

**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 **ALESSANDRO SOTTANA**

*(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 di Treviso - Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030**

*(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



# Osservazioni

## Aspetti di carattere generale e di documentazione

1) Ai sensi dell'art. 11 comma 3 lett. h) della Legge n. 394/1991, nelle aree protette nazionali e regionali è vietato il sorvolo di velivoli non autorizzati, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo.

In tre parchi naturali regionali del Veneto, Lessinia, Dolomiti d'Ampezzo, Colli Euganei vige il divieto di sorvolo al di sotto di 3300 ft agl (circa 1000 metri sul livello del suolo).

Si ricorda che tutte le rotte di decollo ed atterraggio praticate sull'aeroporto Canova ma anche quelle future ipotizzate ma non ancora autorizzate vanno a intersecare il territorio del Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

E' evidente la difficile se non impossibile compatibilità tra aeroporto e parco.

2) Il riferimento al Piano Nazionale Aeroporti è continuo e nel Quadro di riferimento programmatico è precisato come tale Piano è assoggettato al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). VAS la cui procedura è ancora in corso.

Alla data odierna, in base a quanto consultabile nel sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, lo stato della procedura VAS per il Piano Nazionale degli aeroporti il cui proponente è ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) riporta: *In attesa del Piano e del Rapporto Ambientale.*

E' fondamentale aggiungere che in base alla normativa nazionale sulla VAS (Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 articolo 11 - Modalità di svolgimento) *la fase di valutazione è effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.*

*La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione*

*ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.*

3) Nel piano di sviluppo aeroportuale si indica come previsione per l'anno 2018 un numero di passeggeri pari a 2.789.900 con un incremento annuo del 2,99%.

Ryanair in conferenza stampa a Treviso nel mese di maggio del corrente anno ha presentato la nuova stagione invernale caratterizzata da un notevole incremento di voli dichiarando come i passeggeri in volo da e per Treviso trasportati dalla compagnia irlandese saranno 2,8 milioni l'anno con un incremento del 22%.

Aggiungiamo i passeggeri trasportati da Wizzair, altra compagnia operativa sullo scalo di Treviso, Albawings e quelli movimentati con i charter ed ecco che si arriverà nell'anno 2018 a superare la cifra dei 3.000.000 di passeggeri, cifra che nel Piano è prevista essere raggiunta solamente nel 2023.

Tale consistente differenza tra previsione e realtà costituisce un forte vulnus all'attendibilità dell'intero piano di sviluppo aeroportuale sia in termini di dimensionamento sia di impatto ambientale.

La stessa definizione di valutazione d'impatto ambientale (Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 articolo 5), *procedimento mediante il quale vengono **preventivamente** individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto*, viene meno se invece di possibili scenari futuri ci si trova di fronte a fatti già in essere.

4) La maggior parte degli utilizzatori dello scalo Canova ha come meta la città di Venezia, sito UNESCO. Manca però del tutto un'analisi dell'impatto dell'ulteriore flusso turistico collegato ad un aumento dei voli, a maggior ragione nella situazione di fatto attuale che vede Venezia sovraccarica di turisti e si alzano da più parti spinte per regolamentare gli accessi.

5) Il Piano non considera i voli charter ed aerotaxi come aviazione commerciale.

Vedere anche SIA Sezione B Quadro di riferimento progettuale pagina 59 nota 12, Inquadramento generale alla documentazione presentata pagina 12 nota 4, SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Premessa pagina 18 nota 1.

Questo in contrasto con la definizione di traffico commerciale fornita dalla stessa ENAC in Dati di traffico 2015 a pagina 5: *traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione.*

***Esso comprende quindi il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.***

Il dato esatto del numero di voli commerciali che hanno interessato lo scalo di Treviso nell'anno 2015 è di 16.112 come giustamente indicato nella tabella 17 del consuntivo storico a pagina 116 della Relazione generale, ma poi sempre nella stesso elaborato nelle tabelle successive di previsione movimenti il numero scende a 14.576 ossia solamente i voli di linea.

Questo scostamento comporta un vulnus all'attendibilità del dimensionamento del piazzale aeromobili (Relazione generale pagina 153 tabella 26) ma soprattutto che le composizioni delle flotte utilizzate per i calcoli degli indici LVA e LAeq non risultano aderenti a quelle reali.

