

Note documento:

Documento unico formato da 15 pagine. Jesolo, 1 aprile 2019

Titolo documento:

Discarica Controllata di Jesolo e Stazione di Travaso

Redatto da:

	Comitato Zona Nord Ovest Website, email: www.zonanordovest.it info@zonanordovest.it Presidente in carica: Giancarlo Bergamo email: giancarlobergamo@libero.it pec: giancarlobergamo@pec.it
	Comitato Ca' Pirami Email: fabio.gerotto@libero.it Presidente in carica: Fabio Gerotto

Indice

	3.3	Proposta	7
1	2	4	8
Introduzione		Inquinamento da emissioni	
2	2	5	10
Premessa		Odori	
3	5	6	12
Viabilità e traffico veicolare		Rumore	
3.1	5	7	13
Carico attuale sulla SP 47 e sulla strada di		Distanza da abitazioni	
accesso alla discarica di Jesolo	5	8	15
3.2		Elenco allegati	
Carico in futuro sulla SP 47 e sulla stra-			
da di accesso alla discarica di Jesolo per			
completamento opere in discarica	7		

"Contestualmente nella stessa sede il Comune di Jesolo ha dichiarato la volontà di mantenere la Stazione di Travaso nella posizione in cui si trova in via definitiva, contestualmente richiedendo a VERITAS, che si è dichiarata favorevole, di predisporre un progetto di adeguamento ambientale con chiusura degli stoccaggi e trattamento delle emissioni."

pag. 37 del Parere n 26 seduta del 17.12.2018 - Commissione Valutazione di Impatto Ambientale - Città Metropolitana di Venezia ("Approvazione progetto" ¹)

1 Introduzione

Questa raccolta di dati vuol essere un contributo dei comitati, rappresentativi dei residenti nelle frazioni di Cà Pirami, Passarella, Piave Nuovo e Canalcarmo, riguardo la stazione di travaso presente nella discarica di Jesolo in via Pantiera. Come è noto, in più occasioni i residenti hanno manifestato la contrarietà alla decisione di rendere **permanente** questo impianto all'interno della discarica (come invece riportato nella frase di apertura di questo documento) e di **raddoppiarne la superficie**, così come riportato a pag 21 della "Relazione sulla gestione a corredo del documento di bilancio relativo all'esercizio 2016" di Alisea. Le ragioni di questa opposizione sono argomentate in questo documento.

2 Premessa

Una premessa indispensabile, per comprendere appieno la posizione dei cittadini, è ricordare che questa parte di territorio del comune di Jesolo si sta accollando da quarant'anni il disagio incontestabile legato alla presenza di una discarica; non è un aspetto marginale, ma un "dato" che va aggiunto a tutte le altre motivazioni che supportano la richiesta dei cittadini di **non** realizzare qui la stazione di travaso, tanto più se si ricorda che la discarica sarà attiva per almeno altri dieci anni a cui si aggiungono ulteriori trent'anni per la fase post-mortem. **I problemi collegati alla stazione di travaso vanno considerati insieme alla presenza della discarica!** Per questo motivo, finalmente, anche gli ultimi lavori presentati da Alisea/Veritas (es. allegati 6 e 7 delle integrazioni di settembre, allegati 8 e 9 delle integrazioni di novembre richieste dalla città metropolitana) vanno in questa direzione, accogliendo così le osservazioni dei comitati: infatti si parla di inquinamento ed emissioni atmosferiche in relazione alla discarica **e** alla stazione di travaso, di odori provenienti dalla discarica **e** dalla stazione di travaso, di rumori provenienti dalla discarica **e** dalla stazione di travaso. Si supera, così, la scelta iniziale di non considerare questo impianto nelle valutazioni necessarie per consentire il progetto di Alisea "Opere di messa in sicurezza, completamento, riprofilatura e compensazione ambientale della discarica di Piave Nuovo a Jesolo" pubblicato sul sito della città metropolitana il 2 maggio 2018.

L'opposizione dei cittadini deriva dalla consapevolezza che **la stazione di travaso è un elemento critico che renderà ancora più gravi le ricadute negative che la discarica ha già sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.**

La letteratura scientifica internazionale è ormai molto ampia al riguardo, e numerosissimi sono gli studi che indicano un nesso fra la presenza di una discarica e problemi di salute dei cittadini che abitano intorno a questa, anche fino

¹http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/05_1_P_veritas_2018_approvazione_progetto.pdf

ad una distanza di cinque chilometri.

