

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 MANTINI ELIO

(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)

PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE
AEROPORTO DI TREVISO "ANTONIO CANOVA"

(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

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea
Servizio IV – Tutela e qualità del Paesaggio
Via San Michele, 22
00154 ROMA
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
dg-pbaac@beniculturali.it

Regione Veneto
Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.
Cannaregio, 99
30121 – VENEZIA
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Treviso
Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS
Via Val di Breda, 116
31100 – TREVISO
protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

p.c. Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura, 40
31100 - TREVISO
segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

p.c. Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma, 2
31055 QUINTO di TREVISO
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

p.c. Comune di Treviso
Via del Municipio, 16
31100 – TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it

p.c. Comune di Zero Branco
Piazza Umberto I, 1
31059 ZERO BRANCO (TV)
legalmail@pec.comunezerobranco.it

Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto di Treviso

“Antonio Canova”

(pubblicato il 21 aprile 2017)

PREMESSA

Il Gruppo “*Quinto Futura*”, lista civica di minoranza del Consiglio Comunale di Quinto di Treviso, in qualità di soggetto politico attivo sul territorio di Quinto di Treviso, fin dalla sua costituzione ha esplicitato un suo preciso punto di vista sull'aeroporto A. Canova di Treviso, sia riguardo alla sua sostenibilità economica e ambientale che rispetto ai rischi verso l'incolumità dei cittadini.

Quinto di Treviso è posizionata sulla rotta dei veicoli che quotidianamente atterrano e decollano sull'aeroporto. Tutta l'area prospiciente l'aeroporto è zona ad elevata antropizzazione, le ricadute sia in termini di inquinamento che di rischio aereo sono un fatto concreto e a farne le conseguenze sono prevalentemente i cittadini di Quinto. Ricadute e rischi che quotidianamente impattano fortemente e negativamente sulla qualità della vita di migliaia di cittadini.

Da sempre riteniamo che, per i sopracitati elementi di pericolosità, l'ubicazione dell'aeroporto sia inappropriata e che qualsiasi proposito di aumentare la sua produttività sia una volontà, ancorché economicamente profittevole, eticamente disdicevole, perché palesemente contraria sia alla diminuzione dei rischi aerei che alle ricadute ambientali. Ricadute ambientali che contribuiscono a contaminare territorio, colture, acqua e l'aria che tutti respiriamo. Un territorio, il nostro, che esige protezione e considerazione per la qualità delle sue aree, a vocazione anche turistica, come la pista ciclopedonale Treviso-Ostiglia, l'oasi Cervara con il Sile e il suo parco, gli allevamenti ittici e le nostre eccellenze agricole (radicchio e asparago soprattutto).

Limite numero di movimenti annui

Lo strumento di Pianificazione e Ottimizzazione presentato da AERTRE mostra quante volte il limite di 16.300 movimenti, limite posto con decreto (DSA-DEC-2007-0000398 del 15.05.2007), sia stato abbondantemente superato in questi ultimi anni (Sezione C Quadro di riferimento ambientale PREMESSA), in spregio assoluto alle norme giuridiche e civili che ancor oggi vigono nel nostro paese.

Con la proposta di ampliamento (perché, è evidente, di questo si tratta!) viene rivisto al rialzo il numero di movimenti annui previsti fino al numero di 22.499 nel 2030

(quasi il 40% in più!). Analizzando il trend di crescita dal 2007, i movimenti annui sono stati sempre superiori ai 16.300, con un progressivo aumento fino al 25% (nel 2010 sono stati infatti 20.588), nel 2016 sono stati 19.518 (+20%!); ad oggi il numero dei movimenti, da inizio anno, ha avuto un incremento di quasi l'8% rispetto al dato del 2016).

In considerazione della richiesta da parte di AERTRE di ridurre l'orario di divieto dei movimenti (cioè variarlo dalle 24,00 alle 6, anziché dalle 23 alle 6,00 com'è attualmente) è certo che per i cittadini di Quinto non ci sarà più pace e il numero dei voli salirà di conseguenza.

Pertanto, ribadendo che 16.300 è il numero massimo di movimenti che Quinto può sopportare (come stabilito da decreto ministeriale), ci chiediamo: dove arriveremo con le nuove proposte AERTRE? Da chi possiamo essere rassicurati che entro il 2030 non vedremo superati e di molto i previsti 22.499 movimenti?

