



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Protocollo n. 94390

Treviso, 17/07/2017

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
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

e p.c. E.N.A.C. - Ente nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Centrale Infrastrutture Aeroportuali
Viale Castro Pretorio, 118
00185 - ROMA -
protocollo@pec.enac.gov.it

SAVE S.p.A.
Viale G. Galilei, 30/1
30173 - Venezia Tessera - (VE) -
savespa@legalmail.it

AER TRE S.p.A.
Viale Noalese, 63/E
31100 - Treviso -
aertre@legalmail.it

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

Dipartimento Provinciale ARPAV di Treviso
Via Santa Barbara, 5/a
31100 - Treviso -
daptv@pec.arpav.it



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Azienda ULSS 2 Marca Trevigiana
Via S. Ambrogio di Fiera, 37
31100 - TREVISO -
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Ufficio Genio civile
Via De Gasperi, 1
31100 - TREVISO -
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

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

Comune di Quinto di Treviso
P.zza Roma, 2
31055 Quinto di Treviso (TV)
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

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

Comune di Casier
P.zza Leonardo Da Vinci n. 16
31030 DOSSON DI CASIER (TV)
comunecasier@pec.it

Comune di Preganziol
Piazza Gabbin, 1
31022 - Preganziol (TV) -
protocollo.comune.preganziol.tv@pecveneto.it

OGGETTO: Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova"
(Istanza per l'avvio di procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., presentata da ENAC con nota datata 20 aprile 2017, assunta al protocollo comunale con il n. 53281 in data 21 aprile 2017. Codice procedura ID_VIP: 3607)

PREMESSA

L'aeroporto di Treviso nacque come infrastruttura militare, attorno alla metà degli anni '30, aperta successivamente al traffico civile negli anni '50. Nel 2008 l'aeroporto A. Canova passò dallo stato di aeroporto militare aperto al traffico civile allo status di scalo civile, acquisendo la gestione totale del sedime ad eccezione della torre di controllo che rimase in capo all'aeronautica militare fino al 2015, quando venne effettuato il passaggio del controllo del traffico aereo dall'aeronautica militare ad ENAV, completando così il passaggio allo status di scalo civile.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Lo scalo A. Canova di Treviso, è stato oggetto di significative trasformazioni concentrate negli ultimi 10 anni: la specializzazione nei voli *low cost*, la parallela progressiva riduzione delle attività dell'Aeronautica Militare, la più recente riduzione delle attività cargo, il nuovo terminal passeggeri inaugurato nel 2007, il rifacimento della pista di decollo nel 2011.

Il piano Nazionale degli Aeroporti 2014 (poi modificato nel 2015) individua Treviso negli Aeroporti di interesse nazionale. Il Piano è finalizzato allo sviluppo del settore all'interno di una *governance* che contemperi le esigenze della domanda di traffico nazionale e internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale. L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, si pone, inoltre, in linea con la programmazione nazionale del settore nonché con la razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi.

In linea con l'obiettivo di razionalizzazione del settore, il provvedimento individua dieci bacini di traffico omogeneo, secondo criteri di carattere trasportistico e territoriale. All'interno di questi, identifica 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete Transeuropea dei trasporti.

I 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica sono stati individuati dando priorità:

- agli aeroporti inseriti nella rete centrale Transeuropea e tra questi, innanzitutto ai gate intercontinentali.
- agli aeroporti inseriti nella rete globale Transeuropea con maggiori dati di traffico.

Gli aeroporti di interesse nazionale sono divisi in bacini di traffico potenziali e sono sottoposti all'iniziativa di ENAC per quanto riguarda le opportunità e/o possibilità di sviluppo. L'Aeroporto A. Canova di Treviso ricade in questa categoria.

Nei "dieci bacini di traffico nazionali" individuati, vengono indicati "gli aeroporti di interesse nazionale": Nord Ovest (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo); Nord Est (Venezia, Verona, **Treviso**, Trieste); Centro Nord (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona); Centro Italia (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara); Campania (Napoli, Salerno), Mediterraneo / Adriatico (Bari, Brindisi, Taranto); Calabria (Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone); Sicilia orientale (Catania, Comiso); Sicilia occidentale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa); Sardegna (Cagliari, Olbia, Alghero).

Le istanze di ampliamento funzionale e strutturale già sottoposte negli ultimi dieci anni a procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e gli esiti relativi, sono state:

- Domanda di procedura VIA per "un incremento del traffico" presentata nel 2002;
- Studio di Impatto Ambientale del Masterplan dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005);



