nel 1990 (cfr. Fig. 1; Comune di Venezia Atlante della laguna <http://www.silvenezia.it/?q=node/97>).

Per tale ragione tutti gli elementi progettuali che non tengono conto di questa condizione normativa e territoriale devono essere aggiornati ed adeguati per

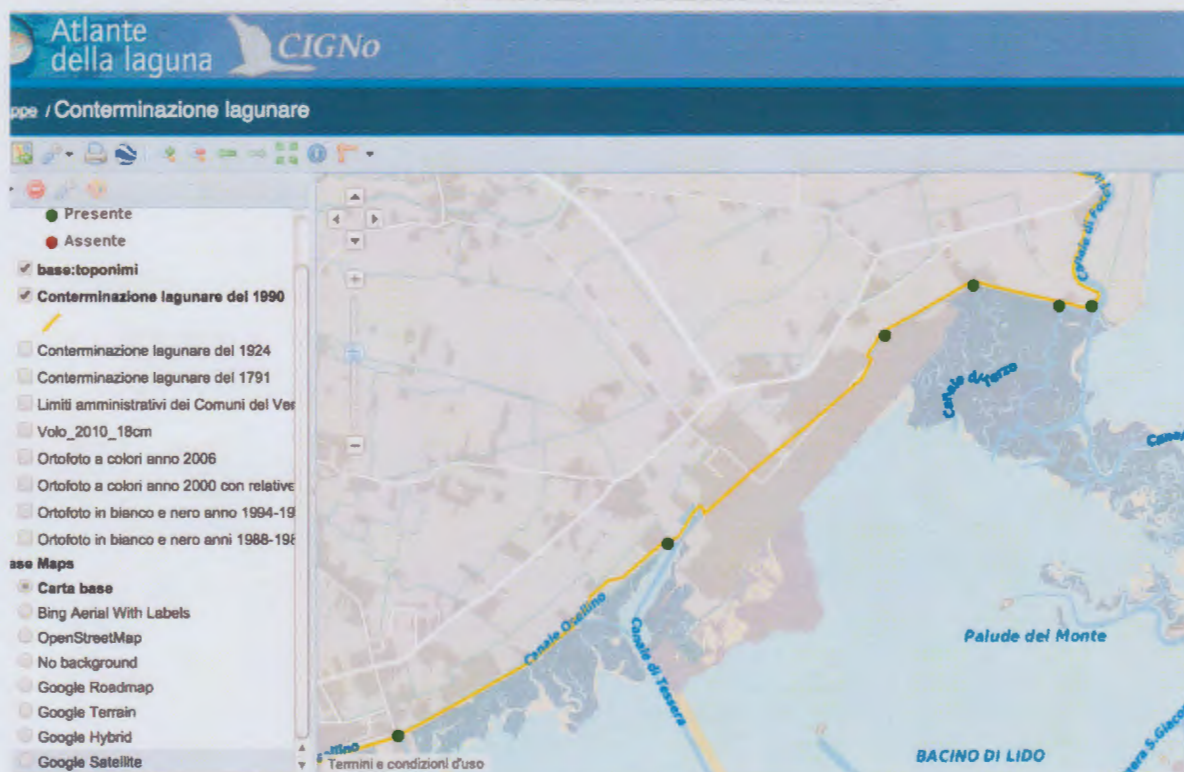


LA SALSOLA
Gruppo per la Salvaguardia
dell'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

gli aspetti difformi e non consentiti dalle legislazioni speciali¹ che sovrintendono alla c.d. "Conterminazione lagunare".

In particolar modo si ricordano gli aspetti relativi ai divieti di imbonire (colmare) nuove aree lagunari quali quelle che il progetto prevede di fare per l'allargamento delle piste e delle altre attrezzature che si prevedono a supporto e incremento delle superfici aeroportuali



Si chiede pertanto che tutti gli interventi progettuali siano riconsiderati ai sensi e nel rispetto delle leggi e normative citate.

Il Vicepresidente
Dott. Giuseppe Sartori
Giuseppe Sartori

¹ Legge 16.04.1973 n.171 "Interventi per la salvaguardia di Venezia."

Legge 29.11.1984 n.798 "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia"

Legge 8.11.1991 n.360 "Stanziamenti per interventi urgenti a favore di Venezia e di Chioggia."

Legge 05.02.1992 n.139 "Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna."

Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 2 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

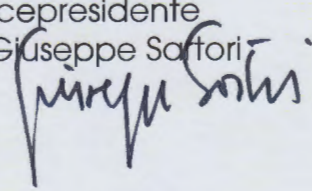
In riferimento a tutti gli elaborati di analisi e progetto ed in particolare: in
particolare modo all'elaborato di studio di impatto ambientale Sezione C ,
Quadro di riferimento ambientale, ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, flora,
fauna, ecosistemi) (codice elaborato = 23957-REL T103.0),

si osserva

che in riferimento all'imbonimento delle aree per gli allargamenti degli spazi
delle piste , vista la sottrazione di spazi che sono importanti per le due specie
di uccelli (*Circus aeruginosus* e *Circus pygargus*) che nidificano nell'area in
numero critico (cfr. pag. 55 §5.4.1),

si chiede

quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee alla
nidificazione delle predette specie nelle aree immediatamente esterne al
perimetro aeroportuale in area lagunare.

Il Vicepresidente
Dott. Giuseppe Sartori




LA SALSOLA
Gruppo per la Salvaguardia
dell'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 3 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

In riferimento a tutti gli elaborati di analisi e progetto ed in particolare: in
particolare modo all'elaborato di studio di impatto ambientale Sezione C ,
Quadro di riferimento ambientale, ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, flora,
fauna, ecosistemi) (codice elaborato = 23957-REL T103.0),

si osserva

che in riferimento all'analisi sul rischio *wildlifestrike* (cfr. pag. 60 §5.4.2) Traffico
aereo, non sembra verosimile la considerazione che seppur l'area interessata
dal rischio di collisione con gli uccelli (*birdstrike*) rimane pressocchè invariata,
nei programmi di sviluppo non possa aumentare l'effetto esaminato.

Tale considerazione confligge con la nozione di rischio che è conseguenza in
primis della numerosità degli eventi che sono funzione dei transiti degli
aeromobili.

Poichè alcune specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla
relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di
scomparsa della specie dal sito è alto

si chiede

di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di
compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione
delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeoportuale
in zona lagunare a distanze superiori dalle zone di transito in modo da
diminuire i rischi complessivi per le specie critiche.

Il Vicepresidente
Dott. Giuseppe Sartori

- 1 -



LA SALSOLA
Gruppo per la Salvaguardia
dell'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 4 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

In riferimento a tutti gli elaborati di analisi e progetto ed in particolare: in
particolare modo all'elaborato di studio di impatto ambientale Sezione C ,
Quadro di riferimento ambientale, ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, flora,
fauna, ecosistemi) (codice elaborato = 23957-REL T103.0),

si osserva

che in riferimento all'analisi sul rischio *Emissione di rumore (inquinamento
acustico)* (cfr. pag. 62 §5.4.3) del traffico aereo, non sembra verosimile la
considerazione che il rischio conseguente alla pressione sonora che
aumenterà conseguentemente all'incremento quantitativo dell'attività
aeroportuale si possa interpretare semplicemente con
l'abitudine/assuefazione degli uccelli all'emissione sonora intensificata
nell'arco giornaliero. Il rischio all'esposizione sonora eccedente a livelli di
normalità, oltre che essere valutato in ragione delle specie presenti (che
possono rispondere in maniera diversa all'impatto), deve essere considerato
anche per le specie potenzialmente presenti, ma che di fatto non lo sono
proprio forse proprio a causa della fonte di intenso rumore.

Inoltre, come per i mammiferi, incluso l'uomo, sono da considerare anche le
conseguenze di ordine neurologico-ormonale conseguenti all'assuefazione a
pressioni sonore sempre più crescenti alle quali gli animali sono esposti
quotidianamente.

Tali modificazioni fisiologiche possono incidere, e alla lunga modificare,
abitudini e comportamenti riproduttivi delle specie tali da mettere in serio
rischio la consistenza delle popolazioni presenti e nidificanti

Poiché per definizione il rischio causato dall'esposizione al rumore è risultato
anche della numerosità degli eventi che sono funzione dell'intensificarsi dei

- 1 -



LA SALSOLA
Gruppo per la Salvaguardia
dell'Ambiente

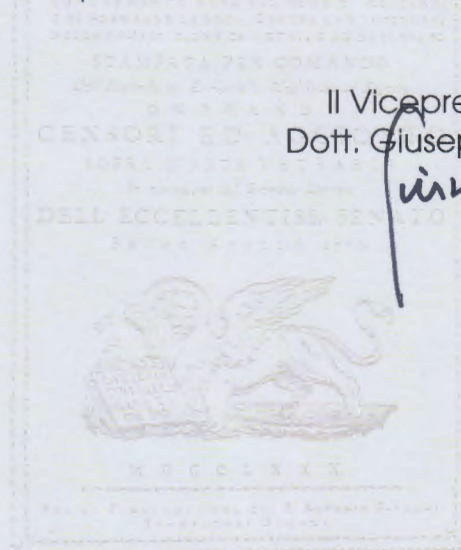
Campalto, 1-12-2014

transiti degli aeromobili secondo il programma di sviluppo; e dato che specie di uccelli come quelle sensibili già evidenziate dalla relazione SIA sono presenti con pochi individui e che quindi il rischio di scomparsa della specie dal sito è alto

si chiede

di riconsiderare le valutazioni sul rischio e progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti di rumore e/o opportunamente protette dalla pressione sonora.

