

## Pec Direzione

---

**Da:** roberta.potente@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** lunedì 1 dicembre 2014 20:34  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazioni VIA-Masterplan 2021-Aeroporto Marco Polo Tessera-Venezia  
**Allegati:** CI Zanin Maurizio.pdf; CI Mosenà Maura.pdf; CI Zanin Alessio.pdf; CI Potente Roberta.pdf; osservazioni\_VIA\_Masterplan\_2021.pdf

Si invia il documento relativo alle osservazioni inerenti l'istanza di VIA- Masterplan 2021-Aeroporto Marco Polo Tessera-Venezia.

Distinti saluti  
Roberta Potente



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

E.prot DVA - 2014 - 0039986 del 03/12/2014



I sottoscritti Potente Roberta e Zanin Alessio, in quanto cittadini del comune di Marcon abitanti nelle vicinanze delle zone più esposte al potenziale impatto dello sviluppo aeroportuale, presentano le seguenti osservazioni in merito all'istanza di VIA "Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia-Tessera":

1. Gli interventi da realizzarsi entro il 2021 sono stati sottoposti ad una valutazione avente una prospettiva temporale di soli 7 anni, arco temporale che risulta alquanto ridotto e limitato vista la portata delle opere di ampliamento previsto, soprattutto se rientranti nel Piano Nazionale Aeroporti - Masterplan 2030, comprendente la realizzazione di una terza pista.

Il presente Masterplan 2021 non fa, infatti, riferimento alle opere progettate da realizzarsi entro il 2030, e tantomeno sono state presentate nella loro completezza durante gli incontri informativi per la cittadinanza, avvenuti in presenza di tecnici Save nei Comuni coinvolti dall'istanza di VIA. A tal proposito riteniamo che la cittadinanza debba essere opportunamente informata in riferimento al progetto di realizzazione dell'opera nella sua interezza, e non di una porzione della medesima.

- Si chiede pertanto che la presente VIA venga effettuata considerando anche un orizzonte temporale a lungo termine, corrispondente alla vita tecnica ed economica degli interventi e dell'opera in questione (DPCM 27 dicembre 1988). Si chiede inoltre che siano esplicitati fin da ora gli obiettivi che si intendono raggiungere e perseguire, in un'ottica di visione strategica di sostenibilità ambientale (vista l'entità dello sfruttamento territoriale prevista dal Masterplan 2030) e di qualità della vita dei cittadini sui quali graverà lo sviluppo aeroportuale.

2. Nella presente VIA, la stima dell'impatto acustico, valutato facendo riferimento agli attuali "livelli di zonizzazione acustica aeroportuale e ai Piani di classificazione acustica dei Comuni potenzialmente interessati" (Venezia, Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino-Treporti), prevede un aumento, rispetto al 2013, delle persone esposte a 60-65 dB(A).

Le "Linee guida per il rumore all'interno della Comunità Europea" definite dall'OMS (WHO, 1999), integrato/aggiornato dalle più recenti "Linee guida sul rumore notturno" (WHO, 2009), ai fini della tutela della salute pubblica, definiscono valori soglia per "Outdoor living area" (pari a 55-50 dB(A)), "Outside bedrooms" (pari a 45 dB(A)) più contenuti rispetto a quelli considerati nella presente VIA.

Facendo inoltre riferimento alla direttiva europea 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 25 giugno 2002, si evidenzia che fin dal 2007 (art.7 delle suddetta direttiva) ai singoli Stati Europei è richiesta l'elaborazione di mappe acustiche, secondo metodologie e parametri specifici, che prendono in considerazione non solo i periodi "Day" e "Night" ma anche un terzo periodo intermedio definito "Evening". Tale periodo è ricompreso nell'indicatore di sintesi elaborato con un parametro di misura intermedia a quelli diurno e notturno, con lo scopo di ottenere un indicatore più aderente alla sensibilità acustica della popolazione esposta alle fonti di rumore.

- Si chiede pertanto che la valutazione dell'impatto acustico sia effettuata sulla base dei valori-soglia stabiliti dall'WHO (come peraltro effettuato per la valutazione dell'impatto atmosferico), con la conseguente estensione dell'area di studio e della mappatura dei recettori sensibili. Inoltre, come stabilito dalla direttiva europea, oltre ad effettuare la stima della popolazione esposta ai diversi livelli di inquinamento acustico, si chiede che la VIA venga opportunamente integrata delle mappe acustiche prodotte considerando una più estesa area territoriale.
- Si chiede, inoltre, che la stima del numero di persone sottoposte ai diversi livelli di pressione acustica sia effettuata considerando la rilevazione censuaria 2011 (dati già a disposizione), e non quella del 2001 con un incremento del 20%. Si fa infatti presente che per il comune di Marcon

Roberta  
Alessio

la popolazione stimata nella presente VIA ammonterebbe a 14.640 persone, contro i 16.956 residenti al 1 gennaio 2014 (<http://demo.istat.it/pop2014/index1.html>), con un notevole incremento registrato proprio nelle località più prossime all'impatto del traffico aereo, le frazioni di San Liberale e Gaggio, più nello specifico località Zuccarello e Praello (statistiche facilmente acquisibili presso l'Istat e i Comuni).