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

- istanza del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) del 14 maggio 2007 sul SIA Masterplan dell’aeroporto “Antonio Canova” di Treviso (versione di dicembre 2002); **il progetto delle opere di rifacimento della pista è stato escluso dall’assoggettamento a VIA, ma nel parere relativo si fa esplicito riferimento alla condizione di non incremento del traffico aereo** (nota prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 del Ministero dell’Ambiente);
- SIA del Masterplan dell’aeroporto “Antonio Canova” di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell’agosto 2007): questa procedura di è conclusa con **parere interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto di incremento fruitivo dell’Aeroporto di Treviso**;
- SIA del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2011-2030 dell’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso: con nota del 30/10/2013 (prot. CTVA 0003859) la Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ha espresso **parere interlocutorio negativo circa la pronuncia di Compatibilità ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030**, rilevate le carenze (segnalate nel parere stesso), disponendo la presentazione di una nuova istanza di VIA con un SIA che approfondisca alcuni temi esplicitati nel parere stesso;
- pronuncia di Compatibilità ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell’Aeroporto di Treviso: con nota del 14/03/2014 (prot. CTVA 0000919) la Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ha espresso **parere negativo**, ribadendo che “sino alla conclusione del nuovo procedimento VIA non dovrà essere superato il numero di voli già indicato nella nota prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 del Ministero dell’Ambiente”;
- a seguito di controdeduzione del proponente, la Commissione Tecnica di verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ha quindi ribadito che “dalle note e controdeduzioni del Proponente **non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del Parere Negativo n. 1454 del 7 marzo 2014** al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2013 dell’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso (nota del 28/08/2014 (prot. CTVA 0002928);
- il proponente (ENAC) ha trasmesso approfondimenti ed integrazioni volontarie, con note acquisite dalla Regione con prot. n. 201875 del 09/05/2014, prot. n. 386466 del 16/09/2014 e prot. n. 437744 del 20/10/2014, per alcune componenti: traffico, rumore e acque meteoriche;
- a seguito di tale integrazione, il Comitato Tecnico VIA della Regione Veneto ha interessato gli Enti locali per l’istruttoria di rito e l’espressione del parere; **il Comune di Treviso, con lettera del 13 novembre 2014 al ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** (prot. 122352) “in considerazione della tempistica ristretta per l’espressione di un parere, quale contributo alla procedura di VIA, per un argomento di rilevante importanza quale quello che riveste l’aeroporto *Antonio Canova* di Treviso” comunicava all’Autorità Competente, nelle more della conclusione del procedimento amministrativo di competenza statale, l’intenzione da parte dell’Amministrazione comunale di formulare una propria compiuta valutazione attraverso elaborazioni tecnico-scientifiche, che potrà essere formalizzata entro la data del 31.12.2014; **tale osservazione è stata poi inviata il 24 dicembre 2014**;
- nelle more dell’espressione di parere della Commissione VIA/VAS, **con nota Prot. 71124/CIA del 2 luglio 2015, ENAC ha avanzato richiesta di ritiro dell’istanza di VIA formulato in data 8 marzo 2012, “riservandosi di avviare una nuova procedura una volta atualizzati gli studi e gli approfondimenti tematici tutt’ora in evoluzione”**; a seguito di detta richiesta, il MATTM non ha dato ulteriore corso all’istanza in esame e l’ha archiviata.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

IL NUOVO PROGETTO

Nel 2015 e 2016 il Comune di Treviso ha promosso numerosi incontri con le società SAVE ed AER.TRE., con ENAC, con i comuni interessati dall'ampliamento aeroportuale, con i vari settori comunali, con i soggetti competenti in campo ambientale, al fine di approfondire in via preliminare le principali criticità ed addivenire ad un progetto sostenibile.

Tale attività d'informazione non ha però sortito alcun punto fermo circa l'equilibrio tra la sostenibilità ambientale dell'aeroporto, le opportunità di sviluppo economico del territorio e le esigenze aziendali. Anche le richieste di approfondimento d'indagine non hanno sortito le azioni desiderate e neanche le determinazioni rispetto al nuovo programma di rotte di decollo non trova, al momento della presentazione del nuovo SIA, una definizione tale da poterle considerare lo scenario futuro di riferimento.

Si prende quindi atto che ENAC e AER.TRE., hanno protocollato lo Studio di Impatto Ambientale sullo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova", pubblicato il 21 aprile 2017 nel perdurare dell'incertezza sulle nuove rotte degli aeromobili e con una previsione di 22.500 movimenti e 3.200.000 passeggeri da raggiungersi nell'orizzonte temporale 2030.

Lo strumento in esame è, secondo la definizione dei proponenti *"il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4).*

Il legislatore definisce i piani aeroportuali come quegli strumenti pubblicitici che indicano, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".

Sempre secondo i proponenti, la denominazione "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030" diversamente da precedenti strumenti di sviluppo denominati specificamente "Piani di sviluppo aeroportuale" o "Masterplan", *"deriva dalla natura delle opere inserite nel documento stesso che non prevedono, dal punto di vista funzionale ed urbanistico, variazioni sostanziali dell'assetto del sedime, ma una riorganizzazione degli spazi e alcuni adeguamenti di dotazioni standard (es. parcheggi) in relazione ad uno scenario di crescita decisamente limitato".*

Il progetto prevede l'adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale mediante:

- la manutenzione della pista,
- la realizzazione di una nuova torre di controllo,
- gli adeguamenti delle aree RESA,
- la realizzazione di nuovo deposito carburanti
- la realizzazione della caserma dei vigili del fuoco,
- l'ampliamento del terminal passeggeri
- interventi sulla viabilità di accesso



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

- l'ampliamento dell'area di sedime, attraverso l'acquisizione progressiva di aree contermini, principalmente sede di parcheggi a gestione privata e/o comunale di Treviso, al fine di adeguare le aree di parcheggio proprie del sedime agli standard aeroportuali indicati da ENAC.

Gli interventi sono finalizzati a poter ottenere, entro il 2030, un numero di passeggeri pari a 3.227.049 (+35% rispetto al 2015) ed un numero di movimenti pari a 22.499 (+22% rispetto al 2015)

Lo *Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030* dell'Aeroporto "A. Canova" di Treviso è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) (ex Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Oltre al sopra citato allegato II del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., l'ulteriore riferimento legislativo è rappresentato dal DPCM 27.12.1988 e s.m.i., il cui art. 8 stabilisce che "con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349 e s.m.i., si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:

- nel caso di nuovi aeroporti o di aeroporti già esistenti per i quali si prevede la realizzazione di piste di lunghezza superiore ai 2.100 metri od il prolungamento di quelle esistenti oltre i 2.100 metri;
- nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2.100 metri, qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa.

Al di là di alcuni aspetti regolamentari modificati dalla legislazione successiva, quali il riferimento all'articolo 6 della legge 349/86, oggi abrogato e sostituito dal D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., ai progetti di massima, in luogo dei progetti definitivi, o alla lunghezza pista, 2.100 invece di 1.500 metri, il succitato articolo di fatto afferma che le modifiche dei Piani di sviluppo aeroportuali (PSA) comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura, debbano essere assoggettate a procedura VIA e che questa debba avere ad oggetto l'intero sistema aeroporto.

I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) rispondono all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 e s.m.i. (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale).