I dati riportati in seguito (a titolo di esempio), sono stati estrapolati da un lavoro del 2015 di ISDE (associazione italiana medici per l'ambiente) che tratta l'argomento della gestione sostenibile dei rifiuti; una raccolta di studi eseguiti al livello internazionale sul tema.

1. *"Considerando soltanto le discariche per RSU apparentemente ben gestite, uno studio osservazionale condotto in Italia, per un periodo di nove anni e in un'area che comprendeva otto Comuni (oltre 11.000 residenti) limitrofi a una discarica, ha mostrato eccessi di mortalità anche per malattie non neoplastiche (cardiovascolari, respiratorie, dell'apparato digerente e del sistema nervoso)" [31].* (31. Salerno C and Palin LA. [State of health of the population residing in the town of Barengo and in surrounding communities, site of a field used as landfill for MSW: analysis of the general incidence and causes from 2003 to 2009]. *Annali di igiene : medicina preventiva e di comunita* 2011;23:399-418.)
2. *"Un altro studio condotto tra il 1995 e il 2000 su una vasta area della Toscana (sei discariche localizzate in cinque diverse province) ha rilevato eccessi di mortalità per malattie cardiocircolatorie e cerebrovascolari, per tumori maligni del sistema emato-linfopoietico, del fegato e della vescica [32].* (32. Minichilli F, Bartolacci S, Buiatti E, Pallante V, Scala D and Bianchi F. [A study on mortality around six municipal solid waste landfills in Tuscany Region]. *Epidemiologia e prevenzione* 2005;29:53-6.)
3. *"È stato inoltre riportato un aumentato rischio di malformazioni congenite in popolazioni residenti in prossimità di discariche" [33].* (33. Fielder HM, Poon-King CM, Palmer SR, Moss N and Coleman G. Assessment of impact on health of residents living near the Nant-y-Gwyddon landfill site: retrospective analysis. *BMJ* 2000;320:19-22)
4. *"Oltre all'inquinamento da tossici chimici, sono possibili rischi di contaminazione microbiologica da diffusione di batteri potenzialmente patogeni, la cui presenza è stata dimostrata sia in campioni di aria indoor e outdoor [46, 47] che nel suolo [47], con elevata frequenza di batteri gram-negativi" [46].* (46. Lis DO, Ulfing K, Wlazlo A and Pastuszka JS. Microbial air quality in offices at municipal landfills. *Journal of occupational and environmental hygiene* 2004;1:62-8.
47. Kalwasinska A and Burkowska A. Municipal landfill sites as sources of microorganisms potentially pathogenic to humans. *Environmental science. Processes & impacts* 2013;15:1078-86)
5. *"L'inquinamento dell'aria, in particolare, è di entità tale da incrementare il rischio sanitario e alterare la qualità della vita nei residenti in territori limitrofi" [28, 48]* (28. Heaney CD, Wing S, Campbell RL, Caldwell D, Hopkins B, Richardson D et al. Relation between malodor, ambient hydrogen sulfide, and health in a community bordering a landfill. *Environmental research* 2011;111:847-52 48. Paraskaki I and Lazaridis M. Quantification of landfill emissions to air: a case study of the Ano Liosia landfill site in the greater Athens area. *Waste management & research : the journal of the International Solid Wastes and Public Cleansing Association, ISWA* 2005;23:199-208)

3 Viabilità e traffico veicolare

3.1 Carico attuale sulla SP 47 e sulla strada di accesso alla discarica di Jesolo

La strada provinciale 47 collega Caposile ad Eraclea. Un tratto della strada in oggetto, nominata via Argine Destro nel comune di San Donà di Piave e via Piave Nuovo nel comune di Jesolo, va dall'incrocio con la SP 42 all'incrocio con via Canalcalmo; in questo tratto di strada provinciale, lungo 4,5 chilometri, ci sono più di 60 accessi ad abitazioni private e 3 incroci con strade comunali (via Monte Peralba nel comune di San Donà di Piave, via Sacca al confine fra i comuni di Jesolo e San Donà di Piave e via Pantiera nel comune di Jesolo). Se consideriamo anche il tratto che arriva fino alla nuova rotonda da cui parte la SS 14 Var che porta al nuovo ponte sul fiume Piave (via Armellina, km 1,5), gli accessi diventano 80 e gli incroci 7, di cui 2 molto pericolosi (con via Tram e via Argine San Marco); abbiamo quindi, mediamente, 1 accesso ogni 70 metri ed un incrocio ogni 800 metri!