Al riguardo, in questi anni, a tutela del rispetto della direttiva ministeriale, il Comune di Quinto ha richiamato l'attenzione del Ministero con un paio di diffide nei confronti dell'Ente aeroportuale.

Riteniamo sia giunto il momento di dire "Basta diffide!", (che tra l'altro hanno costi che paghiamo noi, cittadini di Quinto, sottraendo risorse ad altri capitoli di spesa), si applichino invece congrue sanzioni pecuniarie.

Sebbene l'ente proponente ritenga che il numero dei voli non rappresenti "l'unica grandezza determinante la sostenibilità ambientale dell'aeroporto" ci chiediamo cosa sia disposto a fare il gestore affinché le flotte aeree delle compagnie che utilizzano lo scalo, siano obbligate ad impiegare tutti i dispositivi meno impattanti per l'ambiente come ad esempio utilizzare velivoli "più performanti dal punto di vista ambientale" e quali siano i criteri a cui intendono ispirarsi nel concreto.

Aspetti ambientali

Riguardo alle potenziali interferenze in fase di esercizio della aerostazione (Tabella C4-1 Interferenze potenziali in fase di esercizio), si ammettono che gli incrementi dei voli, e conseguentemente dei passeggeri, determineranno variazioni alla qualità dell'aria, variazioni all'ambiente idrico, occupazione di suolo e contaminazione di sottosuolo, aumento del rumore, effetti di perdita e perturbazione e/o frammentazione di habitat/ecosistemi, perturbazione alle specie animali, alterazione della qualità paesaggistica, effetti sulla salute pubblica (evitiamo di citare gli aspetti socioeconomici per i quali, è evidente, deve esserci una qualche giustificazione).

Per "tutte" le potenziali interferenze negative, gli studi fatti dall'ente proponente portano a ritenere "trascurabili" gli impatti e si arriva a dire che saranno monitorati con gli esistenti sistemi di misura, ignorando che sono inadeguati e insufficienti per

gestire un organico sistema di misura, capace di informare correttamente i cittadini e le istituzioni riguardo a inquinanti e salute pubblica nel proseguo del tempo.

Una sola centralina aeroportuale per la misura della qualità dell'aria e monitoraggi ARPAV effettuati con centraline mobili sono da noi ritenute insufficienti per prendere una qualsiasi decisione ponderata “costi/benefici” (che non sia esclusivamente economica). Inoltre, “le note criticità (non solo locali ma per l’intera Pianura Padana)”, citate anche nel documento di sintesi, non possono essere chiamate a giustificare qualsiasi azione che porti con certezza ad un incremento dei livelli di inquinanti.

É necessario che siano prese in considerazione anche significative azioni di riduzione dell'inquinamento atmosferico da parte dell'ente aeroportuale (ognuno deve fare la propria parte, dimostrando che si vuole ridurre l'inquinamento e non che si vuole rimanere nella media degli inquinanti rilevati nella pianura Padana e/o ai limiti della soglia previsti per legge).

Riteniamo, perciò, gli attuali sistemi di misura della qualità ambientale inadeguati, perché non gestiti in modo distribuito e capillare sul territorio circostante l'aeroporto (figuriamoci se possono esserlo per il futuro), vanno quindi adeguati e il loro adeguamento non può essere esclusivamente legato al fattore rumore.

Misure di Mitigazione e Compensazione

Il piano di Misure di Mitigazione e Compensazione previsto dall'ente riguarda esclusivamente interventi per il rumore e per minimizzare il rischio del fenomeno denominato “Bird strike”. Per il primo, il progetto ritiene di poter ottenere una diminuzione dell'incidenza acustica attivando nuove rotte di decollo (Sorvolo su Zero Branco) e distribuendo i decolli (con alcune partenze verso Treviso); il secondo, ha l'ambizione di mantenere le attuali misure gestionali per minimizzare il rischio di “Bird strike”.

Inoltre, gli interventi di mitigazione inclusi nel documento, “nuove rotte e distribuzione dei voli”, sono a nostro parere azioni esclusivamente mirate all'incremento dei movimenti e potenzialmente dannose e rischiose.