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Date le premesse, si presentano le seguenti

OSSERVAZIONI

1. Osservazioni di carattere generale e preliminare

Lo *Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030* dell'Aeroporto "A. Canova" di Treviso presenta una serie di criticità che riguardano il funzionamento interno (modello d'esercizio) ed il rapporto con il territorio circostante.

Anche se il nuovo progetto prefigura scenari meno impattanti rispetto a quelli delle precedenti proposte, sia per le previsioni di sviluppo, che per l'approfondimento di alcune analisi, che per la riconsiderazione di alcuni parametri progettuali, non si fa chiarezza sulla baseline da considerare quale riferimento per lo sviluppo futuro, né si ravvede una sostanziale esplicita volontà di affrontare compiutamente le questioni legate alla mitigazione e compensazione degli impatti.

1.1 Stato di fatto dell'ambiente e cosiddetta opzione "zero"

Punto di riferimento per la stima degli impatti ambientali di qualsiasi opera è lo stato di fatto dell'ambiente, valutato nel momento in cui si operano le stime e si svolgono le valutazioni ex ante. Parimenti, nel caso di potenziamento di un'opera già esistente, come nel caso di specie, è necessario scegliere anche il cosiddetto momento "zero", ovvero lo stato di fatto sia dei manufatti, che delle caratteristiche d'esercizio. Lo Strumento di Pianificazione sottoposto a SIA prevede di considerare l'anno 2015, ovvero i 14.576 movimenti (dato che non tiene conto dell'aviazione generale).

Ebbene, non si può non sottolineare fin d'ora che gli sviluppi passati dei movimenti aerei nello scalo NON sono mai stati oggetto di procedure di VIA concluse, ma sono costantemente mutati in funzione delle esigenze aziendali e della domanda. Ciò si evince chiaramente dal grafico contenuto nella documentazione presentata per lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e qui di seguito riportata. Si vede chiaramente che l'incremento del numero di movimenti è costante dal 2000 al 2010 e che in ogni caso, dal 2005, si è mantenuto superiore all'unico riferimento ravvisabile in un documento di "natura ambientale", ovvero i 16.300 movimenti/anno.

Un primo dato dunque da chiarire è quale sia l'impatto ambientale che le azioni di mitigazione e compensazione, peraltro in ogni caso ampiamente insufficienti, intendano bilanciare.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

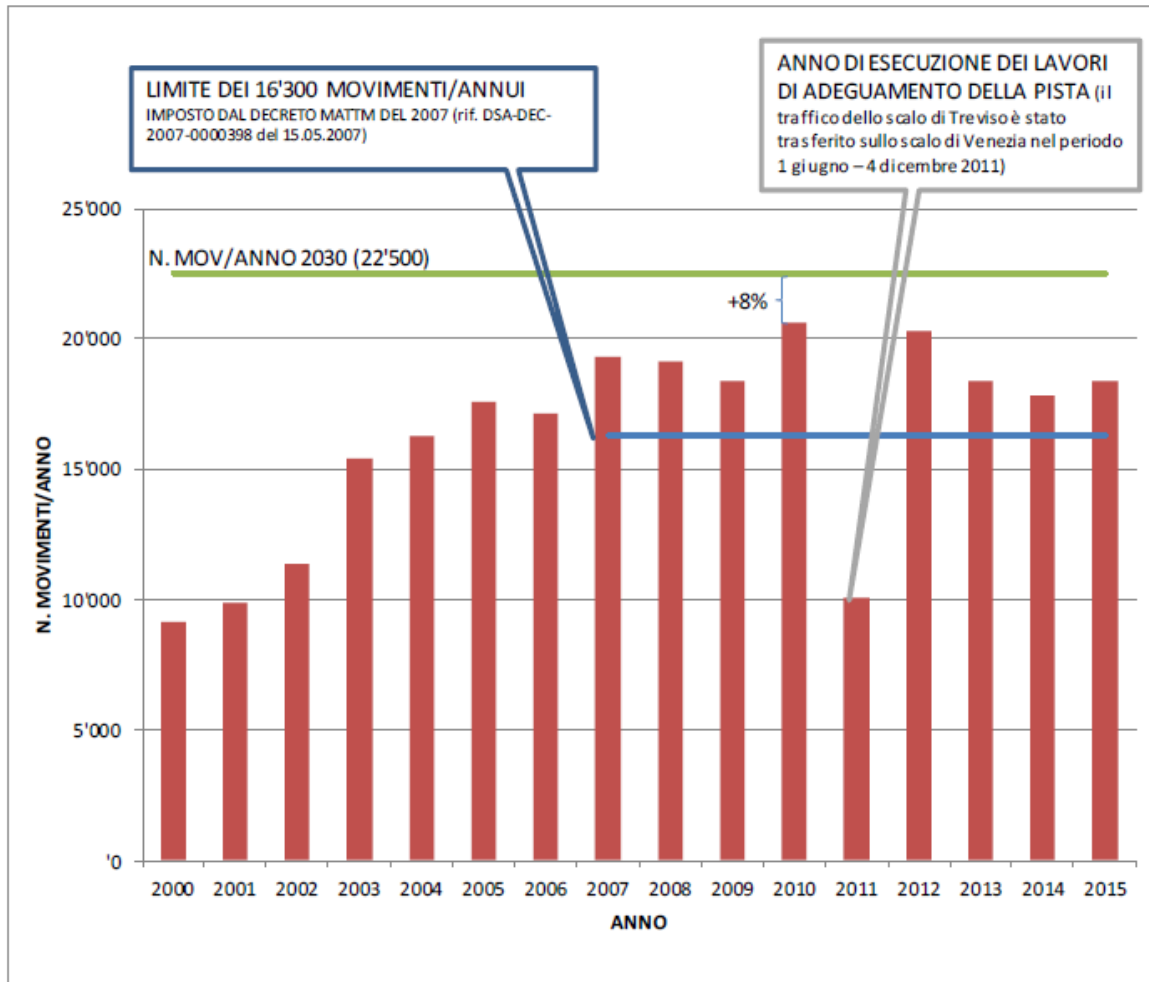


Figura 2-1 Movimenti annui dal 2000 al 2015 (Fonte: Assaeroporti, <http://www.assaeroporti.com/statistiche/>) e confronto con il limite a 16'300 movimenti/anno e o movimenti/anno previsti al 2030 dal Piano in esame.

