



# COMUNE DI QUARTO D'ALTINO

Provincia di Venezia

Servizio Tecnico - Ufficio Territorio e Ambiente



Patto dei  
Sindaci  
Un impegno per  
l'energia sostenibile

Prot. n. 16802 del 06.12.2014 All. n. 1  
Resp. del Procedimento: *dott.ssa M. Gasparini*  
Tel. 0422/826211  
E-mail: [mgasparini@comunequartodaltino.it](mailto:mgasparini@comunequartodaltino.it)



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

E.prot DVA - 2014 - 0040568 del 10/12/2014

Spett.le  
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  
PEC [dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Spett.le  
Regione del Veneto  
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale  
Palazzo Linetti - Calle Priuli Cannaregio, 99  
30121 - Venezia  
PEC [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)  
Rif.: (Prog. N. IV/2014)



OGGETTO: [ID\_VIP:2853] Aeroporto "Marco Polo" di Venezia Tessera - Master Plan 2021 -  
Procedimento di VIA - Osservazioni.

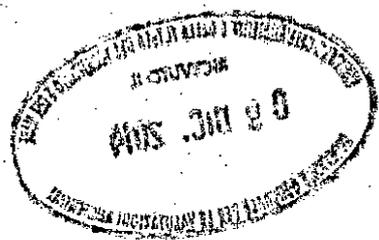
Facendo seguito alla ns. precedente comunicazione in data 28.11.2014 con prot. n. 16444, si trasmette in allegato, ai sensi dell'art. 24 del d.Lgs. 152/2006 e s.m.i., copia dell'allegato 1) "Osservazioni al documento ad oggetto: ID\_VIP: 2853 - Aeroporto Internazionale "Marco Polo" di Venezia-Tessera - Master Plan 2021 - procedura di Valutazione Impatto Ambientale" alla delibera di Consiglio Comunale n. 67 del 05.06.2014, riservandoci di trasmettere l'atto deliberativo perfezionato.

Distinti saluti

**IL RESPONSABILE DEL  
SERVIZIO TECNICO**  
- *arch Gianmaria Barbieri* -  
(firma e data apposte digitalmente)

mg\\srv-pdc\readoc\Tecnico\AMBIENTE\2014\AEROPORTO MARCO POLO\_MASTER PLAN\_AVVIO PROCEDURA VIA\OSSERVAZIONI\INVIO  
OSSERVAZIONI VIA MASTER PLAN AEROPORTO.doc

Comune di QUARTO D'ALTINO - Piazza S. Michele, 48- 30020 QUARTO D'ALTINO  
C.F.:84000970271 - P.IVA: 00757130273  
Tel. 0422/8261 - Fax 0422/826256 - [www.comune.quartodaltino.ve.it](http://www.comune.quartodaltino.ve.it)





### Allegato 1)

#### **OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO AD OGGETTO: ID-VIP: 2853 - AEROPORTO INTERNAZIONALE "MARCO POLO" DI VENEZIA-TESSERA - MASTER PLAN 2021 - PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**

**Proponente** : Ente Nazionale Aviazione Civile

**Progettista** : SAVE Engineering S.r.l. Venezia

**Estensore Studi Ambientali**: Thetis S.p.A. - Venezia

**Istanza** per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. relativa al progetto "Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan".

Procedura Integrata VIA - Valutazione di Incidenza Ambientale

**Descrizione**: Il Master Plan comprende le opere di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Venezia all'orizzonte temporale 2021. In particolare prevede l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri esistente, l'ampliamento dei piazzali aeromobili, la riqualifica ed adeguamento normativo delle infrastrutture di volo attuali, il potenziamento delle aree a parcheggio esistenti, opere impiantistiche e alcuni manufatti edilizi adibiti a funzioni di servizio e di supporto alle attività aeroportuali.

Il progetto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., al punto 10 denominato "Opere relative a [...] aeroporti con pista di atterraggio superiori a 1500 m di lunghezza"

Ricade parzialmente all'interno di aree protette:

SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia"

ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"

Insiste nell'ambito del Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna".