Ci riferiamo in particolare:

a) alle azioni previste in fase di decollo su nuova rotta verso Zero Branco; la virata esigerà maggior potenza dai motori per garantire stabilità, conseguentemente si avrà l'innalzamento del rumore e maggiore consumo di carburante con conseguente innalzamento dell'inquinamento atmosferico; la nuova rotta, di fatto, amplia la zona di ricaduta degli inquinanti rispetto alle rotte precedentemente utilizzate. Nel modello matematico di valutazione di impatto non vengono prese in considerazione le vecchie

rotte di partenza e arrivo da e per Quinto (area più contenuta per le ricadute e con gli aeromobili in condizioni di decollo più sicure e a maggior altezza).

b) Alle eventuali partenze da Quinto in direzione Treviso, che comportano a nostro avviso un aggravio dell'inquinamento acustico in quanto la porzione di pista ricadente in territorio di Quinto è sprovvista di barriere fonoassorbenti che devono essere installate e la presenza dello specchio d'acqua del bacino fluviale del Sile genera amplificazione e propagazione del rumore. Poi i motori degli aeromobili a pieno regime vengono puntati dritti verso il complesso centrale del paese con propagazione degli inquinanti in altissima concentrazione verso l'abitato.

Per quanto concerne le Misure di Compensazione le troviamo parziali ed economicamente insufficienti. Inoltre chi ci garantisce che non ci troviamo ancora di fronte ai soliti annunci? In considerazione del fatto che ciò che nel tempo è stato promesso, fino ad ora non è MAI stato attuato.

Al riguardo, riteniamo che debba essere prevista, là dove vi sia l'accordo dei proprietari delle abitazioni maggiormente impattate, anche la possibilità di spostamento di alcune abitazioni. Complessivamente troviamo la cifra disposta dall'ente proponente inadeguata. La riteniamo inadeguata soprattutto per l'importo che viene messo a disposizione per lo spostamento della scuola materna S. Giorgio (spostamento obbligatorio vista l'ubicazione della stessa, che ogni giorno ospita circa 200 persone fra bambini e personale di servizio, ed il sorvolo quotidiano su di essa a bassa quota dei velivoli) il cui importo indicato non è sufficiente ad assicurare l'acquisto del terreno né la realizzazione dell'opera.

Viabilità

Relativamente all'adeguamento della viabilità prospiciente all'aeroporto, troviamo il previsto insediamento del Centro Commerciale "ALI" in zona ex-Marazzato un potenziale punto di congestione che porterà ad aumentare sensibilmente il traffico veicolare già ora significativo, specialmente nelle ore di picco legate agli spostamenti da e per i luoghi di lavoro.

Un Piano, quello redatto dall'ente proponente, che enfatizza le positività e trascura, ridimensionandole, le negatività che invece influiscono e influiranno, non certo positivamente, su migliaia di persone costrette a convivere con gli effetti dannosi e rischiosi prodotti dall'aerostazione.

Ricadute economiche

Per quanto riguarda le ricadute positive in termini economici e occupazionali le giudichiamo purtroppo esigue e certamente non in grado di influenzare positivamente lo sviluppo economico della Marca Trevigiana e men che meno quello di Quinto di Treviso. Stiamo parlando di una aerostazione vocata infatti esclusivamente al traffico passeggeri “low cost” con destinazione Venezia.

Mentre a livello occupazionale la proposta di “ottimizzazione” di AERTRE porta in evidenza un futuro incremento di solamente un terzo degli addetti, la vicinanza dell'aeroporto ha, invece, influenzato negativamente sia il mercato immobiliare (nuove costruzioni, affitti e ristrutturazioni) che ha subito un calo di investimenti, sia l'idea di paese in cui poter vivere e in cui formare una famiglia.

La medaglia ha infatti un doppio risvolto e, in questo caso, entrambi i risvolti sono negativi per il nostro Comune, per i cittadini di Quinto e gli auspicati futuri quintini. D'altronde, avendo ben presente le aree di nuova lottizzazione nel nostro Comune, individuate molto prima dei cambi di rotta previsti, risulta difficile pensare che una famiglia, magari giovane, possa scegliere di andare ad abitare in linea con le rotte di decollo ed atterraggio dei velivoli.