Se si prende a riferimento la baseline del 2015, paradossalmente si considera un delta di incremento maggiore rispetto ad altri riferimenti temporali, ma si ignora completamente che – nei fatti – l'ambiente ha già supportato nel passato un impatto maggiore, mai valutato con procedura VIA conclusa e quindi mai autorizzato dal punto di vista ambientale.

Questo solo fatto sarebbe sufficiente a richiedere l'intera riformulazione dello SIA.

Si tenga poi presente che la procedura autorizzativa interesserà tutto il 2017 e quindi, nel caso di parere positivo, la realizzazione delle previsioni del nuovo Piano interesserà almeno tutto il 2018.

Ebbene, il numero di movimenti annui secondo i dati forniti dal proponente, continuerà a crescere nel tempo, senza nessun riferimento alla baseline considerata (si veda la Tabella B 3-1).

Si osserva la curiosa e inedita circostanza di uno SIA che non ha mai un dato di riferimento certo per la condizione iniziale, rispetto alla quale misurare e valutare gli impatti ambientali.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Tabella B3-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015 (stato di fatto, dato reale)	2'378'876	-	14'576	-
2016	2'592'000	8.96	15'631	7.24
2017	2'704'000	4.32	16'280	4.15
2018	2'785'000	3.00	16'738	2.81
2019	2'868'550	3.00	17'199	2.76
2020	2'906'916	1.34	17'371	1.00
2021	2'946'324	1.36	17'545	1.00
2022	2'986'229	1.35	17'721	1.00
2023	3'023'442	1.25	17'898	1.00
2024	3'061'102	1.25	18'077	1.00
2025	3'091'713	1.00	18'257	1.00
2026	3'122'630	1.00	18'440	1.00
2027	3'153'856	1.00	18'624	1.00
2028	3'185'395	1.00	18'811	1.00
2029	3'217'249	1.00	18'999	1.00
2030	3'217'249	0.00	18'999	0.00
CAGR 2015-2030	-	2.03	-	1.78

Si aggiunga il fatto più volte ribadito che nei dati forniti dal proponente sono sistematicamente trascurati gli oltre 3.500 movimenti "altri", ovvero non commerciali, legati all'attività dell'Aeroclub (riportati ogni anno da fonte Assoaeroporti: http://www.assaeroporti.com/statistiche_201701/).

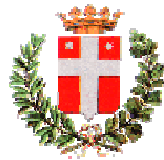
Se si considerano inoltre sempre i dati Assoaeroporti dei primi 5 mesi del 2017 e li si proietta all'interno anno (pur nell'approssimazione di tale operazione in quanto i dati operativi mensili sono tutt'altro che omogenei), si raggiunge un numero di movimenti pari a 16.761, quindi non solo superiore – come più volte ribadito - al limite del D.M. 14 maggio 2007, ma anche alle previsioni del nuovo Piano sottoposto a VIA (che dichiara 16.280 movimenti nel 2017). Anche in questo caso nell'ipotesi di non considerare i 3.470 (ottenibili dalla proiezione all'anno dei movimenti dei primi cinque mesi 2017) movimenti "altri", ovvero non commerciali, legati all'attività dell'Aeroclub.

In sostanza si pongono due problemi sostanziali.

Il primo di carattere generale, ovvero l'annosa questione dell'autorizzazione ad operare un numero di movimenti già superiore al limite del D.M. 14 maggio 2007; lungi dall'essere una questione meramente burocratica, si tratta di un incremento di operatività finora non ritenuto sostenibile da nessuna autorizzazione specifica, basato su un'operatività che in assoluto non ha mai superato una Valutazione di impatto ambientale.

Nel decreto citato, infatti, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

- 1) ha espresso "parere interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società Aer/Tre;
- 2) ha segnatamente disposto che "in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei (...); **resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300** (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000".



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Il secondo legato allo SIA, ovvero l'entità degli impatti tra la situazione attuale, l'opzione "zero" e la situazione prevista al 2030. Non si vede come l'opzione "zero" possa coincidere con un dato inferiore alla realtà di movimenti in essere nell'anno in corso (come già detto stimabili in 16.671 + 3.470 movimenti nel 2017), prevedendo in sostanza una diminuzione tanto "forzata", quanto "improbabile" dei movimenti nel caso di parere negativo della procedura di VIA. Anche se la circostanza che i movimenti in essere siano maggiori di quelli usati quale baseline del 2015 è paradossalmente a favore di sicurezza, in quanto si richiede all'Autorità competente di pronunciarsi rispetto ad una serie di impatti legati ad un incremento maggiore di quello esistente nei fatti, la condizione di valutazione negativa è implicitamente negata dalla scelta dell'opzione "zero".

stato di fatto
(coincidente con
l'opzione zero)

n. passeggeri: registrati nell'anno 2015 (2'383'307, dato Assaeroporti)

n. movimenti aerei: registrati nell'anno 2015 (18'402)

flotta aerea: che ha volato nel 2015

rotte di decollo ed atterraggio: registrate al 2015 dai tracciati radar, atterraggi su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso) e maggioranza dei decolli (97%) dalla testata 25, dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso

traffico stradale: n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2015 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2015 (fonte ACI)

altre sorgenti emissive in atmosfera: mezzi a terra (consumi di carburante registrati nell'anno 2015) e centrale termica dell'aerostazione (consumi energetici pari a quelli del 2015)

configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2015

Fonte: quadro di riferimento progettuale dello SIA.

È evidente che il problema è qui di sostanza e non tanto legato alla procedura di VIA.

