

Spettabile Direzione Generale - Ministero dell'Ambiente,
invio in Allegato le Osservazioni relative a "AEROPORTO CANOVA DI TREVISO", i
miei dati personali e la mia Carta di Identità, così come richiesto dalla
normativa.

Cordialmente

Prof. Paolo Scroccaro, Treviso

Invio osservazioni per Valutazione di Impatto Ambientale - aeroporto Treviso

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _Paolo Scroccaro

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

_ AEROPORTO “CANOVA” DI TREVISO - STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030

STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA – SELEZIONE PRELIMINARE (SCREENING)

COMMITTENTE : AERTRE S.p.A.

ESTENSORE DELLO STUDIO: THETIS S.p.A.

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE _ OSSERVAZIONI RELATIVE A:

AEROPORTO "CANOVA" DI TREVISO - STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030

STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA – SELEZIONE PRELIMINARE (SCREENING)

COMMITTENTE : AERTRE S.p.A.

ESTENSORE DELLO STUDIO: THETIS S.p.A.

OSSERVAZIONE N. 1: ASSENZA TOTALE DI CONTESTUALIZZAZIONE

Qualsiasi studio di incidenza e/o di impatto ambientale richiede necessariamente di essere contestualizzato, altrimenti risulta impossibile valutare in modo adeguato il peso dei benefici e delle disutilità: questi ultimi infatti non possono avere un valore assoluto e storico, in quanto detto valore va sempre relazionato al contesto in cui sono collocati. Ciò, ovviamente, vale a maggior ragione per gli habitat, per la biodiversità e per gli ecosistemi che sono o dovrebbero essere oggetto principale dello Studio per la Valutazione di Incidenza (d'ora in poi, Studio). Come documentato in un'amplessima letteratura scientifica sia settoriale sia, più spesso, transdisciplinare, i dati generali che configurano il contesto attuale riguardano i seguenti punti:

- a) La spropositata appropriazione umana di produzione primaria netta, che in riferimento agli ecosistemi di terra è pari ad almeno il 40% del totale (https://mahb.stanford.edu/wp-content/uploads/2012/02/1986_Vitousek.pdf)

- b) La riduzione massiva degli spazi naturali non antropizzati, dovuta all'espansione continua della pressione antropica, alterando profondamente il rapporto tra mondo umano e natura, con particolare riferimento alla natura selvaggia, la cui contrazione è fonte di grande preoccupazione anche a livelli istituzionali¹
- c) Ecosistemi e relativi servizi sono indispensabili in quanto sorreggono la rete della vita planetaria; tuttavia, per cause riconducibili ai punti a e b, oggi sono diventati il "fattore limitante" per eccellenza: mentre una volta (prima della rivoluzione industriale) erano abbondanti e ampiamente disponibili per tutti, oggi sono sottoposti a processi smisurati di degrado e ridimensionamento, che limitano il benessere reale delle popolazioni²
- d) Costi globali crescenti e benefici decrescenti: in linea di massima, ogni opera umana che aggredisce ecosistemi, nel contesto odierno comporta un costo ambientale crescente³, per il motivo indicato al punto c; correlativamente, i benefici dovuti all'ulteriore moltiplicazione di opere e servizi già ampiamente diffusi, non possono che essere decrescenti, per il loro carattere meramente aggiuntivo in un contesto sostanzialmente già saturato.

Quanto sopra è indispensabile per configurare in modo non astratto i dati che vengono riportati dal proponente nello studio di incidenza e di impatto ambientale, sia dal lato dei costi, sia dal lato dei benefici.