#### **Quadro di riferimento progettuale**

Il Masterplan aeroportuale è stato approvato da ENAC con prot. 0134399/CIA del 18.10.2012 e il progetto presentato corrisponde alla Rev. 05 del 05.09.2014 in risposta alle prescrizioni ENAC del 07.08.2014.

#### **Stato di fatto ed attuale gestione**

L'aeroporto Marco Polo è parte del sistema aeroportuale Venezia - Treviso, istituito con DM n. 473-T del "6 giugno 1996.

La gestione dell'aeroporto è in concessione a SAVE. Con delibera del 21 giugno 2002 l'ENAC ha esteso sino al 21 marzo 2041 la concessione a SAVE dei servizi aeroportuali, presso lo scalo di Venezia.



### OSSERVAZIONI DI NATURA PROCEDURALE :

#### A) VAS e VIA

Premesso che la nuova direttiva 2014/52/UE (Pubblicata nella G.U.U.E. 25 aprile 2014, n. L 124) reca modifiche alla direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati e si compone di 5 articoli attraverso i quali il legislatore illustra le modifiche rispetto alla direttiva precedente:

- l' art. 1 riporta in 15 punti le modifiche (integrazioni, sostituzioni, soppressioni) ai primi 12 articoli della precedente direttiva 2011/82/UE
- l' art. 2 amplia il precedente articolo 13 con indicazioni sulle modalità del recepimento della direttiva da parte degli Stati membri
- l'art. 3 fornisce indicazioni in merito ai progetti il cui iter decisionale è stato avviato prima del 16/05/2014, per i quali si applicano le disposizioni previgenti - nuovo articolo
- gli artt. 4 e 5 ripropongono i precedenti articoli 15 e 16 in cui si indicavano l'entrata in vigore della direttiva e i destinatari della stessa;
- 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.

**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

Mg\\sv-pdc\creadoc\Tecnico\AMBIENTE\2014\AEROPORTO MARCO POLO\_MASTER PLAN\_AVVIO PROCEDURA VIA\OSSERVAZIONI\OSSERVAZIONI MASTERPLAN 2021\_ALLEGATO 1.doc



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.

### **B) VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE**

Premesso 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 IT 3240031 (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio) che comprende tutto il corso del fiume Sile sino alla Conca di Portegrandi includendo aree naturalistiche come l'"Oasi di Trepalade" e l'area ZPS IT3240019 (Fiume Sile: Sile Morto e ansa S. Michele Vecchio). Per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative anche in considerazione del tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). 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 alle aree naturali protette comprese nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile istituito con L.R. 8/91 e relativo "Piano Ambientale del Parco del Sile", approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.22 del 01.03.2000, e pubblicato nel BUR n. 39 del 2000. Anche per queste aree non è possibile a priori escludere incidenze significative considerando il tracciato delle rotte (Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2 in Allegato). Non è presente una procedura di screening preliminare a valutare la necessità di redigere la VINCA.



### C) RELAZIONE PAESAGGISTICA

**OSSERVAZIONE N. 6** – Nella documentazione prodotta per l'avvio della procedura di VIA vi sono alcuni riferimenti alla designazione UNESCO e al Piano di Gestione 2012-2018 del Sito "Venezia e la sua Laguna" Patrimonio Mondiale UNESCO, tra cui due riproduzioni cartografiche in riferimento all'area del Sito UNESCO e alla sua Buffer Zone (S.I.A., Sezione A – Quadro di riferimento programmatico, cap. A5.4 "Analisi dei vincoli", pagg. 117-120). Tuttavia non emergono le relazioni esistenti tra il Sito UNESCO e l'aeroporto, nonostante quest'ultimo sia localizzato all'interno del Sito e neanche uno studio specifico sugli impatti potenziali che la realizzazione delle opere previste nel Master Plan potrebbero generare sui valori universali per i quali il Sito è stato iscritto alla Lista del patrimonio Mondiale UNESCO. L'area del Sito comprende due province e nove comuni tra i quali il Comune di Venezia, che ricopre il ruolo istituzionale e di coordinamento delle attività di gestione, ed il Comune di Quarto d'Altino, direttamente interessati dalle procedure di VIA del Master Plan 2021. Il Piano di Gestione 2012-2018 definisce 8 *Macroemergenze* e specifici indirizzi per la loro gestione, condivisi da tutti gli enti partecipanti, e che il Master Plan 2021 deve tenere in dovuta considerazione con particolare riferimento a:

- 1 - Rischio idraulico
- 2 - Moto ondoso
- 3 - Inquinamento
- 5 - Pressione turistica
- 6 - Grandi opere

Proprio in coerenza con i succitati indirizzi, si ritiene necessario provvedere all'avvio di una specifica Valutazione di Impatto Patrimoniale (Heritage Impact Assessment HIA) in grado di valutare i potenziali impatti delle opere previste dal Master Plan 2021 sull'Eccezionale Valore Universale, e che potrebbero minacciarne lo stato di conservazione e la sua integrità, come richiesto dall'UNESCO al punto 5 della *Decisione 38 COM 7B.27*, adottata a Doha del 17.06.2014, considerando che la VIA spesso tende a valutare gli impatti disaggregando gli attributi dei beni culturali (come edifici protetti, siti archeologici, ecc) valutandone l'impatto separatamente.

**OSSERVAZIONE N. 7** – La metodologia adottata, come indicato nella Relazione paesaggistica, nel valutare le trasformazioni indotte dal Masterplan rispetto al paesaggio ed ai beni storico culturali, tiene conto specificatamente degli interventi aventi rilevanza urbanistico/edilizia. In tal senso è stata elaborata una Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico ( codice elaborato 23957-REL-T900.1) rispondente alle disposizioni legislative italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale con particolare riferimento alla Legge 109/2005 ed agli artt. 95 e 96 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al D.Lgs. 42/2004 (in particolare art. 28, comma 4) e alle altre disposizioni vigenti in materia, con la quale vengono valutati i rischi per i siti di ritrovamenti individuati da ricognizione storica e comunque ricadenti nell'ambito dell'area di intervento. Considerando che l'importante sito archeologico di Altino, del Museo esistente e della nuova sede museale in fase di ultimazione, nonché degli scavi e ritrovamenti esposti e visitabili, sono situati nell'area, ad oggi individuata come "intorno aeroportuale", si ritiene necessaria l'integrazione della relazione paesaggistica in



funzione degli effetti che il Masterplan potrà avere sulla stessa, per la fragilità che essa riveste e per la necessità di opportuna tutela.

### **OSSERVAZIONI: RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**OSSERVAZIONE N. 8** – Si ritiene necessario garantire il possibile dovuto equilibrio modale dell'accessibilità dell'aeroporto mediante il servizio ferroviario SFMR. Si presume che il solo servizio SFMR possa facilmente catturare circa 3.000.000 di passeggeri aeroportuali/anno. Quindi è possibile pretendere che il traffico incrementale sia assolto da un servizio su rotaia, servizio del tutto ignorato nello scenario ora sottoposto a VIA, malgrado invece sia proprio utile e a servizio dell'aeroporto e dell'indotto aeroportuale; attuabile subito prima di ogni altro intervento. Tale mobilità risulterebbe sicuramente a favore della riduzione degli impatti inquinanti derivanti dal maggior afflusso veicolare dovuto all'incremento dell'attività aeroportuale.

**OSSERVAZIONE N. 9** – 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. 10** – 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 dai 1280 ai 2320, pertanto il dato evidenzia ulteriormente il rischio a nostro avviso di reale sovradimensionamento dei parcheggi necessari.