A ribadire l'attuale applicabilità del D.M. 14 maggio 2007 recante l'indicazione del limite di 16.300 voli annui consentiti nello scalo trevigiano, si rammenta che con sentenza n. 975/2012, il T.A.R. Veneto, Sezione Terza, ha definito il ricorso allibrato al n. 1528/2011 R.G. promosso da Italia Nostra Onlus per "*l'annullamento del provvedimento della Direzione Generale per le valutazioni ambientali – prot. dva-2011-0010666 del 5/5/2011 – avente ad oggetto l'esclusione della procedura di via del progetto aeroporto "Antonio Canova" di Treviso. Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, pubblicato sulla gazzetta ufficiale 25/5/2011 parte 1 n. 120*".

Con tale decisione il Collegio ha statuito che "*il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministro dell'Ambiente in data 14 maggio 2007*".

È evidente che tale limite massimo di voli annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto". Ancora, nelle motivazioni della medesima sentenza, i Giudici hanno specificato che "*La decisione del ricorso deve tenere conto delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 4460/2011 [...]. In tale ordinanza è stato osservato che il gravato provvedimento contiene la prescrizione secondo cui il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato*".



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

È dunque evidente come il T.A.R. Veneto, in applicazione del disposto di cui al D.M. 14 maggio 2007 e conformemente all'autorevole decisione assunta dal Consiglio di Stato, abbia statuito che l'aeroporto di Treviso non può effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a 16.300. Tale statuizione dovrà essere rispettata almeno fintanto che la procedura di VIA non sarà, eventualmente, positivamente conclusa.

OSSERVAZIONE 1

Si chiede quindi di:

- **rispettare in ogni caso il limite dei 16.300 movimenti totali/anno, da definirsi quale “opzione zero” nel caso di compatibilità ambientale negativo;**
- **valutare l'impatto ambientale dei movimenti reali già operati (con previsione al 2017, orizzonte temporale plausibile di conclusione della procedura di VIA) e considerarli non quale “opzione zero”, ma quale PRIMO scenario di minima da sottoporre a valutazione, al fine di certificarne la compatibilità ambientale e definirne le misure di mitigazione/compensazione; nel caso di valutazione negativa ci si dovrà riportare ai 16.300 movimenti totali/anno (ex. D.M. 14 maggio 2007);**
- **valutare l'impatto ambientale dei movimenti stimati al 2030 quale SECONDO scenario di VIA;**
- **prevedere azioni di mitigazione/compensazione degli impatti determinati dai movimenti reali in essere, in quanto mai tali impatti sono stati soggetti ad interventi compensativi.**

1.2 Nuove ipotesi progettuali

Lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 prevede opere in maniera minore rispetto a quelle dei precedenti Piani di Sviluppo Aeroportuali, ma – con l'eccezione della taxiway – si tratta di interventi delle stesse tipologie. Non si modificano quindi le componenti ambientali impattate, né si riducono in termini significativi gli impatti ambientali già presenti nei precedenti progetti. La sintesi delle opere previste, desunta dal Quadro di riferimento progettuale, è riportata nel seguito.

Si modificano invece alcune ipotesi al contorno:

- in particolare la distribuzione dei voli sulle testate 07 e 25
- il coefficiente di riempimento degli aeromobili
- le rotte di decollo, che paiono ormai definitivamente modificate come da studio ICAO, commissionato dalla società gestore dell'Aeroporto di Treviso.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Tabella B3-4 Interventi previsti dal Piano 2030.

Codice	Riferimento in Figura B3-1	Intervento	Descrizione	Area di realizzazione	Tipologia A. Nuove costruzioni/realizzazioni/ampliamenti B. Adeguamento/ Riqualificazione/ Demolizioni C. Aree di espansione
A1	25-12-24	Pista di decollo e raccordi, piazzali	Manutenzione periodica dei manti della pista e dei raccordi e spostamento piazzale mezzi rampa	airside	B
A2	15	Nuova torre di controllo	Realizzazione di una nuova torre di controllo in area interna al sedime	airside	A
A3	20-21	Sistemazione REBA testate 25 e 07	Adeguamenti delle aree di REBA alle testate 25 e 07, in considerazione, per la testata 25 dei vincoli rappresentati dal Parco Regionale del fiume Dile, dal sito SIC e dalla presenza di una risorgiva	airside	B
A4	13	Nuovo deposito carburanti	Realizzazione di un nuovo deposito carburanti in area interna al sedime (parte oggi militare) e smantellamento del deposito esistente	airside	A-B
A5	11	Nuova caserma VVF	Realizzazione della nuova caserma, attraverso adeguamenti edilizi di un edificio esistente in area militare	airside	B
L1	18-19	Ampliamento terminal passeggeri	Ampliamento contenuto di circa 1550 m ² (ordi, pari al 15% della superficie lorda attuale, del lato landside ed airside del terminal)	landside/airside	A
L2	10	Interventi sulla viabilità principale di accesso all'aeroporto	Riconfigurazione di un tratto della SR Noalese tra via Le Canevare e lo svincolo della tangenziale	aree esterne al sedime	B
L3	14	Interventi sulla viabilità secondaria di accesso all'aeroporto e di distribuzione parcheggi	Riorganizzazione dei percorsi	landside	B
L4	6	Curbi e parcheggio bus	Incremento delle aree di sosta dedicate agli autobus nei pressi del curbi, che rimane dedicato esclusivamente al drop-off dei passeggeri accompagnati (privati e taxi)	landside	A-B
L5	7	Passerella pedonale curb-fast park	Realizzazione di un sovrappasso pedonale della strada Noalese che collega direttamente il curbi al nuovo fast park in sostituzione dell'attuale attraversamento semaforico	landside	A
L6	-	Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio interne al sedime aeroportuale attuale	Ricollocamento PA nell'area curb come drop-off dei passeggeri accompagnati (privati e taxi)	landside	B
	9		Realizzazione parcheggio a raso PB (141 posti), previa demolizione edificio VVF e deposito mezzi rampa	landside	A-B
	1		Ampliamento parcheggio PC (224 posti auto di cui 106 per addetti)	landside	A
	17		Realizzazione nuova stazione autobus Pous (7 stali), previa demolizione/ricollocamento del deposito carburanti e bonifica dell'area	landside	A-B
	17		Ampliamento e conversione a parcheggio passeggeri del parcheggio A1 (41 posti auto)	landside	A
L7	4-5	Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio esterne al sedime aeroportuale attuale	Acquisizione parcheggio comunale P4 (432 posti auto, a raso)	landside (attualmente aree esterne al sedime)	C
			Eliminazione parcheggio a raso A3 per adeguamento viabilità interna (-68 posti auto per addetti)		B
	3		Acquisizione P1 con demolizione della struttura esistente e realizzazione di un nuovo fast park (279 posti auto in struttura)		B-C
	2		Acquisizione P2 con riorganizzazione degli spazi a raso (ampliamento a 268 posti auto, a raso, destinati alla sosta lunga)		B-C
	16		Acquisizione P rent car (255 posti auto in struttura)		C
	22		Acquisizione PD (140 posti auto in struttura)		C
	23		Acquisizione P3 con riorganizzazione degli spazi a raso (ampliamento a 210 posti auto, 160 in struttura e 50 a raso)	B-C	
L8	-	Servizi tecnologici, reti e impianti	Adeguamenti impiantistici e delle reti di miglioramento e conseguenti agli interventi previsti	landside/airside	B
L9	-	Centrale di trigenerazione	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione	landside	A
ECO	-	Opere di mitigazione/compensazione*	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Piano.	-	-