OSSERVAZIONE N. 2: COLLOCAZIONE INFELICE DEL SEDIME AEROPORTUALE

Lo Studio di Incidenza ammette che il sedime si trova in una posizione inadatta: "L'aeroporto di Treviso si colloca al centro di un'area pianiziale in cui sono individuati diversi siti della Rete Natura 2000. Entro un raggio di 20 km dall'aeroporto A. Canova di Treviso sono infatti presenti 17 siti Natura 2000. In particolare, il sedime aeroportuale confina con il SIC IT3240028 Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" (pag. 7). "... una stretta fascia di pianura di 150 ettari, stretta tra la SR 515 ed il fiume Sile, il che pone forti

¹ Infatti il Parlamento Europeo ha adottato una speciale Risoluzione sulle *Aree wilderness in Europa*: "La Risoluzione del Parlamento Europeo ha richiamato l'attenzione sul ruolo vitale che svolgono le aree wilderness nell'arrestare la perdita di biodiversità". [...] Si tratta di "rinforzare il valore delle aree wilderness nel raggiungimento degli obiettivi delle direttive Habitat e Uccelli, e della più ampia strategia dell'UE per la biodiversità 2020" (*Natura 2000 - Notiziario natura e biodiversità della Commissione europea*, n. 32, luglio 2012, pag. 12).

² Da tempo le istituzioni europee lamentano il fatto che le forze economiche e politiche falliscono nella misura in cui non conoscono e/o non sanno integrare l'enorme valore della natura e dei servizi ecosistemici nei processi decisionali e nelle valutazioni ambientali (vedi *Natura 2000 – notiziario natura della Commissione Europea*, n. 20 maggio 2006). Per contribuire a risolvere questo problema fondamentale, negli anni successivi è stato avviato, a partire dall'Europa e dalla Commissione Europea, l'importante progetto TEEB (The Economics of Ecosystems and Biodiversity), che ha coinvolto molti ricercatori mondiali, con lo scopo di aiutare i decisori e i valutatori a prendere decisioni più sagge, sulla base di informazioni adeguate: tuttavia è facile constatare che troppo spesso le procedure di VIA e VINCA a tutt'oggi sono elaborate in modo superficiale (cfr. *Natura 2000 – notiziario della Commissione Europea n. 35, gennaio 2014*), senza considerare minimamente questi apporti così indispensabili. Le conseguenze politiche e amministrative che ne discendono possono essere fortemente deprecabili e antiecologiche.

³ "La perdita dei servizi forniti dagli ecosistemi naturali comporterà la necessità di trovare alternative dispendiose [...]. I decisori e la popolazione nel suo complesso devono acquisire una maggiore consapevolezza del valore economico dei beni e servizi ecosistemici. Se non si agisce ora per arrestare il declino, il prezzo che l'umanità pagherà in futuro sarà elevato" (Commissione Europea, *Beni e servizi ecosistemici*, Ufficio delle pubblicazioni, Unione europea, 2010).

limitazioni all'acquisizione di nuove aree. L'aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto insediativo residenziale e produttivo [...]. Si segnala che il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile [...] inoltre lambisce un'area vincolata come bene culturale" (pag. 9).

Quanto sopra dovrebbe scongiurare la permanenza del sedime aeroportuale in un contesto così critico; appare a maggior ragione illogica la pretesa di "progressiva acquisizione delle aree di sosta oggi private", con "incremento parziale delle superfici impermeabilizzate" (pag. 44-46), in vista di un consistente incremento dei voli (pag. 25, 59), ma anche del correlato traffico automobilistico (pag. 62-63).

OSSERVAZIONE n.3: INCIDENZE SU ECOSISTEMI E BIODIVERSITA'