Figura 1: Accessi privati e incroci tratto SP 47

Negli ultimi anni il traffico, costituito da auto, autobus, furgoni, camion e autoarticolati, è andato aumentando in modo esponenziale, con maggior intensità nel periodo da aprile a settembre, mesi in cui si aggiunge il passaggio di turisti che si recano nelle località balneari. Il flusso di veicoli è ancora più intenso nei fine settimana (dal venerdì pomeriggio alle prime ore del lunedì) senza interruzione, anche nelle ore notturne (sono decine di migliaia i veicoli che transitano). Accedere alla strada provinciale da parte dei residenti, ma ancor più lasciare la strada per imboccare la rampa che porta alle abitazioni (la SP 47 corre per metà su un argine) espone a costante rischio di essere investiti. Da ricordare, inoltre, che in questo tratto di strada sono morte per incidente 15 persone negli ultimi 20 anni.

Nel mese di settembre 2012 la provincia di Venezia (Ufficio Viabilità) ha rilevato il traffico della SP 47; nel mese di settembre 2018 Alisea ha commissionato uno studio, realizzato dalla ditta Logit engineering, ("Dati di traffico e calcolo livelli di servizio"²) per il monitoraggio del traffico sempre sulla SP47. Premesso che un solo giorno di rilievo non può dare un corretto ed affidabile dato sul traffico veicolare (basti pensare al traffico turistico con decine di mi-

²http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/01_Allegato_7_-_Livello_servizio_strada.pdf

gliaia di auto che percorrono la strada per almeno 5 mesi all'anno), si può comunque notare (tabella 1) che in questi anni il traffico è aumentato in media del 33%.

Tabella 1

Ente rilevatore	Direzione San Donà-Jesolo <i>mezzi al giorno</i>	Direzione Jesolo-San Donà <i>mezzi al giorno</i>	Totale mezzi al giorno
Provincia di Venezia	2363	2269	4632
ALISEA spa	2995	3165	6160
Differenza 2012/2018	+ 632 (26%)	+ 896 (40%)	1528 (+ 33%)

Alisea, nello studio citato (alle pagine 32 e 35), ha anche verificato il traffico della strada che, partendo dalla SP 47, conduce in discarica (purtroppo la via non ha ancora un nome, per semplicità la chiameremo Via Discarica); come si può notare nella tabella 2, il traffico **di mezzi pesanti** di Via Discarica è oltre il 78% del traffico **di mezzi pesanti** che percorre la SP 47 (235 su 301)

Tabella 2 - Ente rilevatore Alisea SPA

	6 settembre 2018	6 settembre 2018	
SP 47	Direzione San Donà-Jesolo mezzi pesanti al giorno: 152	Direzione Jesolo-San Donà mezzi pesanti al giorno:149	Totale Mezzi Pesanti al Giorno 301
Via Discarica	Entrata in discarica mezzi pesanti al giorno: 117	Uscita dalla discarica mezzi pesanti al giorno:118	Totale Mezzi Pesanti al Giorno 235 (78% totale di SP47)

I mezzi che transitano in Via Discarica comprendono sia i mezzi che portano il sovrallò dagli impianti di Veritas di Mestre in discarica, sia quelli che portano i rifiuti raccolti porta a porta nella stazione di travaso. Nello studio citato, Alisea sostiene che i mezzi che percorrono Via Discarica sono 28218 all'anno, di cui 8134 (29%) vanno in discarica e 21123 (71%) vanno in stazione di travaso.

Quindi, se i mezzi pesanti di Via Discarica sono il 78% di quelli SP47 ed il traffico pesante che va alla stazione di travaso è il 71% di quello pesante della stessa strada, possiamo concludere che **il traffico pesante che conferisce i rifiuti nella stazione di travaso di Jesolo è il 55% del traffico pesante della SP47.**

E' evidente che sono numeri importanti e, a nostro avviso anche sottostimati; infatti come comitati abbiamo monitorato i mezzi che accedono alla discarica in alcuni giorni di agosto, settembre, ottobre e dicembre 2018 e marzo 2019 ("Conteggio mezzi che accedono alla discarica"³) ed abbiamo verificato come - in media - ogni giorno accedono in discarica 124 mezzi (camion e furgoni di rifiuti, camion con sovrallò, camion per trasportare terra, camion per asportare il percolato, mezzi diversi); quindi in un anno (escluse le domeniche, anche se nei mesi estivi i mezzi

³http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/04_CONTEGGIO_CAMION_RIFIUTI.pdf

accedono in discarica anche la domenica) i mezzi sommano a 38812 (124 mezzi/giorno x 313 giorni) e non a 28223 (21123+7100) come riportato a pag 105 della Relazione Ambientale di Screening del Progetto Definitivo presentato da Alisea il 30 aprile 2018 ("C1 - Relazione di screening"⁴). Di questi mezzi **più dell'80% va alla stazione di travaso**.