6) Nella Relazione generale si afferma a pagina 153 che *la capacità attuale del piazzale aeromobili è sufficiente per coprire il fabbisogno per tutto il periodo di Piano* ma sempre nello stesso documento a pagina 199 in contraddizione si legge: *...interventi previsti nelle successive fasi di sviluppo infrastrutturale (realizzazione parcheggi land-side, ampliamento piazzale aeromobili).*

7) Non risulta coerente creare uno scenario fittizio di riferimento che trae origine dal Decreto VIA del 2007 che ha imposto un limite nel numero totale di voli annuo pari a 16.300 (riferito all'anno 2004) attualizzandolo con il mix di flotta presente nel 2014. Ad esempio in base ai dati di traffico ENAC per l'anno 2004 la percentuale dei voli di aviazione generale sul totale era pari al 36% (5853 sui 16.272 totali) mentre nel 2014 (sempre dati traffico ENAC) il rapporto era dell'8.9% (1583 sui 17.770 totali).

In Inquadramento generale alla documentazione presentata pagina 18 è scritto: *l'impatto generato da 16.300 movimenti volati con aerei nel 2014 è ben diverso da quello che in realtà si sarebbe dovuto utilizzare riferendosi al mix di traffico di dieci anni prima, il 2004 appunto, anno al quale il Ministero nel suo parere del 2007 chiede ci si debba riferire quale scenario di traffico autorizzato.*

Di conseguenza perde di significato quanto scritto nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 100: *interessante notare infine come lo Scenario di riferimento, che si basa sul numero di voli autorizzato dal Ministero dell'ambiente con provvedimento direttoriale del 2007, risulti lo scenario peggiore in termini di popolazione esposta, sia rispetto allo stato di fatto sia*

*addirittura rispetto allo scenario di sviluppo, a conferma del fatto che il numero di movimenti non può assolutamente essere il criterio guida per indicare la sostenibilità ambientale di un aeroporto.*

8) Le analisi ambientali per lo scenario futuro si basano su due condizioni non certe che ad oggi sono solo delle proposte e allo stato attuale non autorizzate, ossia le nuove procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 e il numero di decolli giornalieri da pista 07 pari a 10 contro i 6 attualmente approvati dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997.

La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS con il Parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014 così si esprimeva in merito alla componente nuove rotte di decollo ipotizzate nella precedente versione del masterplan al 2030:

*L'operatività prevista con le PBN (Performance Based Navigation) delle nuove rotte di decollo con il 50% in sorvolo sul corridoio fra l'abitato di Treviso e quello di Frescada, e il 50% con una virata molto stretta ad evitare l'abitato di Quinto di Treviso, dovrà essere approvata dall'Autorità Competente, rivedendo la zonizzazione acustica ed infine pubblicata su AIP.*

*Inoltre solo con tale documentazione sulle ipotetiche nuove rotte di decollo approvata e resa operativa, potranno essere prese in considerazione nuove analisi sugli impatti negli Scenari futuri.*

9) Nella Relazione generale a pagina 203 è scritto:

*E' da sottolineare che il sedime dell'Aeroporto di Treviso presenta vincoli fisici tali da non permettere la realizzazione di RESA con dimensioni regolamentari (150m x 240m).*

*E' di buon senso, tenuto conto dei vincoli fisici presenti, aumentare la movimentazione aeronautica con aerei di classe C e teoricamente anche D? Non è forse più opportuno ridurre la lunghezza della pista in modo da garantire la presenza di RESA lunghe almeno 240 metri? Oppure riconsiderare la tipologia di aeromobili operativi sullo scalo?*

*In base al Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti nel caso vincoli fisici impediscano la realizzazione di una RESA regolamentare il gestore deve predisporre uno studio aeronautico che, tenuto conto dei rischi connessi alla soluzione tecnica proposta e delle misure di attenuazione del rischio adottate, dimostri l'ottenimento di un livello di sicurezza equivalente a quello definito dai requisiti di cui al paragrafo 5.3.*

*Studio aeronautico non presente nel Piano in esame.*

10) Nell'Inquadramento generale alla documentazione presentata a pagina 14 è scritto:

*l'analisi comparativa tra le curve isofoniche derivanti dall'attività aeroportuale del 2004 (circa 16.300 movimenti con la tipologia ed il regime operativo degli aeromobili dell'epoca) e quelle generate dall'attività aeroportuale del 2010 e 2012 (con numero di movimenti maggiore, oltre 20.000, cfr. Tabella 2-1 e Figura 2-1, ma con ridotto traffico notturno ed una tipologia di aeromobili più moderni) dimostra la maggiore ampiezza delle prime, cioè un maggiore territorio esposto nel 2004 rispetto agli anni recenti (che hanno registrato comunque un calo, rispetto al picco di 2010 e 2012).*

Non si trova però nel Piano traccia di questa analisi comparativa.