Prendendo atto della Proposta oggetto di Osservazione, nell'impossibilità di vedere chiuso o spostato in area diversa e meno impattante l'aeroporto, **ritenendo che le migliorie proposte possano avere qualche efficacia esclusivamente a mitigazione della “attuale situazione”**, chiediamo che qualsiasi eventuale approvazione del piano tenga conto delle seguenti nostre richieste:

- non venga superato l'attuale numero massimo di 16.300 movimenti annui previsto, posto dal decreto sopracitato.
- sia fatto divieto di sorvolare nelle ore notturne l'abitato e sia garantito il rispetto della normativa vigente (Decreti Presidenziali n° 496 del 11/12/1997 e n° 476 del 09/11/1999) in merito al divieto dei movimenti notturni di aerei civili nella fascia oraria che va dalle ore 23,00 alle ore 06,00.
- venga fornita alle amministrazioni comunali dei territori impattati dall'aeroporto l'elaborazione ULSS dei dati esistenti sulle malattie riscontrate nel territorio, al fine di osservare le correlazioni tra inquinamento e malattie. Le rilevazioni siano anche, nel tempo, progressivamente ripetute.
- sia garantito dall'Arpav attuazione secondo la normativa vigente della rilevazione dei valori d'inquinamento acustico e atmosferico capillari e continuativi su tutto il territorio interessato dai sorvoli (area vasta) e resi immediatamente noti/pubblici.

- siano effettuati controlli agroalimentari ed ambientali sui terreni e sull'acqua, non solo nelle zone maggiormente coinvolte, individuate dal Piano di Rischio Aeroportuale, ma su tutto il territorio interessato dai sorvoli (area vasta).
- sia raddoppiato l'importo economico previsto dal piano di Mitigazione e Compensazione per consentire anche lo spostamento delle abitazioni maggiormente impattate e per assicurare con certezza che siano coperti tutti i costi legati allo spostamento della scuola materna S. Giorgio.
- venga destinato da AERTRE al comune di Quinto di Treviso la cifra annua di 300.000,00 euro a titolo di parziale indennizzo per i passati superamenti dei movimenti. Gli importi saranno utilizzati per realizzare attività, servizi e opere pubbliche che migliorino la qualità della vita dei cittadini.
- sia stipulata una convenzione tra AERTRE e Comune di Quinto di Treviso, rivedibile nel tempo, che stabilisce una cifra fissa annua per passeggero a parziale indennizzo per i danni, condizionamenti e rischi a cui la popolazione quintina è sottoposta a causa dell'attività aeroportuale diretta e indotta. Gli importi saranno utilizzati per realizzare attività, servizi e opere pubbliche che migliorino la qualità della vita dei cittadini.
- venga disposta Polizza Fideiussoria di 8 Milioni di euro a favore del Comune di Quinto, che ne potrà disporre nel caso l'ente aeroportuale non ottemperi alle sopracitate limitazioni/disposizioni e/o non dia luogo alle previste compensazioni/mitigazioni.

Queste sono, sostanzialmente, le nostre osservazioni e le nostre richieste.

La sicurezza dei nostri concittadini, il rispetto e la tutela del territorio devono essere garantiti in primis, sempre, e ci auguriamo vengano prese in seria considerazione in sede di un Tavolo di Concertazione responsabile, che auspichiamo venga istituito tra le amministrazioni coinvolte ed il gestore aeroportuale.

Tra le nostre osservazioni abbiamo inteso inserire anche richieste economiche a parziale indennizzo per gli innumerevoli problemi a cui è sottoposta la nostra popolazione. Questi importi economici non sono il prezzo della nostra salute, dei fastidi e dei rischi che soffriamo, non lo possono essere, vogliono essere però un riconoscimento del danno subito e purtroppo di quello che subiremo. Vogliamo inoltre che sia assicurato il controllo del rispetto degli accordi e delle limitazioni.

Questa nostra posizione non ci impedirà di rimanere in prima fila nel combattere le presenti e le eventuali future ingiustizie, non vogliamo però che le persone che stanno dietro a questi interessi continuino ad arricchirsi sulla pelle dei cittadini di Quinto senza pagare alcun pegno.

A fronte di una situazione che non riusciamo a contrastare in modo definitivo, ci corre l'obbligo di provare a chiedere, almeno, interventi di compensazione continua e non “una tantum”.

Da questo piano presentato, si evince chiaramente che l'interesse economico di AERTRE viene prima della salute e della sicurezza dei cittadini di Quinto che vivono da sempre in questo territorio, nei confronti dei quali viene messo a rischio il futuro dei loro figli (i nostri figli), e delle generazioni che verranno, che meritano rispetto e assoluta considerazione.