



Venezia, 05-03-2012

nr. ordine 1049
Prot. nr. 54

Al Sindaco Giorgio Orsoni

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo Consiliari
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Errore con dolo o svista madornale? ENAC – per la prima volta in un suo documento ufficiale – compie un esplicito riferimento testuale alla realizzazione della Terza pista aeroportuale all'aeroporto Marco Polo di Venezia

Tipo di risposta richiesto: in Consiglio

Premesso che

la prima parte del comma 1 dell'articolo 707 del Codice della Navigazione prevede che "Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale."

Il 3 gennaio 2012 l'ENAC ha trasmesso ai Comuni di Casale sul Sile (TV), Casier (TV), Cavallino Treporti (VE), Iesolo (VE), Marcon (VE), Martellago (VE), Meolo (VE), Mira (VE), Mogliano Veneto (TV), Musile di Piave (VE), Preganziol (TV), Quarto d'Altino (VE), Roncade (TV), Scorzè (VE), Silea (TV), Spinea (VE) e Venezia (VE) le Mappe di Vincolo per le aree dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, predisposte in assenza di un percorso di concertazione con le Amministrazioni Locali interessate direttamente da SAVE Spa in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto, alle quali "Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC." (seconda parte del comma 1 dell'articolo 707 del Codice della Navigazione);

Considerato che

L'Art. 708 del Codice della Navigazione stabilisce che "Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'ENAC, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta A limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, e' fatta menzione nel medesimo avviso.

L'ENAC decide sull'opposizione entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta."

Visto che,

a pagina 35 della Relazione Tecnica ai Piani di vincolo, ENAC – per la prima volta in un suo documento ufficiale – compie un esplicito riferimento testuale alla realizzazione della Terza pista aeroportuale all'aeroporto Marco Polo di Venezia, dandone per effettiva l'entrata in servizio entro il 2030 e prevedendo di conseguenza i vincoli ad essa collegati nelle Mappe contrassegnate con la numerazione PC 01 2.1 e 2.2;

Questa notizia è stata confermata dallo stesso Direttore dell'ENAC Valerio Bonato attraverso gli organi della stampa locale, confermando la data ultima di realizzazione dell'infrastruttura per il 2030, quindi entro un lasso di tempo piuttosto ravvicinato per un'opera di tale complessità che, quanto meno, lascia presumere che esistano già alcune ipotesi progettuali, non ancora di dominio pubblico.

Considerato che

il Consiglio Comunale di Venezia, in data 6 febbraio 2012, ha approvato una mozione allegata al Piano di Assetto del Territorio (PD 965/2010) adottato "contro l'ipotesi di realizzazione di una nuova pista Aeroportuale", in cui tra l'altro si legge che l'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia è il terzo scalo italiano, con un numero di passeggeri intorno agli otto milioni annui; che in sede di presentazione del "Master Plan" aeroportuale era stato precisato da parte della stessa SAVE Spa che le piste oggi esistenti sono in grado di assicurare, tramite l'ottimizzazione della gestione degli slot di traffico e

l'adeguamento tecnologico degli impianti, un carico di passeggeri fino a circa quindici milioni di transiti per anno; dall'infrastrutturazione di un nuovo sedime aeroportuale (Terza Pista) a nord della S.S. 14 "Triestina" (come previsto dalle Mappe di Vincolo ENAC) deriverebbe un insostenibile impatto in termini di impronta ambientale e di impermeabilizzazione del suolo; e che lo stesso documento allegato al PAT concludeva ritenendo "improponibile nel breve e medio termine ogni ipotesi di espansione del sedime aeroportuale a nord della S.S. 14 "Triestina" per la realizzazione di nuove piste aeroportuali" e considerando "prioritario mantenere le aree a nord della S.S. 14 "Triestina" come fascia di rispetto aeroportuale";

dagli elaborati grafici, risulta che il sedime della nuova pista, oltrepassando il confine tra i Comuni di Venezia e Marcon segnato dall'ansa del fiume Dese, va a lambire i confini del Comune di Quarto d'Altino, interessando un territorio di estrema importanza sotto il profilo ambientale, archeologico, paesaggistico e idrogeologico.