* si tratta di una voce del Piano in cui vengono inseriti interventi di cui lo studio di impatto ambientale rivela la necessità, sono identificate nella SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE del presente studio, elaborato 25/10/REL-T103 - CONCLUSIONI

Fonte: quadro di riferimento progettuale dello SIA.

La modifica delle rotte di decollo non risulta tuttavia definitivamente approvata ad oggi, inserendo un ulteriore elemento di incertezza nella procedura valutativa.

La competenza spetta alla Commissione Aeroportuale (ex art. 5 DM 31.10.1997) la quale effettua la scelta delle rotte preferenziali e delle procedure antirumore secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art. 3 del DM 03.12.1999 "Le procedure antirumore sono definite per ogni aeroporto aperto al traffico civile, secondo i criteri del presente decreto, dalle commissioni di cui all'art. 5, comma 2 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997 ed adottate dal direttore della circoscrizione aeroportuale ai sensi dell'art. 5, comma 2 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997". Ad oggi la Commissione ha approvato un protocollo di sperimentazione sulle rotte proposte nella precedente procedura di VIA del 2012, diverse da quelle attualmente proposte nel nuovo SIA. A testimonianza di questo fatto, si riporta la nota del settore Ambiente del Comune di Treviso.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

aerostormo51@postacert.difesa.it

Aeronautica Militare
Comando 51° Stormo ISTRANA

Sindaco del Comune di Treviso

Assessore all'Ambiente del Comune di
Treviso
Loro sedi

OGGETTO: “Protocollo di sperimentazione nuove rotte – Nota integrativa, planimetria e ipotesi di tracciato altimetrico” – Osservazioni.

Con riferimento alla documentazione trasmessa da AerTre, con nota Prot. 1155 del 9/6/2017 (in atti Prot. com.n. 76034/2017), in vista della Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997 convocata per il 15/6/2017, si rappresentano le seguenti osservazioni.

In linea generale si evidenzia che la Società di Gestione ha chiesto ad ENAV lo studio di due nuove procedure di salita iniziale per l'aeroporto di Treviso, rispettivamente per le piste 07 e 25, con lo “scopo di minimizzare l'impatto acustico sul territorio circostante l'aeroporto”.

In realtà l'effetto auspicato si realizzerebbe non solo con le nuove rotte, ma anche con la diversa percentuale dei decolli fra Treviso e Quinto. In questo modo si ottiene una “ripartizione” dell'impatto acustico fra i due Comuni, con un miglioramento delle condizioni per il Comune di Treviso.

Dall'esame della Tavola “Nuove procedure ENAV di salita iniziale – Procedure attualmente non volate”, datata 29/5/2017, concentrando l'attenzione sulla rotta in blu (con sorvolo verso Treviso) si può notare come la nuova rotta preveda una virata iniziale a sud-est (probabilmente a quota molto bassa) ed una traiettoria molto più lunga (circa il doppio), rispetto al decollo verso Quinto, per cui si avrà un raddoppio dei consumi di carburante e quindi un raddoppio di smog per l'intero agglomerato.

Inoltre l'aereo, che carica i passeggeri all'altezza del terminal, che è più vicino alla testata 25, per decollare in direzione di Treviso, deve percorrere a terra praticamente tutta la lunghezza della pista (+ ca 2,5 km), per recarsi verso la testata 07, con conseguente maggior emissioni di inquinanti gassosi, oltre che di rumore a terra.

A tal proposito, si ricorda che l'Italia è in procedura di infrazione, da parte della UE, per la qualità dell'aria e pertanto si deve fare tutto il possibile per non peggiorare la situazione.

Con riferimento alla procedura VIA, avviata con istanza datata 20/4/2017, si segnala che nella documentazione relativa allo “Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto A Canova di Treviso” si fa spesso riferimento al fatto che la Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997 avrebbe già deliberato a favore dello spostamento di 6 decolli al giorno in direzione Treviso.

In realtà la Commissione si è espressa favorevolmente ad effettuare una sperimentazione, per un periodo di tempo determinato (due anni), applicando le nuove rotte, secondo il seguente protocollo:

1. Utilizzo della SID1 per tutti i voli in partenza dall'aeroporto.
2. Al verificarsi delle condizioni operative favorevoli per il decollo su Treviso, utilizzo della SID2 (senza specificarne il numero).





CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

La nota si conclude con la preoccupazione che le nuove rotte di decollo non migliorino la situazione, in quanto ripartiscono diversamente l'impatto acustico ed aumentano quello atmosferico.