11) Nel documento Inquadramento generale alla documentazione presentata a pagina 14 si menziona un generico *parere espresso da ISPRA* però senza allegarlo o almeno indicare un riferimento con cui è possibile la sua consultazione.

## **Riferimento Quadro programmatico**

12) Uno degli interventi previsti dal Piano è costituito dall'installazione di un letto d'arresto EMAS in RESA (Runway End Safety Area) testata 25 (vedere Tavola 05 Masterplan - configurazione finale elemento numero 20).

I letti di arresto EMAS sono costituiti da blocchi alleggeriti di calcestruzzo cellulare. La Scheda 7 descrittiva degli interventi del masterplan aeroporto di Treviso dichiara che il sistema di arresto EMAS sarà di dimensione 54x142 metri, quindi 7.668 mq numero però non coerente con i dati forniti sempre in Scheda 7 sulla superficie coperta (23.000 mq) e volume di scavo (11.500 mc con profondità media di scavo 0,5 metri).

Si proceda ora ad un confronto tra la Tavola 05 soprammenzionata con la Tavola 03 Inquadramento urbanistico e vincoli: risulta che parte del letto di arresto EMAS in calcestruzzo cellulare è posto all'interno del perimetro del Parco Naturale Regionale del fiume Sile in zona di ripristino vegetazionale; vi è quindi incompatibilità con il Piano Ambientale del Parco.

Inoltre l'intervento invade la fascia di rispetto di 150 metri dalla sponda del fiume Sile (vincolo ex art. 142 lett. c, D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.).

Si proceda anche ad un confronto sempre tra la stessa Tavola 05 e la Tavola A5-6 Estratto della Tavola 02 Carta delle Invarianti geologiche, paesaggistiche, ambientali e storico monumentali (PAT del Comune di Treviso, 2015): si nota che l'intervento in analisi lede un'invariante di natura ambientale.

SIA Sezione A Quadro di riferimento programmatico pagina 72:

*Inoltre da segnalare la presenza, in prossimità della testata di pista 25, di una risorgiva, normata dall'art. 14.1.1, individuata in conformità al PTCP (cfr. par. A5.2.9), ove nell'area occupata dalle risorgive attive (risorgenza e ripe) ed entro una fascia di 50 metri da essa, è vietato qualsiasi intervento, a meno che non sia finalizzato ad un miglioramento dello stato ottimale della risorsa, dell'indice di funzionalità o comunque alla sua manutenzione, dovendo in ogni caso essere salvaguardato il pubblico accesso alla risorsa. A tal fine, entro la fascia di 50 metri dalla risorgiva sono in ogni caso consentiti interventi finalizzati alla valorizzazione degli ecosistemi e della vegetazione, nonché all'accessibilità ai soli scopi di monitoraggio e didattica; l'accessibilità dovrà comunque garantire il controllo e la regolazione della pressione antropica sull'ecosistema. Sono comunque garantiti interventi di manutenzione delle reti esistenti. Inoltre, nell'area immediatamente adiacente alla risorgiva, e per una fascia di m 150, computati a partire dal ciglio superiore delle ripe, qualsiasi intervento edilizio deve attestare con specifica relazione la mancanza di effetti pregiudizievoli sullo stato ottimale o l'indice di funzionalità della risorsa.*

La distanza tra il termine del letto EMAS e la sorgente è minima, prossima ai 50 metri o di poco superiore, serve una documentazione di progetto e cartografica a maggior dettaglio.

Il parere della Commissione Regionale V.I.A. del Veneto n. 483 del 05/11/2014 ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014 conteneva tra le varie prescrizioni la seguente:

*essere predisposto un adeguato ambito di rispetto alla risorgiva posta nell'estremità più ad est dell'area del sedime aeroportuale di progetto.*

Da ultimo ma non meno importante è rimarcare l'estrema vicinanza del letto EMAS al SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest".