3.2 Carico in futuro sulla SP 47 e sulla strada di accesso alla discarica di Jesolo per completamento opere in discarica

A gravare ulteriormente sul traffico della SP 47 e della strada che porta in discarica, non bisogna dimenticare il traffico pesante dei mezzi che trasporteranno i materiali necessari per la realizzazione delle nuove vasche nell'area ex-Callegari (V1,V2,V3 e V4), per il completamento della copertura del lotto Est ed Ovest e per il ricoprimento della strada utilizzata come divisore fra i lotti Est e Ovest (pag 30/33 "Approvazione progetto" ⁵).

1. Nuove vasche V1, V2, V3 E V4 (superficie 30.000 mq) Necessari almeno 45.000 mc di materiale per realizzare la barriera di fondo, corrispondenti a 2250 camion. Necessari almeno 81.000 mc di materiale per realizzare la copertura delle vasche, corrispondenti a 4050 camion
2. Copertura lotto Est (superficie 100.000 mq) Capping tipo 1 (33.000 mq - 1/3 del totale): necessari 90.000 mc di materiale, corrispondenti a 4500 camion Capping tipo 2 (33.000 mq - 1/3 del totale): necessari 72.000 mc di materiale, corrispondenti a 3600 camion Capping tipo 3 (33.000 mq - 1/3 del totale): necessari 33.000 mc di materiale, corrispondenti a 1650 camion
3. Copertura lotto Ovest (superficie 116.000 mq) Necessari almeno 313.000 mc di materiale, corrispondenti a 15.650 camion
4. Realizzazione della rampa di servizio, che attualmente divide il lotto Est dal lotto Ovest Necessari almeno 10.000 mc di materiale, corrispondenti a 500 camion.

Sono quindi complessivamente necessari 644.000 mc di materiale da trasportare in discarica, corrispondenti a 32.200 mezzi pesanti, 4025 mezzi/anno (stando al cronoprogramma riportato a pag 36 dell'"Approvazione progetto") che si sommano ai 28223/anno (secondo i nostri conteggi 38812) riportati nella relazione di Veritas.

3.3 Proposta

Come comitati riteniamo necessario un nuovo studio sul traffico veicolare della SP 47, distribuito su un periodo di tempo sufficientemente lungo (non un solo giorno) in modo da "mitigare" le inevitabili semplificazioni che accompagnano i modelli a cui si rifanno gli studi stessi.

⁴http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/03_C1_Relazione_di_Screening.pdf

⁵http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/05_1_P_veritas_2018_approvazione_progetto.pdf

4 Inquinamento da emissioni

Un altro aspetto da considerare è l'inquinamento atmosferico generato dai veicoli che percorrono la SP 47 e la strada di accesso alla discarica. Nelle integrazioni al progetto di ampliamento, che Alisea ha presentato nel mese di settembre (allegato 06 - parte 2⁶), si conclude che "Risulta evidente che in nessun caso, anche presso il ricettore maggiormente esposto, il lievissimo incremento della concentrazione degli inquinanti porterà a peggioramenti significativi della qualità dell'aria". La stima dell'inquinamento, però, si riferisce al solo traffico pesante che va in discarica, sottostimando il numero di mezzi che transitano: i mezzi sono $(67 + 50 \times 2)$ al giorno $\Rightarrow$ 234 al giorno, come riportato nel Parere a pag. 48 ("Approvazione progetto") e non $(68+23=91)$ 182 al giorno come sostenuto da Alisea a pag 49 dello stesso parere. Inoltre, questo dato non prende in considerazione l'inquinamento provocato dai mezzi che transitano unicamente sulla SP 47 in direzione San Donà-Eraclea e viceversa, senza entrare nella strada della discarica. Questa discrepanza è segnalata anche dalla Città Metropolitana nel suo Parere del 17.12.2018 (pag 40):

