



OPERE DI MESSA IN SICUREZZA, COMPLETAMENTO RIPROFILATURA  
E COMPENSAZIONE AMBIENTALE DELLA DISCARICA DI PIAVE NUOVO A JESOLO

**PROCEDURA DI SCREENING VIA  
INTEGRAZIONI**

*Nota della Città Metropolitana di Venezia prot. 53379 del 13.07.2018*

**1. ESPLICITAZIONE DEL DATO RELATIVO AI VOLUMI NELLE IPOTESI RELATIVE AL PROGETTO  
APPROVATO E ALLA MODIFICA PROPOSTA**

**Progetto Autorizzato**

Volume oggetto di scavo	mc 336.804
A dedurre: riabbancamento rifiuti lavorati	- mc 92.000
Volume netto	mc 244.804

**Variante proposta**

Volume netto	mc 340.000
--------------	------------

**Nota 1:**

Come si deduce dalla lettura della VIA del 2005 (di seguito riportata), con la quale la Provincia di Venezia approvava l'ampliamento della discarica, il volume oggetto di scavo viene indicato in **226.456** mc; i **336.804** mc citati nella pagina sopra corrispondono al volume finale **dopo** aver effettuato il landfill mining della vecchia discarica ed aver utilizzato le vasche D,E,F,G e H previste dal progetto (v. Relazione Ambientale di screening Progetto Definitivo pag. 47 – Terra srl).



# PROVINCIA DI VENEZIA

SETTORE POLITICHE AMBIENTALI

**COMMISSIONE PROVINCIALE VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE  
INTEGRATA (artt. 11 e 23 della L.R. 10/99)**

Parere n. 2/05 del 14 aprile 2005

28406 / 05

OGGETTO: Alisea S.p.A.  
*Discarica di "Piave Nuovo" – progetto definitivo per la sistemazione ed ampliamento del lotto Ovest.*  
Valutazione d'Impatto Ambientale provinciale e contestuale approvazione del progetto.

Pagina 2:

#### **Bilancio di massa dei rifiuti da trattare**

Il bilancio di massa dei rifiuti da inviare all'impianto di trattamento meccanico o da recuperare è stato effettuato con le seguenti modalità:

1) a partire dal confronto tra il rilievo topografico e le sezioni geofisiche è stato effettuato un calcolo del volume totale da scavare sulla zona del lotto Ovest dove sono attualmente abbancati i vecchi rifiuti: questo volume corrisponde a circa **226.456 m<sup>3</sup>**;

2) sottrazione dal volume totale di **90.456 m<sup>3</sup>** di terreno di copertura superficiale dei rifiuti, che non verrà sottoposto a trattamento, ma riutilizzato; Il volume totale dei rifiuti scavati sarà quindi pari a ca. **136.000 m<sup>3</sup>**. Tale volumetria, calcolata per via geometrica, è stata aumentata del 25% per tenere conto dei "volumi incogniti", dovuti ai fenomeni di rigonfiamento dei rifiuti una volta scavati e allo scavo del terreno a diretto contatto con i rifiuti. Si ottiene quindi un volume di rifiuti da inviare a trattamento di ca. **170.000 m<sup>3</sup>**.

Pagina 3:

All'imballatrice saranno inviati circa **69.000 t** di rifiuti e, una volta ridotti in balle, verranno ricollocati nei nuovi invasi, con un ingombro volumetrico di ca. **92.000 m<sup>3</sup>**, calcolato attribuendo ai rifiuti imballati un peso specifico di 0,75 t/ m<sup>3</sup>.

Si osservi che il tempo previsto per la conclusione delle operazioni di imballaggio è di circa 1 anno e mezzo, prevedendo 8 ore di lavoro giornaliero per 312 giorni l'anno.

Pagina 3 di 19 delle INTEGRAZIONI – ALISEA relazione generale settembre 2018

Nell'ipotesi di esecuzione di Landfill Mining è necessario garantire l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento come da precedenti previsioni progettuali e, quindi, occorrerà conferire rifiuti con tariffa media, proiettata nei prossimi anni, di almeno 140 ÷ 150 €/ton (si fa presente che l'ultima tariffa approvata nel 2013 è pari a € 132,19/ton).

Stante le attuali condizioni di mercato, legate principalmente alla necessità di garantire una tariffa sostenibile di conferimento presso gli impianti di riciclaggio e recupero, non risulta assolutamente ipotizzabile che il sovrapprezzo CER 19.12.12, che attualmente viene inviato a recupero con una tariffa franco impianto di circa € 80/ton, possa sostenere il livello tariffario in discarica di cui sopra, in quanto tale maggior costo si riverserebbe direttamente sui cittadini conferitori presso gli impianti di Fusina con incremento dei costi di un 20 – 30%.