3. La valutazione dell'impatto sulla "Salute Pubblica", pur riferendosi alla definizione dell'OMS che definisce la salute come "stato di completo benessere fisico, mentale e sociale", comprendendo quindi anche gli aspetti psicologici e sociali e non solo l'assenza di malattia, prende in considerazione i decessi per macro-causa avvenuti nei comuni interessati dallo studio.

Non sono altresì stati considerati i ricoveri ospedalieri, intra ed extra regionali, e le prestazioni socio-assistenziali, avvenuti nel corso degli anni a carico dei residenti già interessati dalle attività e dal traffico aeroportuale, diretto ed indotto, per patologie direttamente ed indirettamente correlate (es. disturbi del sonno, disturbi e malattie cardiovascolari, ecc.) alle attività stesse.

Inoltre, la stima dell'impatto sulla salute pubblica è stata effettuata considerando le singole componenti (suolo e sottosuolo, ambiente idrico, radiazioni non ionizzanti, inquinamento luminoso, e soprattutto quelle relative a rumore e atmosfera) e non da un punto di vista "globale", che consideri l'impatto sulla salute come una combinazione delle singole componenti.

L'approccio unidimensionale si esplicita anche nelle opere di mitigazione "finalizzate all'ottenimento di un miglioramento della qualità della vita della popolazione che subisce il maggior effetto di disturbo", che si concretizzano nell'insonorizzazione delle abitazioni sottoposte a pressioni acustiche superiori a quelle stabilite. È stato del tutto sottovalutato il fatto che la vita e le attività delle persone non si possono esaurire all'interno dell'ambiente domestico (non si può rinchiudersi in casa per non avvertire il rumore), considerando pure il fatto che l'incremento del 25-30% del traffico aereo produrrà un rumore continuativo, o comunque di più lunga durata, rispetto a quello attuale.

- Si chiede che, per la valutazione dello "scenario 0", si proceda all'attuazione di un censimento dello stato di salute e del benessere percepito della popolazione, residenti, scolari/studenti, lavoratori in ambiente esterno, esposti ai diversi livelli di rumore.
- Si chiede che lo studio di VIA proceda alla caratterizzazione e alla stima della popolazione potenzialmente esposta a più fattori di rischio simultaneamente (non per ogni singola dimensione), considerando anche l'esposizione a lungo termine.

4. Con riferimento all'inquinamento atmosferico, si chiede di indagare e valutare lo stato di fatto dell'accumulazione al suolo e bioaccumulazione da emissioni dei motori aerei (polveri, aerosol, ecc.) sotto le diverse rotte di decollo e in corrispondenza delle più vicine residenze.

Parallelamente si chiede di indagare e valutare le condizioni di inquinamento dei fondali dei corsi d'acqua e lagunari antistanti i diversi punti di scarico delle acque sia trattate sia non trattate.

In riferimento a tali diverse forme di inquinamento vanno quindi definiti eventuali interventi di disinquinamento e di riduzione tramite adeguate regolazioni e regolamentazioni alle fonti.

5. Rispetto ai recettori sensibili riportati nella VIA, si rileva l'assenza di recettori localizzati nell'ambito del comune di Marcon, neppure rispetto alla frazione di San Liberale (ad es. asilo nido adiacente alla Chiesa, scuola materna e scuola elementare), fatta eccezione per le due abitazioni impattate dall'aumento della pressione acustica e che saranno sottoposte ad interventi di mitigazione.

*Olivero - Poteva*

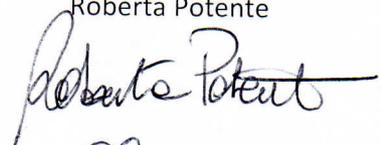
6. Riguardo agli "Aspetti naturalistici" sottoposti a valutazione del Masterplan 2021 non è stato preso in considerazione il sito di importanza comunitaria "Cave di Gaggio" della Rete Natura 2000 – SIC IT3250016, presente nel Comune di Marcon e articolato in due distinte aree, Nord e Sud, quest'ultima insistente nella zona Praello del Comune.
- Si chiede pertanto di includere nella VIA relativa al Masterplan 2021 la valutazione dell'impatto ambientale nella suddetta specifica area di particolare interesse naturalistico.
7. Infine, si chiede che la progettazione di ulteriori parcheggi sia successiva al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale veneto (SFMR), in particolare del già approvato raccordo Dese-Aeroporto. Tale intervento, realizzabile fin da subito, non è stato preso in considerazione nello studio di VIA realizzato e potrebbe essere in grado di assorbire il traffico incrementale generato dal nuovo scenario aeroportuale, impedendo l'abbattimento di una intera zona verde presente nell'area di Tessera.

In conclusione si chiede di integrare lo studio di VIA, già pubblicato, con quanto sopra indicato, ripubblicandolo e aprendo un ulteriore periodo per la presentazione delle osservazioni.

In caso di assenza di tali integrazioni e pubblicazioni, si chiede di dichiarare la non sussistenza dei requisiti minimi per attestare la compatibilità ambientale del progetto "Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia-Tessera".

Marcon, 01/12/2014

Roberta Potente



Alessio Zanin



Si allegano copie dei documenti di identità di Potente Roberta e Zanin Alessio, ai quali si aggiungono quelli dei cittadini firmatari Zanin Maurizio e Mosena Maura.