Come è noto, Rete Natura 2000 è stata istituita in Europa e in Italia non solo per proteggere le specie in pericolo, ma più in generale per proteggere gli habitat e la biodiversità. Per rafforzare l'obiettivo di fondo cui si rivolge Natura 2000, la Commissione europea ha attivato da tempo una "Strategia per la biodiversità entro il 2020", con lo scopo non solo di proteggere ecosistemi e biodiversità, ma anche di favorirne il risanamento e il rafforzamento⁴: si tratta insomma di promuovere un'inversione di tendenza rispetto a quanto avvenuto negli ultimi decenni, e in questa strategia Rete Natura 2000 resta lo strumento principale. Purtroppo, di questa prospettiva strategica non si trova traccia nello Studio di Incidenza ambientale, ed anzi si cerca di minimizzare il peso degli impatti ambientali connessi all'aeroporto e alla sua espansione. L'argomento principe che viene utilizzato è paradossale, illogico e a tratti provocatorio: riferendosi per esempio al rumore, gli estensori dello studio si spingono a scrivere che "ai fini della valutazione degli effetti sulle specie, è importante considerare come l'aeroporto di Treviso sia attivo da molti anni e che di conseguenza l'aumento del traffico previsto dal Piano genererà un aumento del fenomeno, ma non la sua insorgenza ex novo" (pag. 129). E ancora: "Innanzitutto, non è oggetto di valutazione l'effetto di un'insorgenza del rumore aeroportuale, ma l'effetto del solo incremento delle emissioni esistenti" (pag. 118). In ogni caso, secondo lo Studio di Incidenza, il rumore aeroportuale, essendo ripetuto nel tempo, "genera il processo dell'assuefazione che porta all'indifferenza, ossia all'assenza di reazioni" (pag. 128). Per quanto riguarda gli anfibi, "nell'area interferita si rilevano pochi siti idonei alla riproduzione degli anfibi [...]. Le popolazioni di anfibi presenti nelle aree interferite dalle emissioni di rumore non possono pertanto che essere trascurabili rispetto alle popolazioni presenti nel SIC IT3240028" (pag. 131). Lo Studio inoltre evidenzia che le attività di volo sono sospese dalle 23 alle 6, con riduzione dell'incidenza da rumore nelle ore considerate (questo significa che nelle altre 17 ore l'incidenza non può che aumentare).

In ordine all'assuefazione comportamentale, che potrebbe forse valere per qualche specie e non per altre, essa comunque non significa assenza di stress, ma solo adattamento esteriore per cause di forza maggiore, come avviene anche per gli umani, che però

⁴ "Una rete correttamente gestita può contribuire in misura considerevole alla realizzazione dei più ampi obiettivi ambientali dell'Unione europea, di cui uno è arrestare e invertire la perdita di biodiversità e di ecosistemi entro il 2020. La rete Natura 2000 ha un ruolo determinante da svolgere nel conseguimento di tali obiettivi" (*L'Ambiente per gli Europei – Rivista della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, n. 46*).

risentono pesantemente, sul piano salutistico, della convivenza forzata con l'aeroporto; l'argomento addotto risulta pertanto privo di valore. Il fatto poi di valutare come "trascurabili" gli impatti aggiuntivi (cioè quelli dovuti all'espansione aeroportuale), si basa su un presupposto errato, cioè quello per cui non andrebbero considerate le numerose e pesanti incidenze preesistenti all'espansione stessa: il fatto di aggiungere fattori di impatto in un contesto già ampiamente aggredito, proprio per questo rende tutt'altro che trascurabile qualsiasi impatto aggiuntivo, anche se, considerato separatamente, fosse di piccola entità. L'argomentazione utilizzata risulta perciò controproducente: l'impatto aggiuntivo, lungi dall'essere trascurabile, risulta palesemente peggiorativo⁵; a maggior ragione, poi, se inquadrriamo tutto questo nelle coordinate generali disegnate in OSSERVAZIONE n. 1a-b-c-d. Analogamente dicasi per quanto riguarda i "pochi siti interferiti adatti alla riproduzione degli anfibi": l'obiettivo principale di Rete Natura 2000 e della STRATEGIA UE PER LA BIODIVERSITÀ ENTRO IL 2020, è quello di salvaguardare e addirittura di espandere biodiversità, habitat, ecosistemi preesistenti⁶, nel mentre gli impatti riferibili all'aeroporto e alla sua espansione agiscono nella direzione contraria.

OSSERVAZIONE n. 4: IMPATTI TRA AEREI E VOLATILI.