**Nota 2:**

Si fa notare che l'aumento della tariffa è una delle possibili decisioni da prendere per poter realizzare le opere necessarie; l'aumento della tariffa andrà distribuito fra tutti i cittadini che producono rifiuti nella provincia di Venezia e non solo.

Pagina 3 di 19 delle INTEGRAZIONI – ALISEA relazione generale settembre 2018

**Variante proposta**

Si riconferma il cronoprogramma proposto alle pagg. 64 e 65 della Relazione Tecnica generale, che per comodità di lettura, si riporta:

**2027**

- avvio del periodo di post gestione

Alla pagina 64 della stessa Relazione Tecnica Generale, però, si legge anche:

Risulta evidente altresì come tale durata risulti influenzata dalle condizioni di produzione di rifiuto (in termini sia quantitativi che qualitativi) del bacino di riferimento, oltre che di eventuali ulteriori possibilità impiantistiche alternative per lo smaltimento del sovrapprezzo CER 19.12.12 che si auspica possano essere individuate nell'ambito di una programmazione su scala più vasta.

**Nota 3:**

Quindi si evince che la fase di avvio del periodo di post-gestione potrà dilatarsi senza avere una data certa di inizio.

## 2018

- Conferimenti vasca I1;
- Definizione procedura di esproprio fascia boscata;
- Completamento pista ciclabile.

### **Nota 4:**

Nel cronoprogramma si indica che la pista ciclabile sarà completata nel 2018. Risulta singolare che questo sia possibile dato che il tratto Cà Pirami – Passarella non è stato ancora iniziato alla fine di novembre 2018? Colpisce come troppo spesso si usi con disinvoltura il “copia e incolla” senza neanche preoccuparsi di leggere il documento!

### *Pagina 14 di 19 delle INTEGRAZIONI – ALISEA relazione generale settembre 2018*

Stante la presenza di PFAS non risulta a maggior ragione ipotizzabile la riattivazione dell'impianto di trattamento del percolato presente in situ e attualmente fermo per manutenzione.

### **Nota 5:**

A pagina 18 della relazione sulla gestione a corredo del documento di bilancio relativo all'esercizio 2015 di Alisea si legge invece:

alla situazione, a partire dal 2014 sono state adottate da Alisea misure atte a contenere i costi di gestione in primis con una riduzione del personale impiegato presso la discarica e l'ottimizzazione dello stesso, la chiusura dell'impianto di trattamento del percolato in quanto ormai obsoleto e antieconomico e l'utilizzo di impianti del Gruppo, che ha

### 1. polveri

Si faccia riferimento al punto 11 della presente relazione.

Si evidenzia come la soluzione di progetto comporti, rispetto a quanto già autorizzato, un notevole abbattimento delle emissioni polverose in quanto non risulta più previsto:

- Lo scavo ed il trasporto all'interno del cantiere e fino alla platea di 430.000 mc di rifiuto eterogeneo e con granulometria anche medio-fine;
- La vagliatura di tale quantità di rifiuto con inevitabile emissione di polveri, odori, rumori e vibrazioni;
- Il riabbancamento di circa 92.000 mc di rifiuto in discarica;
- L'allontanamento tramite trasporto su gomma di circa 338.000 mc di materiale vagliato (circa 11.300 mezzi)

Questo a fronte di un incremento di rifiuto conferito di 95.000 mc corrispondente a 3.200 mezzi.

Il saldo ambientale in termini di emissioni risulta evidentemente a favore della nuova soluzione progettuale.

Gli apprestamenti gestionali proposti garantiscono un efficace abbattimento delle polveri.

#### **Nota 6:**

Il landfill mining approvato nel 2005 prevede lo sbancamento di **226.456** mc e l'avvio al trattamento di **170.000** mc (e non **430.000**, numero errato e riportato anche al successivo paragrafo sulle emissioni odorigene!!); tolti i 92.000 mc da ricollocare nei nuovi invasi, il rimanente materiale eventualmente da allontanare e non riutilizzabile in loco (per "copertura giornaliera sul fronte di abbancamento dei rifiuti, ...realizzazione degli infrastrati, ....realizzare lo strato vegetativo della copertura definitiva del lotto Est – pagina 6 Via 2005) è di **78.000** mc (e non **338.000!!**) corrispondenti a **2634** mezzi (e non **11.300!!**).

che è possibile esclusivamente ricollocare in discarica con incremento volumetrico del 20% e quindi con prevedibili 284.700 mc la rimanente frazione di sopravaglio che potrebbe essere costituita dal rimanente 34,3% di 19.12.12 (147.500 tonnellate) qualora, per assurdo, si pensasse di valorizzarlo comporterebbe un costo di solo smaltimento di  $140 \times 147.500 = \text{€ } 20.650.000$ .