"Si ritiene pertanto che i risultati della valutazione sulle emissioni degli inquinanti da traffico siano sotto stimate rispetto a quanto previsto nella studio viabilistico e non tengano conto dell' effetto del traffico veicolare transitante sulla SP47, oltre al mancato confronto tra lo stato attuale e futuro della qualità dell'aria nel sito specifico."

e, come conseguenza:

"Alla luce di quanto sopra esposto e in virtù dei risultati ottenuti dalla modellazione matematica, si ritiene opportuno dover effettuare un monitoraggio delle emissioni in atmosfera, descrivente l'attuale situazione dell'ambito di studio su cui successivamente sormontare i modelli predittivi previsionali delle emissioni derivanti dal traffico e l'individuazione, qualora necessaria, di ulteriori opere di mitigazione, tenendo conto anche delle campagne mobili svolte nel 2018 dal Comune di Jesolo e Arpav."

Da ricordare che nella campagna di monitoraggio della Qualità dell'Aria, eseguita da Arpav nel 2012 (Allegato⁷), posizionando la stazione mobile presso l'intersezione della strada di accesso alla discarica con la SP 47, è emerso che: "Il numero di giorni di superamento rilevato presso il sito di Jesolo, classificato da un punto di vista ambientale come sito di traffico, è stato percentualmente superiore a quello rilevato presso il sito fisso di riferimento di traffico urbano della Rete provinciale ARPAV di monitoraggio della qualità dell'aria, in via Tagliamento a Mestre".

Concordiamo con la prescrizione riportata a pag 57 del Parere della Città Metropolitana di Venezia ("Approvazione progetto"):

Prescrizioni:

1. Sia effettuata una campagna di misura della qualità dell'aria con modalità da concordare con Comune di Jesolo e ARPAV tenuto conto delle campagne mobili effettuate nel 2018.

⁶http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/02_Allegato_6_Traffico_parte_2.pdf

⁷http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/07_Relazione_conclusiva_campagna_aria_jesolo_2012.pdf



Siamo meno fiduciosi, invece, sulle affermazioni di pag 40:

Considerando tuttavia che l'inquinamento da traffico veicolare è sostanzialmente di natura cumulativa e i suoi effetti non si esplicano nell'immediatezza del sito, si ritiene che esso possa essere sufficientemente mitigato dalla fascia boscata prevista di cui si richiede una realizzazione accelerata.

La fascia boscata prevista dal 2005 non è ancora stata realizzata; come e, soprattutto, quando questo auspicato effetto "mitigatorio" si potrà realizzare? E sarà sufficiente a contrastare l'inquinamento prodotto da un traffico veicolare in continuo aumento?

5 Odori

Concordiamo con l'analisi riportata nel Parere della Città Metropolitana di Venezia a pag 41 ("Approvazione progetto"):

Analisi dell'impatto odorigeno

Il Proponente ha effettuato la valutazione dell'impatto odorigeno prodotto dalle emissioni derivanti dall'intervento in progetto e dall'esercizio della stazione di travaso.

L'analisi conclude riportando i valori delle concentrazioni odorigene medie e in frequenza di percezione delle emissioni odorigene.

*Si evidenzia che le concentrazioni odorigene medie sui ricettori individuati, a seguito realizzazione del progetto, si incrementano anche del 54% (ricettore n°3 da $1.0 uo_E/m^3$ a $1.54 uo_E/m^3$). Alla luce di quanta sopra esposto e in virtù delle mitigazioni previste si può concludere che l'impatto odorigeno è da considerarsi significativo. **L'impatto è tuttavia di natura cumulativa con la vicina stazione di travaso. Inoltre il contributo alla significatività di tale impatto derivante dalla stazione di travaso è superiore di quello derivante dalla variante di discarica.** Pertanto si ritiene opportuno dover effettuare un monitoraggio puntuale delle emissioni odorigene in termini di densità abitativa e destinazione d'uso del territorio, con l'individuazione, delle necessarie opere di mitigazione a cui sottoporre la stazione di travaso di cui alla raccomandazione riportata a pag. 57.*

Prescrizioni:

Sia svolta un'indagine olfatto metrica a conferma delle valutazioni modellistiche da effettuarsi nel primo periodo estivo utile i cui risultati dovranno essere inviati alla CMV.