OSSERVAZIONE 2

In ogni caso, si osserva che lo scenario delle nuove rotte sia considerato quale alternativa nella VIA. Si devono quindi valutare i diversi scenari (rotte attuali e nuove rotte) quali alternative di progetto e condizionare l'eventuale giudizio positivo di compatibilità ambientale alla valutazione comparativa e alla effettiva autorizzazione degli scenari ad oggi non autorizzati.

1.3 Area di influenza degli impatti ambientali

Quale diretta conseguenza del punto precedente circa la sperimentazione delle nuove rotte di decollo e degli scenari conseguenti da considerare nello SIA, vi è una diversa ripartizione dei decolli sulle due testate, con 10 decolli al giorno verso Treviso.

Questa nuova ripartizione, viste le procedure di salita indicate da ENAV interesserà anche i territori dei Comuni di Preganziol e Casier.

OSSERVAZIONE 3

Si osserva che anche i Comuni di Preganziol e Casier siano ufficialmente coinvolti nella procedura di VIA e messi nelle condizioni di proporre osservazioni.

2. Osservazioni di carattere urbanistico

Il sedime aeroportuale si trova a ridosso delle mura di Treviso, ad una distanza di circa 2,5 km. Ciò significa che l'incremento del traffico aereo ipotizzato, unito all'ipotesi di modifica delle rotte di decollo, penalizzeranno significativamente il possibile sviluppo immobiliare delle aree ricomprese nel Piano di rischio, non solo per eventuali attività immobiliari private, ma anche per lo sviluppo di trasformazioni di pubblico interesse e su aree pubbliche.

La perdita di valore immobiliare non è stimata dallo SIA dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030, ma è certamente rilevante, soprattutto in quanto – nell'ipotesi di realizzazione delle nuove rotte di decollo – interesserà aree pubbliche comunali.

3. Osservazioni riguardanti la mobilità

Con riferimento alla documentazione presentata da ENAC e AER.TRE., si noti preliminarmente che - alla luce del notevole incremento del numero di passeggeri, dai 276.000 dell'anno 2000 ai circa 2.500.000 passeggeri dell'anno 2016 - non è stato mai svolto idoneo studio della viabilità, né sono stati realizzati significativi interventi di miglioramento dell'accessibilità di questo importante polo.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

L'unico intervento che è stato fatto negli ultimi 15 anni è la risistemazione dell'intersezione a livelli sfalsati tra la SR 53 tangenziale e la SR 515 Noalese ad opera di Veneto Strade nel 2008. Attualmente l'Aeroporto Canova risulta accessibile direttamente dalla SR 515 Noalese e le aree parcheggio, aventi differenti proprietari e svariati accessi, si trovano dislocate in modo disordinato lungo la stessa.

Ci si trova pertanto di fronte ad una situazione particolare in cui uno scalo aeroportuale di piccole dimensioni, ubicato all'interno di un complesso tessuto urbanistico viabilistico pre-esistente, si è trovato in breve tempo ad aumentare la propria importanza fino a diventare un Hub internazionale, strettamente collegato al polo turistico della vicina città di Venezia. Ad oggi pertanto si osserva un assetto "disordinato" del tratto stradale antistante l'aeroporto, data la presenza di accessi ai parcheggi, residenze private, attività commerciali, fermate bus e di un attraversamento pedonale semaforizzato, elementi che si sono sviluppati negli anni a seguito dello sviluppo dell'aeroporto.

Ciò premesso lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 ipotizza un ulteriore incremento del volume di passeggeri fino a circa 3,2 milioni passeggeri/anno prevedendo una serie di interventi riguardanti:

- A) la riorganizzazione della viabilità interna;
- B) la riorganizzazione dell'asse stradale della SR 515 Noalese;
- C) la realizzazione di una passerella pedonale;
- D) la riorganizzazione del sistema della sosta a servizio dell'aerostazione.

Nel contempo non si approfondisce adeguatamente il ruolo del trasporto pubblico locale di collegamento con la stazione ferroviaria e il possibile potenziamento dello stesso, o comunque di un sistema alternativo all'auto per accedere all'aeroporto.

A) Riorganizzazione della viabilità interna

Si concorda con quanto proposto: è corretto che la stessa abbia funzione di collegamento tra le varie aree parcheggio che risulteranno pertanto avere accessi e uscite concentrate sulla viabilità principale.

B) Riorganizzazione dell'asse stradale della SR 515 Noalese

Si esprimono alcuni dubbi in merito alle considerazioni e conclusioni contenute nella documentazione relativa agli studi del traffico. Tali perplessità erano già emerse a seguito dell'analisi dei contenuti dello "Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AER.TRE, Aeroporto di Treviso, AirCenter, Ex-Marazzato" pervenuto in data 05.08.2016 (prot. 91711) al Comune. Il Servizio Mobilità, in data 05/10/2016 con nota Prot. 115091/2016, evidenziava tali criticità che lo studio del traffico contenuto nello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'Aeroporto "Antonio Canova"" non risolve.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Nello specifico, la definizione dei livelli di servizio del tratto stradale della SR 515 Noalese fronte Aerostazione descrive quest'ultimo come un'asse caratterizzato da un traffico veicolare sostanzialmente fluido (LOS B) anche nelle ore di punta; tale assunzione, quantomeno discutibile, pone le basi per una valutazione ottimistica degli impatti sulla viabilità determinati dallo sviluppo delle aree oggetto di valutazione.

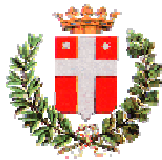
I risultati delle microsimulazioni (Vedi par. 6.2.5 Sintesi dei risultati – Studio del traffico) mostrano infatti come la rete viaria potrebbe funzionare senza grossi problemi anche a fronte del traffico indotto dalla futura struttura commerciale prevista nell'area Ex-Marazzato, da quella commerciale, direzionale e ricettiva prevista nel “Pdl Luigina” e di quello riconducibile all'ampliamento dell'Aeroporto, senza effettuare alcun intervento infrastrutturale compensativo. Dallo studio emerge anche che gli indicatori prestazionali ricavati dimostrerebbero che nel peggiore degli scenari valutati (Rete viaria attuale e considerando tutti i carichi indotti) ad esempio la velocità media dei veicoli che utilizzano la rete viaria sarebbe comunque superiore ai 50Km/h, e che anche la presenza del semaforo pedonale non sarebbe un elemento di disturbo determinante.