#### **Nota 7:**

Le tonnellate di sopravaglio (34,3% di 19.12.12) risultano essere **48.980** e qualora si pensasse di valorizzarle la spesa per lo smaltimento sarebbe di  $140 \times 48.980 = \text{euro } 6.857.256$

Sulla base delle considerazioni di cui sopra appare evidente come il sito possa essere già considerato in sicurezza e che l'emungimento di percolato previsto in progetto possa essere considerato come unico intervento utile ad eliminare ogni ulteriore (seppur minimale) rischio ambientale residuo.

**Nota 8:**

Di fatto nel progetto presentato non cambia nulla sulla messa in sicurezza della prima discarica riguardo la non esecuzione del landfill-minig e le modalità di captazione del percolato (riproposte le modalità indicate nella Relazione Ambientale di Screening dell'aprile 2018). Riteniamo che il "rischio ambientale residuo" definito "minimale" sia assolutamente sottostimato o, peggio, ignorato. Nella vecchia discarica sono stati conferiti i rifiuti più disparati (oggi nella maniera più assoluta non ammessi), tenuto conto anche della mancanza di precise norme per lo smaltimento dei rifiuti speciali negli anni 80 e delle limitate conoscenze tecniche applicate nella costruzione e conduzione della stessa. Considerazioni quest'ultime che riteniamo ampiamente riconosciute in sede di rilascio di VIA del 2005 e confermate dalla successiva perizia richiesta di Comitati allo Studio TERRA Srl, già citata nelle nostre precedenti osservazioni.

3. Traffico veicolare e stazione di travaso: le valutazioni sul traffico sono state espone nel presente documento e negli allegati con evidenziazione di impatti pressochè nulli. La stazione di travaso non è oggetto della presente procedura di screening;

**Nota 9:**

Si continua a considerare la stazione di travaso come un'entità a sé ed avulsa dall'intero impianto della discarica. **Non è così**: è assurdo affermare che il traffico veicolare sia aumentato di una percentuale irrisoria con la variante al progetto proposta, e che il traffico che va in discarica rappresenta solo il **16%** del traffico totale e voler ignorare completamente l'altro **84%** dovuto proprio alla stazione di travaso li autorizzata (temporaneamente!!!) Vedi anche il commento all' Allegato-6-traffico-parte1.

scenario attuale: 90 mezzi/giorno



scenario futuro: 93.3 mezzi/giorno.

I valori dello scenario attuale sono sostanzialmente coerenti con i rilievi di traffico eseguiti in risposta alla richiesta d'integrazione n.8. Tale rilievo ha anche evidenziato che a causa dell'obbligo di svolta a destra dei mezzi che in uscita dagli impianti si immettono nella strada provinciale e del numero esiguo di mezzi (circa una decina) di provenienza Sud-Est, cioè da Eraclea, i tre rami di viabilità considerati possono ritenersi con traffico di mezzi analogo.

Per tali motivi i volumi di traffico dei mezzi di entrambi gli scenari attuale e futuro sono stati attribuiti ai tre rami considerati. Ciò porta, evidentemente, una lieve prudenziale sovrastima del traffico e quindi delle emissioni ed immissioni sul ramo di strada provinciale in direzione Nord-Ovest

**Nota 10:**

Nella Relazione Ambientale di Screening dell'aprile 2018 a pag.105 si riporta il dato di **28223** mezzi/anno, sommando l'attività di discarica e stazione di travaso, quindi **77 mezzi/giorno**; in questa relazione si parla di 90 mezzi/giorno. Dai rilievi che i comitati hanno fatto nei mesi di agosto/settembre/ottobre i mezzi che accedono alla discarica e stazione di travaso sono oltre 100/giorno (dei quali solo il 16% è diretto in discarica). Sono esclusi i camion che trasportano terra per la copertura del lotto Est (decine al giorno) - Alleghiamo tabella dei monitoraggi effettuati dai comitati.