Nel corso degli anni sono state numerose le segnalazioni da parte dei cittadini sulla percezione di cattivo odore proveniente dalla discarica, segnalazioni indirizzate sia ad Alisea che al comune di Jesolo, anche in forma scritta. La risposta da parte di Alisea, però, è sempre stata evasiva: "non è possibile, ... saranno le deiezioni delle mucche, ... saranno i liquami sparsi sul terreno, ... saranno odori provenienti da aree industriali". Da ricordare che, qualche anno fa, era stato usato del compost fuori specifica (cer 19.05.03) per la copertura giornaliera del fronte di coltivazione, materiale che produceva cattivo odore percepibile ben al di là delle aree indicate da Alisea nella figura 12 a pag 26 della valutazione sulle emissioni odorigene ("Valutazione emissioni odorigene"⁸). A seguito delle numerose segnalazioni Alisea fu costretta a sospendere l'utilizzo del compost fuori specifica.

Importante sottolineare che la stazione di travaso, così come nel bilancio complessivo delle emissioni di inquinanti da traffico veicolare in atmosfera, anche per quanto riguarda le emissioni odorigene causa un impatto di gran lunga superiore rispetto all'attività della discarica. Si confronti la figura 11 (solo discarica) con la figura 12 (discarica con stazione di travaso). (pagina 25 e 26 "Allegato 06 - parte 2")

⁸http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/06_2_Discarica_Piave_Nuovo_Odori.pdf

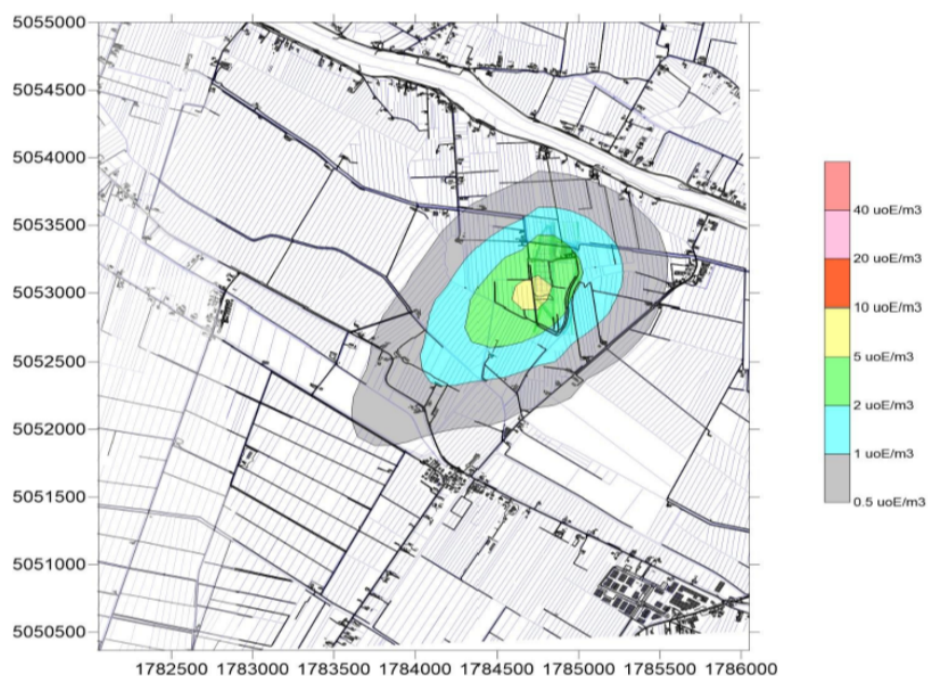


Figura 11 - Applicazione del modello di dispersione. Scenario Attuale. Solo Discarica Concentrazione media di odore