Lo Studio riferisce che l'ente gestore già adotta alcune misure gestionali "quali l'impiego di un falconiere, la rasatura del manto erboso e l'allontanamento degli uccelli stazionanti in pista, che riduce il rischio di wildlifestrike" (pag. 54). Ciò serve, evidentemente, per ridurre la possibilità di scontri e incidenti con i volatili, ma non riduce l'impatto generale (il disturbo sistematico) sulla vita naturale dei volatili stessi, che persiste anche se non vi fossero incidenti. Chiarita questa distinzione, occorre focalizzare il tema degli incidenti, che avvengono soprattutto in fase di decollo e di atterraggio, ricorda lo Studio. Stranamente, in detto Studio si sostiene la tesi secondo cui l'incremento di decolli e atterraggi non comporta un aumento di incidenti, ma addirittura una diminuzione: "... infatti, all'aumentare di movimenti si associa una diminuzione degli eventi di wildlifestrike" (pag. 120). Come spiegare questo fatto che può apparire paradossale? "... potrebbe essere dovuto ad un effetto di prevenzione collegato con l'aumento della frequenza di occupazione dello spazio aereo da parte dei velivoli. In tal senso, è ipotizzabile che il vettore attraverso il quale si attui l'effetto preventivo sia soprattutto il rumore generato dall'aeromobile in decollo o atterraggio" (pag. 120). "La relazione inversa [più movimenti, meno incidenti] può essere spiegata con un effetto preventivo di allontanamento degli animali dal corridoio di volo" (pag. 125). Qui, evidentemente, si difende una tesi in contraddizione con la tesi opposta dell'assuefazione al rumore, sostenuta invece in altra parte dello Studio: quando fa comodo, si dice che l'incremento di rumore non incide, perché tanto subentra l'assuefazione; ora invece si afferma che l'incremento di rumore incide in quanto allontana volatili e fauna (quindi l'incremento di rumore svolgerebbe stavolta un ruolo positivo di prevenzione degli incidenti).

⁵ Occorre ricordare che la normativa in materia prevede espressamente che siano considerati gli effetti sinergici e cumulativi, che invece gli estensori dello Studio vorrebbero trascurare.

⁶ Questo orientamento di fondo viene ripreso nel recentissimo [Action Plan for nature, people and economy](#), adottato dalla Commissione Europea per migliorare la protezione della biodiversità e degli ecosistemi.

Siamo evidentemente in presenza di plateali ipotesi ad hoc, che hanno lo scopo, all'interno dello stesso Studio, di giustificare l'espansione delle attività aeroportuali, utilizzando in modo strumentale argomentazioni e dati in conflitto logico. Data l'incoerenza di fondo di questa parte dello Studio, le argomentazioni connesse risultano prive di validità e di credibilità.

OSSERVAZIONE n. 5: EMISSIONI DI INQUINANTI A BASE DI AZOTO

Lo Studio osserva che "le emissioni e la ricaduta di gas combustibili e polveri da parte degli aeromobili in decollo ed atterraggio e del traffico stradale legato all'aeroporto sono basse e solo per gli NOx raggiungono e superano i limiti normativi per la tutela degli ecosistemi. Il buffer di interferenza degli NOx non interessa però aree di presenza di habitat di interesse comunitario o habitat di specie sensibili agli effetti dell'NOx. Non sono pertanto presenti habitat o specie interferiti e quindi vulnerabili rispetto all'effetto emissivo. Gli effetti delle emissioni di inquinanti sulle specie e sugli habitat di interesse comunitario sono pertanto nulli" (pag. 136).

Gli ossidi di Azoto (riferiti al termine NOx, nello Studio che stiamo considerando) rappresentano alcune delle forme in cui compare l'Azoto reattivo che viene disperso nell'ambiente e nell'atmosfera, con esiti molto pericolosi: infatti secondo i più autorevoli studi internazionali l'eccesso accertato di Azoto reattivo (e quindi anche di ossidi di Azoto) costituisce oggi la principale minaccia per la biodiversità, e una delle principali minacce per la salute umana e per l'intera rete della vita⁷. Merita sottolineare che negli ultimi anni l'importanza dell'inquinamento dovuto ai vari composti azotati è stata ampiamente focalizzata, individuando nelle attività antropiche (trasporti compresi) il principale responsabile; tra l'altro, la pianura padana risulta una delle aree più colpite a livello planetario, in un contesto globale che ha già superato qualsiasi livello di guardia. Infatti secondo quanto riportato negli studi coordinati da J. Rockström⁸, almeno tre "confini planetari" (intendesi: le strutture portanti della vita sulla terra) sono entrati in crisi: uno di questi è proprio il ciclo dell'Azoto, che è stato sconvolto da attività umane smisurate e squilibratrici, in cui sono inclusi anche i trasporti in generale. Con tutta evidenza, non è accettabile alcuna proposta volta ad aumentare le emissioni di ossidi di Azoto o di Azoto reattivo in altre forme⁹. Lo Studio invece ammette che, almeno per quanto riguarda gli ossidi di Azoto, le emissioni aeroportuali "raggiungono e superano i limiti normativi per la