Ad oggi il suddetto piano di sviluppo del sedime aeroportuale non risulta allo scrivente gruppo essere stato oggetto del previsto percorso di Valutazione Ambientale Strategica, previsto dalle vigenti normative comunitarie.

Considerato inoltre che già oggi il traffico aeroportuale dello scalo di Tessera comporta pesanti livelli di atmosferico, acustico e luminoso per il nostro territorio;

Rilevato che la documentazione e le cartografie, così come trasmesse da ENAC risultano essere, a giudizio dello scrivente gruppo, anche essere eccessivi individuando dei vincoli da imporre non solo, come normale, degli obblighi di rispetto dell'infrastruttura esistente ma anche derivanti da un'opera che rappresenta una semplice ipotesi di studio mai valicata da atti e deliberazioni assunte dagli organismi competenti

Considerato che la documentazione e le cartografie, così come trasmesse da ENAC ai Comuni risultano essere, a giudizio dello scrivente gruppo, eccessivi individuando anche dei vincoli di rispetto da imporre non solo, come normale, per quanto riguarda l'infrastruttura esistente ma anche altri derivanti da un'opera che rappresenta una semplice ipotesi di studio mai validata da atti e deliberazioni assunte dagli organi competenti. Fatto strano quest'ultimo essendo i vincoli, normalmente, determinati dalle infrastrutture di volo esistenti e dalle relative caratteristiche fisiche ed operative, pubblicate in "AIP Italia" e nella specifica del certificato di aeroporto.

Quasi, quasi viene il sospetto che più che una rappresentazione della realtà aeroportuale veneziana le documentazioni trasmesse da ENAC ai Comuni di Casale sul Sile (TV), Casier (TV), Cavallino Treponti (VE), Iesolo (VE), Marcon (VE), Martellago (VE), Meolo (VE), Mira (VE), Mogliano Veneto (TV), Musile di Piave (VE), Preganziol (TV), Quarto d'Altino (VE), Roncade (TV), Scorzè (VE), Silea (TV), Spinea (VE) e Venezia (VE), contengano i "castelli in aria" scaturiti dalla fervida fantasia di SAVE SpA, il gestore aeroportuale che ha confezionato l'atto.

Si interroga il Sindaco per sapere:

se non intenda predisporre, ai sensi dell'articolo 708 del Codice della Navigazione, una "opposizione" alle Mappe di Vincolo aeroportuale di cui all'articolo 707 del Codice della Navigazione sulla base degli elementi di contrarietà all'ipotesi di realizzazione di una nuova pista aeroportuale espressi dal Comune di Venezia con Ordine del Giorno collegato al Piano di Assetto del Territorio (PD 965/2010) in data 6 febbraio 2012, mettendo al contempo a disposizione del Consiglio comunale eventuali ipotesi progettuali, elaborate da SAVE Spa in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto, tese alla realizzazione della Terza pista aeroportuale dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, anche in funzione del previsto percorso di Valutazione Ambientale Strategica, previsto dalle vigenti normative comunitarie.

se effettivamente la documentazione trasmessa ai Comuni di Casale sul Sile (TV), Casier (TV), Cavallino Treponti (VE), Iesolo (VE), Marcon (VE), Martellago (VE), Meolo (VE), Mira (VE), Mogliano Veneto (TV), Musile di Piave (VE), Preganziol (TV), Quarto d'Altino (VE), Roncade (TV), Scorzè (VE), Silea (TV), Spinea (VE) e Venezia (VE), nelle parti di relazione in cui si fa riferimento all'ipotesi di terza pista aeroportuale e nelle Mappe contrassegnate con la numerazione PC 01 2.1 e 2.2, sia da ritenere valida e quindi costituente vincolo o una mera ipotesi di studio che Save SpA rincorre con frenesia tale da averne fatto una vera e propria ossessione che scambia per realtà al punto da inserirla indebitamente all'interno di un atto ufficiale di ENAC come se fosse un'opera immediatamente cantierabile e non un abominio trasportistico da avversare, concepito su una delle aree a più fragili e vincolate del Veneto.

Sebastiano Bonzio