13) Nello SIA Sezione A Quadro di riferimento programmatico a pagina 110 si legge che il Piano è coerente con i Piani di Rischio Aeroportuale comunali.

Non si considera però come le ipotizzate nuove rotte di decollo



rendono obsolete le zone di tutela elaborate nei piani di rischio in base alle rotte di decollo attualmente validate e praticate.

La circolare ENAC APT-33 relativa ai piani di rischio considera le rotte di atterraggio e decollo come altamente influenti sulla stesura del piano di rischio:

*Nel corso del proprio esame Enac può chiedere al Comune di adattare e/o modificare l'impronta a terra delle aree di tutela in virtù di valutazioni operative relative, per esempio, alla configurazione delle rotte di atterraggio e decollo ed all'effettivo utilizzo delle direzioni di volo.*

*In tali casi il Comune recepisce le indicazioni dell'Enac modificando e/o ripresentando il piano di rischio.*

14) Non viene menzionata la DGR Veneto N. 2077 del 22 giugno 1999 "Comuni di Vedelago, Morgano, Istrana, Quinto, Treviso, Silea, Casier, Casale sul Sile e Roncade (TV). Inclusione del fiume Sile negli elenchi di cui all'art. 2 della legge 29.6.1939, n. 1497". Questa delibera pone un vincolo paesaggistico che interessa anche il sedime aeroportuale nella porzione più ad ovest.

## **Riferimento progettuale**

15) Nello SIA sezione B Quadro di riferimento progettuale a pagina 44 è scritto che il depuratore trattamento acque nere è dimensionato per 400 abitanti equivalenti pari a 1.500.000 passeggeri/anno. Nel 2015 i passeggeri sono stati circa 2.350.000, quindi ben oltre il limite dimensionale, ma sempre nello stesso elaborato a pagina 94 e nella Relazione generale a pagina 211 si legge: *La rete acque nere verrà ampliata ed adeguata per servire le nuove utenze idrico-sanitarie previste. Le acque raccolte continueranno a venire scaricate nel depuratore interrato esistente, di cui si prevedrà un eventuale ampliamento.*

Perché eventuale e non da eseguire subito? Eventuale significa che può avvenire o no, casuale, possibile.

16) Osservando la Tavola 16 Vincoli e limitazioni radioassistenze si nota come parti della Critical Area e della Sensitive Area intorno agli impianti ILS (Instrument Landing System) si estendono oltre i confini del sedime aeroportuale, situazione di certo non ottimale.

## **Componente rumore**

17) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 51 è scritto:

*In Figura C6-7 si illustrano i tracciati di decollo (in blu) rilevati nelle tre settimane in analisi. Come si può osservare il modello riprodotto, in verde (linea continua per le rotte nominali, tratteggiata per le sottotracce), è abbastanza coerente alla realtà.*

Nella figura C6-7 a pagina 52 però non sono riportate né le tracce reali di decollo in blu né le sottotracce tratteggiate in verde del modello riprodotto.

18) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 65 si afferma che il reverse (l'inversione di spinta dei motori al momento dell'atterraggio) è quasi mai utilizzato nella realtà.

Chi vive nell'intorno dell'aeroporto invece sa bene come l'uso del reverse è pratica ordinaria e quasi inevitabile con il raccordo B di uscita posto a soli 1650 metri di distanza dalla soglia della pista THR 07 e con aeromobili che presentano alti coefficienti di riempimento.

19) La Tavola C6-13 Scenario 2030 - Mappa LVA presenta un'impronta acustica aeroportuale il cui disegno non è coerente con le ipotizzate rotte di decollo future; mancano i "baffi" che si creano con le immediate virate verso sud.

Di conseguenza anche la Tavola C6-14 Scenario 2030 - Mappa dei superamenti LVA rispetto alla zonizzazione acustica aeroportuale risulta non significativa.

20) Sarebbe stato opportuno inserire tra la documentazione in allegato le tabelle dei dati di input al modello INM.