⁷ [The Nitrogen Cascade](#)

Galloway, J.N., J.D. Aber, J.W. Erisman, S.P. Seitzinger, R.W. Howarth, E.B. Cowling, and B.J. Cosby. *Bioscience* 53: 341-356, 2003. Si vedano anche gli studi successivi di Galloway e coll., che restano un punto di riferimento in materia.

⁸ Rockström, J., W. Steffen, K. Noone, Å. Persson, F. S. Chapin, III, E. Lambin, T. M. Lenton, M. Scheffer, C. Folke, H. Schellnhuber, B. Nykvist, C. A. De Wit, T. Hughes, S. van der Leeuw, H. Rodhe, S. Sörlin, P. K. Snyder, R. Costanza, U. Svedin, M. Falkenmark, L. Karlberg, R. W. Corell, V. J. Fabry, J. Hansen, B. Walker, D. Liverman, K. Richardson, P. Crutzen, and J. Foley. 2009. Planetary boundaries: exploring the safe operating space for humanity. *Ecology and Society* 14(2): 32. [online] URL: <http://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss2/art32/>.

⁹ Sarà opportuno ricordare che la Commissione Europea da tempo ha fatto proprie le preoccupazioni del *Millennium Ecosystem Assessment* (2005) secondo cui l'inquinamento da Azoto sembra avere un ruolo sempre maggiore nel degrado degli ecosistemi (cfr. *Natura 2000 - notiziario natura della Commissione Europea*, n. 20, maggio 2006).

tutela degli ecosistemi”: questo è già sufficiente per determinare l’incompatibilità ambientale dell’ipotizzata espansione aeroportuale, a maggior ragione considerando i vari accordi sovranazionali (dal Protocollo di Göteborg, 1999, in poi), che prevedono una riduzione degli ossidi di Azoto da parte dei vari stati. L’affermazione dello Studio, secondo cui, miracolosamente, tali emissioni, pur essendo oltre i limiti, ciò nonostante non avrebbero incidenza su Rete Natura 2000, risulta totalmente non attendibile, bizzarra e priva di qualsiasi fondamento: incauto flatus vocis in contrasto plateale con i dati reali e contestuali. E’ noto che gli inquinanti primari, come gli ossidi di Azoto, sono soggetti a continui processi di diffusione, trasporto, trasformazione, deposizione (anche a lunghe distanze dalla sorgente emissiva), che possono dipendere da vari fattori atmosferici, meteorologici... ma non vi è alcun motivo per cui dovrebbero starsene alla larga da Rete Natura 2000, in prossimità dell’aeroporto di Treviso! E’ invece evidente che tali emissioni di inquinanti “oltre i limiti” non possono che incidere negativamente sia su Rete Natura 2000, sia sulle aree circostanti¹⁰.