nb: nel calcolo delle emissioni dei mezzi che accedono alla discarica, mancano dai conteggi esposti tutti i camion che trasportano terra per la copertura del lotto Est e tutti quelli che serviranno a creare le nuove vasche previste dal progetto di ampliamento (quelle sul lotto Est, non previste dal progetto approvato nel 2005) e quelle invece previste in progetto dopo il landfill mining della vecchia discarica

CONTEGGIO DEI MEZZI CHE ACCEDONO ALLA DISCARICA DI JESOLO

GIORNO	DATA	ORARIO RACCOLTA DATI	RIFIUTI			ALTRO			TOTALE	
			CAMION PICCOLE DIMENSIONI	CAMION	BILICI	TRASPORTO TERRA	TRASPORTO PERCOLATO	AUTO FURGONI	TOTALE MEZZI	TOTALE TRANSITI
SABATO	18/08/2018	05,00-13,00	18	56	14			20	108	216
Lunedì	27/08/2018	05,00-20,00	24	57	20	19	2	38	160	320
Giovedì	06/09/2018	06,30-18,30	27	64	17	10	2	42	162	324
Venerdì	07/09/2018	06,30-18,30	22	63	19	26	2	25	157	314
Mercoledì	12/09/2018	06,30-19,00	24	63	16	1	1	18	123	246
Giovedì	13/09/2018	06,30-19,00	24	60	13	1	2	13	113	226
Lunedì	17/09/2018	06,30-19,00	21	56	12		1	13	103	206
Martedì	18/09/2018	06,30-19,00	26	54	14		1	11	106	212
Lunedì	15/10/2018	06,30-18,30	16	48	14	16	3	14	111	222
Martedì	16/10/2018	06,30-18,30	29	41	12	46	3	15	146	292
		<b>totale</b>	<b>231</b>	<b>562</b>	<b>151</b>	<b>119</b>	<b>17</b>	<b>209</b>	<b>1289</b>	<b>2578</b>

*Allegato 7 : DATI DI TRAFFICO E CALCOLO LIVELLI DI SERVIZIO*

*A pagina 8 si legge:*

“... Non è permesso uscire dalla strada di accesso alla discarica in direzione nord-ovest. In uscita dalla viabilità secondaria si è obbligati a svoltare in destra sulla SP 47 in direzione Est verso Eraclea.....”.

**Nota 11:**

Ribadiamo, come scritto nelle osservazioni dello scorso giugno e come segnalato più volte al sindaco e al comandante della polizia municipale del comune di Jesolo, che la quasi totalità dei mezzi pesanti (trasporto terra) che accedono in discarica, al momento di immettersi sulla SP 47 svoltano a sinistra (direzione San Donà di Piave) creando continuamente situazioni di grave pericolo per chi transita in quel momento sulla strada stessa.

*A pagina 13 si legge:*

4.2.2 Stazione di travaso

Non sono previste variazioni per la Stazione di Travaso per cui i transiti futuri rimangono eguali allo stato di fatto.

**Nota 12:**

A pagina 18 della relazione sulla gestione a corredo del documento di bilancio relativo all'esercizio 2015 di Alisea si legge invece:

Dal 25 febbraio 2012 l'attività di travaso dei rifiuti provenienti dalle raccolte differenziate "porta a porta" e "stradali" dei comuni soci, avviene presso la Stazione di Travaso di Via Pantiera che insiste su un'area adiacente alla discarica di Piave Nuovo. Alisea, in accordo con Veritas, intende potenziare la nuova Stazione di Travaso raddoppiandone l'estensione in considerazione del fatto che l'area di Via Pantiera è divenuta strategica e baricentrica rispetto ai servizi di raccolta eseguiti da Alisea e Veritas presso i comuni del Basso Piave.

**Nota 13:**

A pagina 26 e 29 si legge che nella giornata del rilievo (6 settembre) sono transitati  $71+66=137$  mezzi pesanti (indicati con la lettera P) nelle due direzioni di marcia della SP 47.

Lo stesso giorno i comitati hanno contato  $29 \times 2 = 58$  mezzi pesanti in entrata ed uscita dalla discarica di cui solo 20 per il trasporto terra; se si considera che nella maggior parte dei giorni i mezzi pesanti che trasportano terra in discarica sono decine e decine (vedi ad esempio il 16/10/2018 con 46 mezzi, numeri che sono aumentati nel mese di novembre) si può concludere che il traffico di mezzi pesanti in entrata ed uscita dalla discarica **supera il 50%** dell'intero traffico pesante della SP47.

Allegato-10-Elaborato-C2 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

A pagina 9 il cronoprogramma degli interventi ripropone il completamento della pista ciclabile nel 2018.