21) In merito all'ubicazione delle stazioni di monitoraggio nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore nulla è scritto riguardo al rispetto o meno del requisito disposto dal DM Ambiente 20 maggio 1999 articolo 5 comma 3 che così recita:

*La scelta del luogo deve essere preceduta da una analisi del livello di rumore di origine aeronautica e del livello residuo per la corretta individuazione del singolo evento. La stazione di monitoraggio e' correttamente ubicata se la differenza tra il valore LAFmax dell'evento ed il livello sonoro equivalente del rumore*

*residuo, calcolato nei 10 minuti di massimo rumore, e' superiore a 20 dB.*

Nel Parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014 in merito alla componente rumore è scritto: *Le centraline dovrebbero invece essere tutte ubicate sulla proiezione al suolo delle rotte di decollo e atterraggio (LTO - Landing Takeoff Cycle) e la scelta del luogo analizzata come previsto dall'art. 5, comma 3 del DM 20/05/1999.*

22) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 109 si afferma che *tutte le centraline fonometriche installate a Treviso sono di tipo M, così definite nel documento allegato alla DGR Lombardia n. 808/2005*; si desume quindi che mancano le stazioni di tipo V ossia le stazioni funzionali alla determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, stazioni necessarie per verificare il rispetto da parte degli aeromobili di precise rotte operative.

23) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 62 Tabella C6-13 Stato di fatto - Composizione della flotta per il calcolo dell'indice LVA si riporta un numero operazioni/giorno nelle tre settimane di maggior traffico nel 2015 pari a 56.7 ma sommando il numero delle operazioni riportate sempre nella stessa pagina (406+422+383) e dividendo per 21 giorni si ottiene un valore discordante ossia 57.7

24) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore a pagina 73 è scritto: *per quanto concerne la simulazione della sorgente stradale occorre precisare che data l'ampiezza della rete considerata, anche tenuto conto dell'obiettivo dello studio, non è stato possibile caratterizzare compiutamente tutti gli archi interessati, sia per quanto concerne le caratteristiche emissive e di propagazione (condizioni di flusso, tipologia di asfalto, eventuale presenza di spartitraffico o barriere), sia per quanto concerne l'abitato a questi prossimo.*

Infatti come si può osservare in Figura C6-14 Tratti stradali considerati nella modellizzazione pagina 64, è del tutto assente l'asse viario posto a sud dell'aeroporto costituito da strada Sant'Angelo e strada di Canizzano (nel comune di Treviso) più via Giorgione (nel comune di Quinto di Treviso); siamo nella zona maggiormente impattata dalle ipotizzate nuove rotte di decollo.

25) In base alla descrizione del sistema attuale del monitoraggio

del rumore aereo, SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore pagina 104, si desume che non sono presenti una o più stazioni microclimatiche idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteorologici, ai fini dell'accertamento del rispetto della metodologia di misura del rumore aeroportuale, di cui al punto 7, allegato B, del decreto 31 ottobre 1997 (Decreto Ministero dell'Ambiente 20 maggio 1999 art. 3 composizione dei sistemi di monitoraggio).

## **Aspetti naturalistici**

26) L'allegato VII alla Parte seconda del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 indica tra i contenuti dello Studio di impatto ambientale *una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.*

Nello studio di impatto ambientale in esame invece si afferma in merito alle componenti vegetazione, flora, fauna, ecosistemi (SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Aspetti naturalistici pagina 63) che *alla luce della mancanza di impatti significativi, non si ravvisa la necessità di individuare monitoraggi ulteriori rispetto al monitoraggio del wildlifestrike già stabilmente condotto dall'autorità aeroportuale in relazione alla prevenzione e riduzione del rischio di incidenti.*

Premesso ovviamente come il monitoraggio wildlifestrike per metodiche e finalità non può essere lontanamente paragonabile al monitoraggio necessario per una valutazione d'impatto ambientale, la mancanza di uno strumento utile a valutare nel tempo le previsioni iniziali per poi se necessario avviare azioni correttive costituisce un grande limite, a maggior ragione per un contesto delicato come quello in esame dovuto alla presenza di un Parco Naturale Regionale, di un SIC e una ZPS.

Già allo stato attuale è d'obbligo interrogarsi sullo stato di salute non buono della vegetazione nell'intorno aeroportuale (vedere Foto 1), in particolare della componente arborea in calo negli ultimi anni sia per i tagli di esigenza aeroportuale sia per possibili problematiche di carattere fitosanitario che vanno indagate.

27) La nuova ipotizzata rotta di decollo da testata 07 implica il sorvolo da parte degli aeromobili di due distributori carburante posti lungo la tangenziale SR53 e posti in linea d'aria a soli circa 900 metri dalla testata 25.