OSSERVAZIONE n. 6: PRESSIONE ANTROPICA E FRAMMENTAZIONE ECOSISTEMICA

Lo Studio ammette che, allo stato attuale (cioè indipendentemente dalla progettata espansione aeroportuale), vi è un’eccessiva presenza antropica, nell’area considerata, che danneggia le specie meno tolleranti, cioè più sensibili al disturbo antropico, compromettendo anche i relativi habitat (pag. 106). A pag. 111 viene ribadito che l’eccessiva presenza umana a Quinto e Treviso, lungo il fiume Sile, funziona come una “barriera ecologica”, aggravando quindi la notevole frammentazione ecosistemica e compromettendo gli habitat di varie specie (pag. 131). E inoltre: “La porzione di Sile e di SIC compreso nell’area di analisi, situata tra Quinto di Treviso e Treviso, presenta una naturalità certamente ridotta, soprattutto a causa della forte pressione antropica che cinge il fiume” (pag. 94). Tali ammissioni, e altre simili, vengono esternate non in nome di una legittima preoccupazione ecologica, ma per sottolineare che il quadro attuale è già fortemente degradato, e quindi non adatto per varie specie, quelle più sensibili in particolare: di conseguenza, si sostiene che il Piano di espansione aeroportuale non comporterà variazioni peggiorative rilevanti, ma solo incidenze marginali, trascurabili, modestissime... (pag. 131), o addirittura effetti nulli o non significativi (pag. 136), rispetto ad un quadro che è già deteriorato di suo. Di qui la sorprendente conclusione dello Studio, in contrasto con lo spirito che anima Rete Natura 2000¹¹: “Con ragionevole certezza

¹⁰ Bisogna anche considerare il ruolo notevole degli ossidi di Azoto quali precursori nella formazione di particolato secondario, prevalente nella Pianura Padana (Giovanni Bonafé, ARPA), concorrendo in modo determinante al superamento dei limiti di sicurezza previsti dalle normative o dagli orientamenti vigenti, il che accade abbastanza spesso nei dintorni aeroportuali a Treviso e Quinto di Treviso, quindi anche in area Natura 2000: di tutto questo lo Studio non fa menzione. L’espansione dei voli non potrà che aggravare una situazione che è già gravemente compromessa, con gravi ricadute sulla salute pubblica. Dobbiamo attendere gli sviluppi delle procedure d’infrazione aperte dalla Commissione Europea nei riguardi dell’Italia, per ridurre (invece di incrementare) gli ossidi d’Azoto e il particolato fine, onde migliorare la qualità dell’aria?

¹¹ Come riportato in *State of Nature in the EU* e in vari rapporti, è vero che le aree naturali e seminaturali versano spesso in una condizione critica, perfino dentro Rete Natura 2000: infatti “oltre il 60% delle specie versa in uno stato di conservazione sfavorevole”, e per quanto concerne gli habitat, “la stragrande maggioranza (il 77%) è considerata inadeguata o scadente”. Ma proprio per questo, “è essenziale che la gestione e il ripristino dei siti

scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000” (pag. 139).

Tale sintesi risulta palesemente eccessiva e conflittuale perfino rispetto alle varie ammissioni di incidenza affioranti nello Studio, sia pure in modo frammentario: è evidente che il Piano in oggetto non potrà che incrementare ulteriormente la pressione antropica e quindi gli impatti su quanto resta degli ecosistemi dentro e fuori Rete Natura 2000. Il fatto che, a seguire lo Studio stesso, tali ecosistemi siano ampiamente frammentati e sopravvivano tutt'al più come “lembi relittuali di foresta alluvionale e di canneto”, non autorizza a sottostimare le incidenze, tutt'altro: infatti incidenze che possono essere effettivamente considerate trascurabili in un contesto ecosistemico ottimale, acquistano un peso negativo di gran lunga maggiore e conseguentemente non sono ecologicamente compatibili in un quadro critico come quello che è stato delineato.

Per concludere, si invita a considerare attentamente che, rispetto a VIA e VAS, “la Valutazione di Incidenza è giuridicamente vincolante per l'autorità competente e ne condiziona la decisione finale. Se la Valutazione di Incidenza stabilisce che si potrebbero avere impatti negativi sull'integrità del sito Natura 2000 in conseguenza di un determinato piano o progetto, allora quest'ultimo non può essere approvato”¹².

Paolo Scroccaro

Natura 2000 si dimostrino efficaci per raggiungere gli obiettivi stabiliti dalle direttive” (*L'Ambiente per gli Europei* n. 57, maggio 2015 – Rivista della Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea). Il fatto che un'area seminaturale sia degradata, richiede a maggior ragione una valida azione risanatrice, e non una sottovalutazione degli impatti, che finisce per favorire un surplus di antropizzazione.

¹² *Natura 2000* n. 28 – Notiziario della Commissione Europea.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.Lgs. 152/2006, le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data __ Treviso, 4 luglio 2017 _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

Paolo Scroccaro

(Firma)