Il Vicepresidente
Dott. Giuseppe Saffari



Campalto, 1-12-2014

Oggetto: OSSERVAZIONE n. 5 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

In riferimento a tutti gli elaborati di analisi e progetto ed in particolare: in particolare modo all'elaborato di studio di impatto ambientale Sezione C , Quadro di riferimento ambientale, ASPETTI NATURALISTICI (Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) (codice elaborato = 23957-REL T103.0),

si osserva

che in riferimento all'analisi sul rischio *Emissione di polveri e inquinanti (inquinamento atmosferico)* (cfr. pag. 69 §5.4.4) del traffico aereo, le analisi e le valutazioni dell'impatto causato dagli inquinanti (PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, SO₂, Benzo(α)pirene, Formaldeide) sono espresse solo in forma di esito di scenario e sono riferite alle sole aree contermini al sito aeroportuale; mentre non c'è nessuna valutazione sulle aree viciniori naturalisticamente importanti come le barene di Campalto o quelle della Palude della Cona (sistema estuario del Dese-Zero) che sono molto prossime alle direttrici di decollo e/o di atterraggio. La relazione non riporta nessuna valutazione oggettiva di rilievi di particolati depositati su suoli emersi e/o sommersi (o su superfici vive di piante legnose e/o erbacee per valutazioni di depositi annuali) tali da capire il reale apporto delle emissioni degli aeromobili in arrivo e/o partenza.

La relazione non fa cenno minimamente di indagini retrospettive tali da descrivere la qualità dei contesti naturalistici ed ambientali precedenti all'attività aeroportuale e quindi poter conoscere l'entità degli impatti dell'attuale situazione; e quindi utili a prevenire ulteriori inquinamenti che possono modificare l'ecologia dell'area contermina, specialmente quella lagunare espressamente tutelata dalla normativa europea.

Non sembra verosimile la considerazione che il rischio conseguente all'inquinamento atmosferico degli aeromobili interessi solo le aree a terra (il

- 1 -



LA SALSOLA
Gruppo per la Salvaguardia
dell'Ambiente

Campalto, 1-12-2014

perimetro aeroportuale) ed in parte quelle aree contermini ai punti di decollo/atterraggio nel tratto mediano delle piste.

Non vengono debitamente considerati i fattori di dispersione eolica degli inquinanti nelle aree abitate e lagunari prossime alle traiettorie degli aerobobil in arrivo e partenza.

Poiché per definizione il rischio causato dall'esposizione alle sostanze emesse dalle fonti (i propulsori degli aeromobili principalmente) è risultato anche della quantità della materia combusta e della dispersione delle sostanze residue dalla combustione lungo i tragitti, in volo e a terra, degli aeromobili, non sono verosimili previsioni basate solo esiti di calcoli da modelli se non comprovate da precise evidenze di analisi sulle matrici sia aeree (aria) che quelle sui depositi sulle superfici, almeno lungo alcuni transetti che includano aree agricole, aree urbane, aree endolagunari che comprendano anche vari campioni delle comunità vegetali dell'ecosistema.

Poiché il rischio conseguente alle emissioni degli aeromobili è funzione dell'intensificazione dei transiti secondo il programma di sviluppo, e dato che si ignora l'impatto storico delle sostanze inquinanti sulle specie di flora e fauna che può aver generato modificazioni anche sensibili nella composizione delle comunità presenti e nelle specie sensibili già evidenziate dalla relazione SIA

si chiede

di riconsiderare le valutazioni sul rischio causato dalle immissioni in atmosfera degli inquinanti originati dalle combustioni dei propulsori degli aeromobili effettuando monitoraggi chimico-fisici e biologici sulle matrici sopra citate, pubblicando i risultati ed eventualmente progettare quale titolo di compensazione, la realizzazione di aree idonee (barene) alla nidificazione delle predette specie nelle aree esterne contermini al perimetro aeroportuale in zona lagunare a distanze maggiori dalle sorgenti inquinanti.

Il Vicepresidente
Dott. Giuseppe Sartori