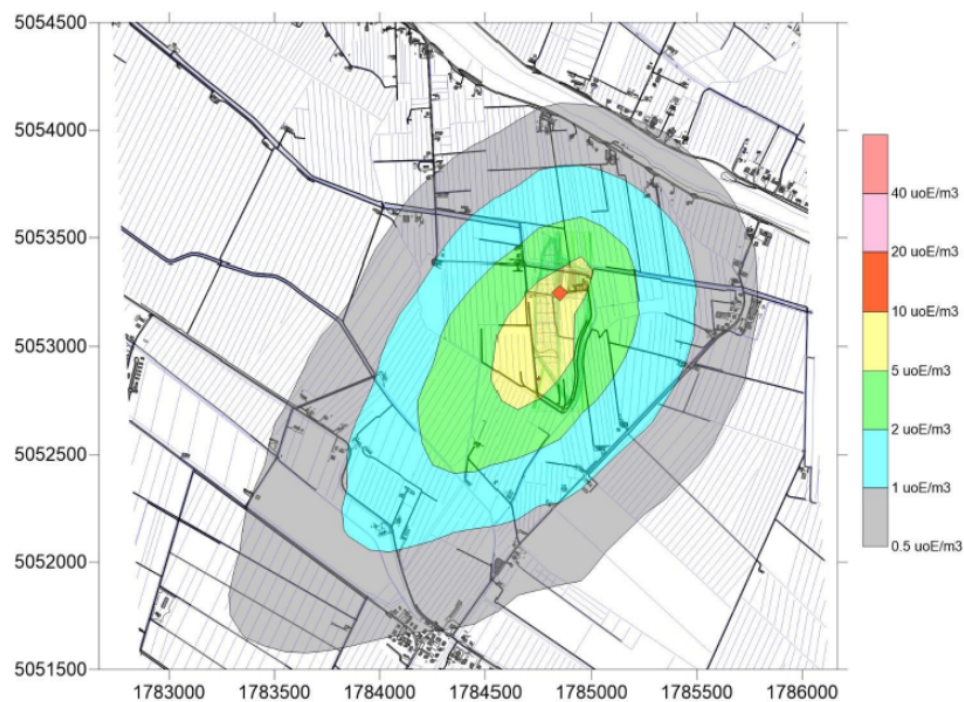


Figura 12 - Applicazione del modello di dispersione. Scenario Futuro. Concentrazione media di odore

6 Rumore

Nella relazione di screening redatta da Alisea ("Relazione di screening"⁹) i dati emersi dalla Valutazione di Impatto Acustico raccolti nel 2012 dimostrano che l'attività della discarica produce una rumorosità contenuta nei limiti previsti dalla zonizzazione acustica stabilita dal comune di Jesolo (area esclusivamente industriale); questi dati, però, non comprendono il consistente contributo derivante dalla stazione di travaso, dal momento che il conferimento presso questo impianto (autorizzato dalla provincia di Venezia a fine 2011) è iniziato ad essere consistente dopo il 2012. Anche la relazione previsionale d'impatto acustico, prodotta da Veritas su richiesta di integrazione della Città Metropolitana del 13.07.2018, riporta dati parziali ed incompleti ("Valutazione provvisoria di clima acustico"¹⁰). Concordiamo con l'analisi riportata nel Parere della Città Metropolitana di Venezia a pag 54/55 ("Approvazione progetto"):

Analisi dell'impatto rumore

Si segnala che i dati di input utilizzati per la modellazione dell'impatto dovuto al traffico dei mezzi (90, I mezzi per lo stato di fatto e 93,4 per il progetto) sono inferiori rispetto a quanto indicato nello studio viabilistico, il quale stima i seguenti flussi veicolari giornalieri:

- stato attuale 91 mezzi pesanti in ingresso ed altrettanti in uscita per un totale di 182 veicolo circolati;
- stato futuro 94 entranti ed altrettanti in uscita per un totale di 188 veicolo circolati.

Pertanto si ritiene che i risultati della valutazione sulle emissioni acustiche sia sottostimata rispetto a quanto illustrato nello studio viabilistico.

Alla luce di quanto sopra esposto e in virtù dei risultati ottenuti dalla modellazione matematica si ritiene opportuno dover effettuare un monitoraggio delle emissioni acustiche, con l'individuazione, qualora necessaria, di opere di mitigazione.

Prescrizioni

3. Dovrà essere effettuata una campagna di misurazioni della rumorosità negli stessi punti riportati nella relazione previsionale acustica, verificando il mantenimento dei limiti di zonizzazione acustica individuati nello studio previsionale acustico. I risultati dovranno essere trasmessi a Città Metropolitana di Venezia e ARPAV. In caso di superamento dei limiti dovranno essere attuati gli accorgimenti necessari per ricondurre i valori entro i limiti previsti, comunicando a Città Metropolitana di Venezia e ARPAV le misure da adottare. Per la verifica dell'adeguatezza delle eventuali opere mitigatorie poste in essere dovrà essere eseguita la ripetizione della campagna di monitoraggio.