### **OSSERVAZIONI: RIFERIMENTO QUADRO AMBIENTALE**

**OSSERVAZIONE N. 11** – Documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale sul rumore:

1. Sezione C.1 Area vasta

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 comprende una rilevante porzione del territorio del Comune di Quarto d'Altino comprendente i centri abitati di Altino, Trepalade e Portegrandi e, considerato che il traffico veicolare in tale zona non risulta essere incisivo e/o di asservimento all'aeroporto così come non può essere rilevante il rumore di fondo dovuto ad attività antropiche esistenti, risulta essere significativo il rumore aeroportuale e pertanto si osserva che non sono stati riportati nello studio i dati relativi a ricettori sensibili quali la Scuola elementare "A. Vespucci" e la Scuola dell'Infanzia "San Giuseppe" di Portegrandi.

## 2. Sezione C5.4 Impatti n fase di esercizio

a) Al paragrafo *Rumore degli aeromobili: i campioni di riferimento per il calcolo di LAeq e LVA* (pag. 47) - si descrive la determinazione del campione di traffico aereo dello Scenario 0 svolta su due livelli.

Nel primo si è considerato un campione giornaliero medio annuo sulla base del quale calcolare gli impatti sia nella componente diurna, 6-22, sia nella componente notturna, 00-06, 22-24, considerando la composizione della flotta.

Nel secondo si è considerato per la stima degli impatti calcolati in termini di LVA (DM 31.10.1997) un campione giornaliero medio rispetto alle settimane:

- 25-31 maggio 2013 (2.135 movimenti)
- 26 giugno - 2 luglio 2013 (2.034 movimenti)
- 1-7 ottobre 2013 (1.652 movimenti)

Si chiede perché non siano stati considerati campioni medi per il valore LAeq per gli stessi periodi settimanali valutati per LVA in luogo del valore medio annuo e composizione percentuale della flotta aerea.

b) *Analisi dei tracciati radar - Figura C5-6 Tracciati radar (campione settimanale) e SID simulate (Tavola C5-2)*

Per quanto riguarda l'abitato di Portegrandi si evidenzia la dispersione delle rotte rilevate dai tracciati con ricadute sul territorio e sui residenti.

Si chiede di valutare l'approfondimento di uno studio e la sperimentazione di un piano di volo che possa limitare la dispersione delle rotte degli aeromobili, (pur considerando la completa autonomia decisoria del pilota in volo) ed in particolare possa utilizzare quel corridoio situato tra l'abitato di Trepalade e l'abitato di Portegrandi che risulta privo di residenze.

c) Dal raffronto della Figura C5-7 Mappa LVA - Scenario 2013 (Tavola C5-3 in Allegato) a pag. 55 con la figura C5-25 Mappa LVA - Scenario 2021 (Tavola C5-13 in Allegato) si evidenzia come l'impatto ambientale del Masterplan a livello acustico amplifichi la curva "55 dB (LVA) sull'abitato di Altino e conseguentemente venga ampliato l'ambito dell'intorno aeroportuale nel Comune di Quarto d'Altino.

d) Al paragrafo C5.4.2.4 *Calcolo dei livelli sonori* (pag. 82) vengono riportate le seguenti tabelle, che qui si evidenziano per i dati relativi al Comune di Quarto d'Altino:

Tabella C5-32 popolazione esposta - Scenario 2013 vs Scenario 2021



Fascia 55-60 dB (LVA)	2013	2021
	24	33

Tabella C5-33 Dati LVA presso le centraline del NMS- ScENARIO 2013 vs ScENARIO 2021

Centralina	Stazione	Scenario 2013	Scenario 2021
101	Altino	53,5	54,5

Per l'area di Altino, comprendente oltre all'abitato anche le sedi museali, il sito archeologico si prevede pertanto un aumento di 1 dB (LVA) vs lo scenario 2021.

Si osserva che per l'area prossima all'intorno aeroportuale come sopra individuato, comprendente aree con reperti e ritrovamenti archeologici esposti, risulti necessario evidenziare i livelli di rumore calcolati in LAeq relativamente agli scenari 2013 e 2021 e ragguagliati ai periodi di traffico aereo come sopra individuati per la stima degli impatti in LVA.

e) Al fine della tutela sanitaria si ritiene utile considerare ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2021 "Aeroporto Marco Polo" anche le soglie indicate dall'OMS che, sulla base di molti convalidati studi, chiede, per proteggere da accertati rischi di malattia da impatto acustico, limiti di 55dB in periodo diurno e 45 dB in periodo notturno (specifici per la situazione ambientale e sanitaria europea).

f) 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.