La nuova ipotizzata rotta di decollo da testata 25 porta gli aeromobili a sorvolare in virata a bassissima quota e con i motori al massimo della potenza un habitat prioritario [codice 91E0\* Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)] esteso circa 5 ettari, posizionato a meno di 500 metri in linea d'aria dalla fine della testata 07.

28) Per l'area in analisi si segnala la presenza, probabilmente come migratore, della schiribilla (*Porzana parva*) (Foto 2) elencata in Allegato I della Direttiva Uccelli (79/409/CEE) e della *Hottonia palustris* (Foto 3) (inserita nella Lista Rossa della flora italiana 2013 in categoria EN, in pericolo), anche se negli ultimi anni non più in grado di fiorire.

29) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Aspetti naturalistici si afferma a più riprese, pure a pagina 60 per lo scenario al 2030, la sospensione notturna (dalle 23:00 alle 06:00) dell'attività aeronautica.

Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Rumore le Tabelle Composizione della flotta per il calcolo dell'indice LVA segnalano invece, anche per lo scenario 2030, la presenza di operazioni notturne.

Arpav in Monitoraggio dell'inquinamento acustico prodotto dall'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, rilievi svolti nell'anno 2012, riporta un dato di 25 movimenti aerei in periodo notturno LVA censiti in un arco di 49 giorni totali ossia in pratica un movimento notturno ogni due giorni.

## **Componente suolo e sottosuolo**

30) Nello SIA Sezione C Quadro di riferimento ambientale Suolo e sottosuolo, il paragrafo C5.7 Gestione dei rifiuti a pagina 35 non comprende lo Scenario al 2030.

## **Componente ambiente idrico**

31) Il fosso di guardia della SR Noalese anche nello Scenario 2030 continua ad essere utilizzato come corpo recettore sia degli scarichi in uscita dal depuratore delle acque nere sia delle acque

meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti.

Il Parere della Commissione Regionale V.I.A. del Veneto n. 483 del 05/11/2014 ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014 conteneva tra le varie prescrizioni la seguente:

*prevedere un corpo recettore degli scarichi, diverso del fossato di via Noalese, in quanto non sembra avere le caratteristiche di un vero e proprio corpo idrico superficiale.*

32) Una delle prescrizioni contenute nel Parere della Commissione Regionale V.I.A. del Veneto n. 483 del 05/11/2014 ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014 era *prevedere l'analisi dello scarico sul Sile con frequenza semestrale e la comunicazioni ai seguenti Enti: comuni di Treviso e di Quinto, Ente Parco, Arpav.*

Il Piano in esame non si conforma a tale prescrizione.

## **Componente atmosfera**

33) Confronto per quanto riguarda il PM10 tra i dati rilevati dalla stazione di fondo ARPAV collocata in via Lancieri di Novara a Treviso e la centralina EZIPM (Foto 4), posizionata negli anni considerati in via Cornare a Treviso a circa 600 metri di distanza dalla testata 07 in area di campagna e non presso l'asse stradale principale:

PM10	Numero superamenti media 24 h $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$		Media annuale in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ valore limite 40	
	ARPAV	EZIPM	ARPAV	EZIPM
2012	88	83	37	37
2013	70	30	34	29
2014	58	40	30	29
2015	85	/	38	/
2016	66	/	35	/

Si nota il notevole divario nelle misure delle due centraline per gli anni 2013 e 2014 soprattutto nel numero di superamenti della media 24 h, divario sbalorditivo considerato che le due stazioni sono collocate nella stessa area (6 km di distanza in linea d'aria) e con simile collocazione di fondo.

34) Lo Scenario 2030 considera gli ipotetici 10 decolli da pista 07:

per la stima delle emissioni degli inquinanti sono stati considerati i backtrack operati dagli aeromobili?

35) Nella considerazione degli impatti sulla componente atmosfera qualsiasi aggiunta di inquinanti deve essere valutata negativamente, e non in maniera trascurabile, considerato che nell'area in esame PM10, PM 2.5, benzo(a)pirene, ozono superano i limiti di legge.



*Foto 1: Vegetazione in prossimità di testata 25 in data 21 giugno 2016*





*Foto 2: Porzana parva in data 23 marzo 2014 a circa 230 metri da testata 25*



Foto 3: *Hottonia palustris* in data 8 aprile 2012 a circa 220 metri da testata 25



*Foto 4: Centralina EZIPM in via Cornare a Treviso nel mese di aprile 2013*

Treviso, 11 luglio 2017

Alessandro Sottana