⁹http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/03_C1_Relazione_di_Screening.pdf

¹⁰http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/08_Allegato_8_Impatto_acustico.pdf

7 Distanza da abitazioni

Un altro aspetto di grande rilevanza, nella scelta dell'ubicazione della stazione di travaso, è la presenza di abitazioni nel territorio circostante. L'inquinamento dell'aria con le emissioni dei mezzi che transitano e gli odori che i rifiuti generano non conoscono confini e possono andare, nel caso dell'impianto di Jesolo, ben oltre le previsioni riportate nella precedente figura 12. Bisogna sapere che entro il primo chilometro di distanza dalla stazione di travaso, situata nella discarica di Jesolo, vivono 66 famiglie; entro i due chilometri ci sono oltre un migliaio di abitanti di Eraclea centro, Cà Pirami, Passarella e Piave Nuovo. Per confronto, la stazione di travaso di Centa Taglio di Portogruaro insiste in un territorio in cui ci sono pochissime abitazioni entro il primo chilometro e poche altre entro i due chilometri; lo stesso vale per la stazione di travaso di Marghera, presso il polo integrato di Fusina.

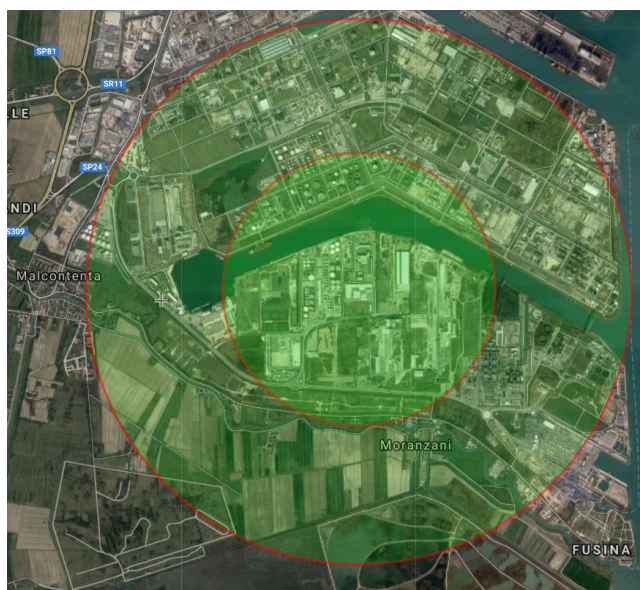


Figura 2: Impianto di trattamento Ecoprogetto (1km e 2km)



Figura 3: Stazione di travaso di Portogruaro (1km e 2km)

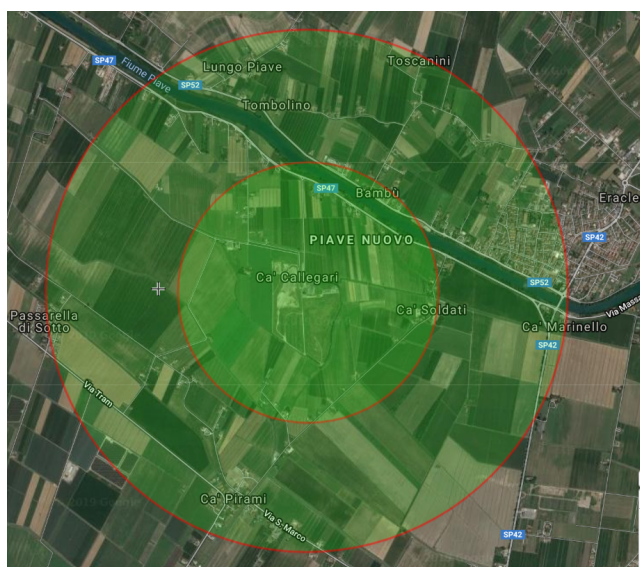


Figura 4: Stazione di travaso di Piave Nuovo (1km e 2km)

Entro 1 km di distanza dalla stazione di travaso situata nella discarica di Jesolo ci sono 66 famiglie.



8 Elenco allegati

Tutti: <http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/>

"Dati di traffico e calcolo livelli di servizio"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/01_Allegato_7_-_Livello_servizio_strada.pdf

"Allegato 06 - parte 2"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/02_Allegato_6_Traffico_parte_2.pdf

"C1 - Relazione di screening"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/03_C1_Relazione_di_Screening.pdf

"Conteggio mezzi che accedono alla discarica"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/04_CONTEGGIO_CAMION_RIFIUTI.pdf

"Approvazione progetto"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/05_1_P_veritas_2018_approvazione_progetto.pdf

"Valutazione emissioni odorigene"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/06_2_Discarica_Piave_Nuovo_Odori.pdf

"Campagna di monitoraggio della Qualità dell'Aria"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/07_Relazione_conclusiva_campagna_aria_jesolo_2012.pdf

"Valutazione provvisoria di clima acustico"

http://www.zonanordovest.it/storage/travaso/08_Allegato_8_Impatto_acustico.pdf