### 3. Sezione C7 Monitoraggio

La valutazione conferma il sistema di monitoraggio attualmente operante.

Per le osservazioni effettuate in relazione all'impatto acustico si ritiene necessario implementare il sistema con installazione di una centralina nella zona abitata di Portegrandi e di Quarto d'Altino.

### **OSSERVAZIONE N. 12 - Documento di studio di impatto ambientale, Sezione C quadro di riferimento ambientale - atmosfera:**



# COMUNE DI QUARTO D'ALTINO

Provincia di Venezia

Servizio Tecnico - Ufficio Territorio e Ambiente



Patto dei  
Sindaci  
Un impegno per  
l'energia sostenibile

1. 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 Quarto d'Altino con l'abitato di Altino, 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. 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 ricomprenderebbe l'abitato di Quarto d'Altino e pertanto lo studio delle ricadute dovrebbe ricomprendere anche il territorio dello stesso.
2. 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 fattori di pressione.
3. 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 misura 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



4. 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. 13 – Studio di Impatto Ambientale – Sintesi non Tecnica**

#### **1. Salute pubblica**

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.

#### **2. Mitigazioni e compensazioni**

a) 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.

b) sono da ritenersi necessarie misure di mitigazione e compensazioni ambientali che prevedano il restauro della morfologia e la funzionalità ecologica del bordo lagunare prossimo alla piattaforma aeroportuale, oggi non ricomposto e rinaturato.

c) si ritiene necessario già in questa fase programmare e prevedere incontri di concertazione con l'Amministrazione comunale e i territori direttamente interessati finalizzata all'individuazione delle opere di mitigazione e compensazione dovute agli incrementi dei disagi ed impatti di carattere ambientale, già ora percepiti, e potenzialmente incrementati dalla realizzazione del Master Plan.

d) il Piano di sviluppo aeroportuale non può prescindere dalla previsione di una mobilità che possa utilmente valorizzare le significative presenze storico-



# COMUNE DI QUARTO D'ALTINO

## Provincia di Venezia

Servizio Tecnico - Ufficio Territorio e Ambiente



**Patto dei  
Sindaci**  
Un impegno per  
l'energia sostenibile

archeologiche di Altino, del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e della laguna in località Portegrandi, stante l'attuale mancanza di collegamenti con l'aeroporto.

### 3. Monitoraggio

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 individuata nelle precedenti osservazioni.

Si chiede pertanto che le valutazioni ambientali preventive prevedano altri punti di rilevamento nel nostro comune, proseguano con la sorveglianza in corso d'opera e le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni e la soluzione di difformità e anomalie, senza tralasciare la revisione a posteriori per capitalizzare l'esperienza che ne può derivare.

## **Pec Direzione**

---

**Da:** AD USO DI BARBIERI GIANMARIA  
<tecnico.comune.quartodaltino.ve@pecveneto.it>  
**Inviato:** sabato 6 dicembre 2014 10:37  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it;  
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it  
**Oggetto:** [ID\_VIP:2853] Aeroporto Marco Polo - Venezia - Procedimento VIA - Osservazioni  
**Allegati:** INVIO OSSERVAZIONI\_VIA MASTER PLAN AEROPORTO.pdf.p7m; INVIO  
OSSERVAZIONI\_VIA MASTER PLAN AEROPORTO.pdf; OSSERVAZIONI MASTERPLAN  
2021\_ALLEGATO 1.pdf

Si trasmettono in allegato alla presente le osservazioni di cui al procedimento di VIA in oggetto indicato.

Servizio Tecnico  
Ufficio Territorio e Ambiente  
Maddalena Gasparini

---

Comune di Quarto d'Altino  
Servizio Tecnico - Ufficio Patrimonio ed Infrastrutture lavoripubblici@comunequartodaltino.it  
tel +39.0422.826.240 - fax +39.0422.826.241