Al fine di verificare quanto emerso dallo studio del traffico, il Comune ha ripetuto le microsimulazioni utilizzando lo specifico software in dotazione al Servizio Mobilità, arrivando alla conclusione che i risultati presentati in linea generali sono troppo ottimistici. Lo studio non comprende inoltre una esplicita verifica funzionale della rotatoria all'intersezione a livelli sfalsati tra la tangenziale e la SR 515 Noalese e delle altre intersezioni presenti all'interno della rete viaria oggetto di analisi, e in particolare delle altre rotatorie.

Analizzando gli aspetti di dettaglio e ponendo l'attenzione sulla riorganizzazione della sezione stradale del tratto di Noalese si evidenzia come già ad oggi la stessa presentai tre corsie, con quella centrale utilizzata per agevolare le manovre di immissione e svolta dei veicoli provenienti/diretti ai molti accessi laterali presenti. La proposta progettuale consiste sostanzialmente in una riorganizzazione che prevede un differente utilizzo delle corsie e solo un ridotto allargamento della carreggiata in modo da consentire l'inserimento di un elemento fisico per separare le due direzioni di marcia, e quindi impedendo fisicamente le svolte a sinistra.

A seguito del recepimento da parte del proponente di una serie di prescrizioni dettate dal Servizio Mobilità, formalizzate nell'integrazione ricevuta con nota prot. 37200/2017, si è ritenuto di rilasciare parere positivo con nota Prot. 14269 del 02/02/2017 solo con riferimento alla pratica dell'Area Ex-Marazzato, ritenendo però lo studio non idoneo al rilascio di parere favorevole per l'intero comparto analizzato.

Si evidenzia tuttavia che la documentazione riguardante lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 Aeroporto “Antonio Canova” risulta difforme dall'integrazione di cui al sopracitato Prot. 37200 in quanto non prevede la stessa tipologia di separazione delle corsie di marcia nel tratto in cui la SR 515 risulta essere a tre corsie, visto che in un caso è previsto un elemento fisico sormontabile in caso di emergenza, mentre l'integrazione prevedeva un elemento fisico invalicabile di larghezza pari a 0,5m avente banchine su ambo i lati di medesima ampiezza in modo da creare una separazione di 1,5m.

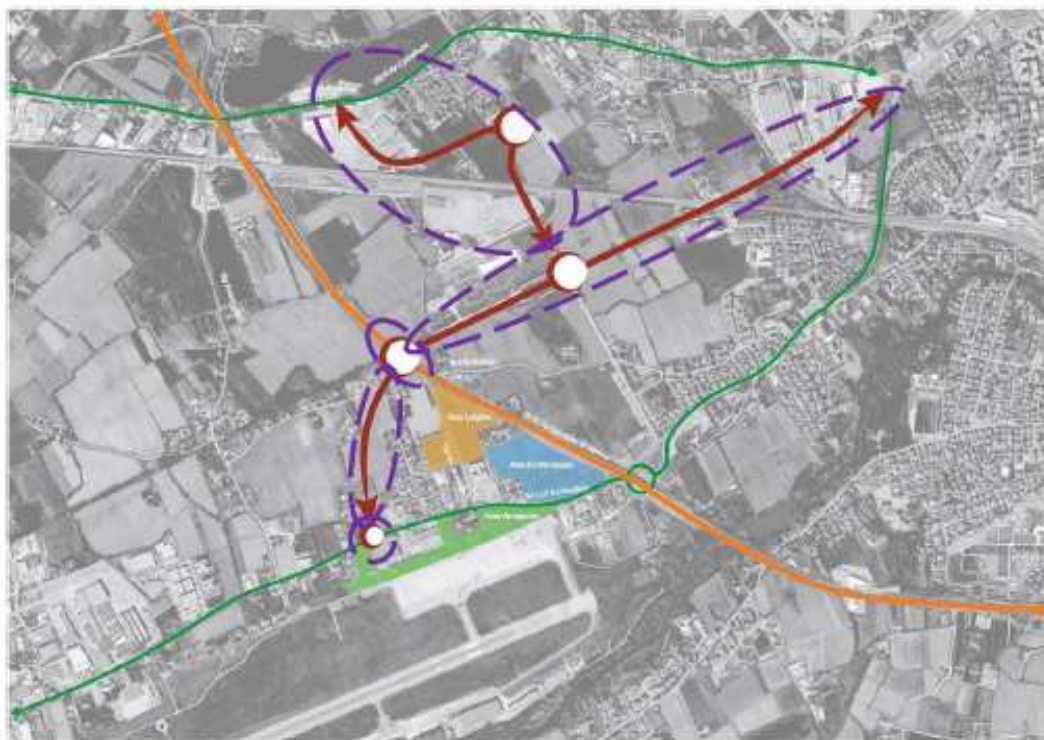


CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Analoga incongruenza progettuale si riscontra per l'elemento separatore della corsia di marcia dedicata esclusivamente ai veicoli diretti al parcheggio dell'area Alì Marazzato. Si osserva inoltre che la rotatoria di accesso all'area Ex-Marazzato presenta una sola corsia in corrispondenza dell'approccio ovest quando la più volte citata integrazione ne prevedeva due, ed è caratterizzata da una conformazione geometrica differente e da un diametro inferiore (36 m invece che 40 m).

Si richiama peraltro la previsione del PAT di Treviso che prevede una nuova bretella dedicata, che non viene minimamente tenuta in considerazione nella progettualità, come si evince dalle due seguenti figure.



Fonte: PAT del Comune di Treviso: schematizzazione degli interventi sulla viabilità



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

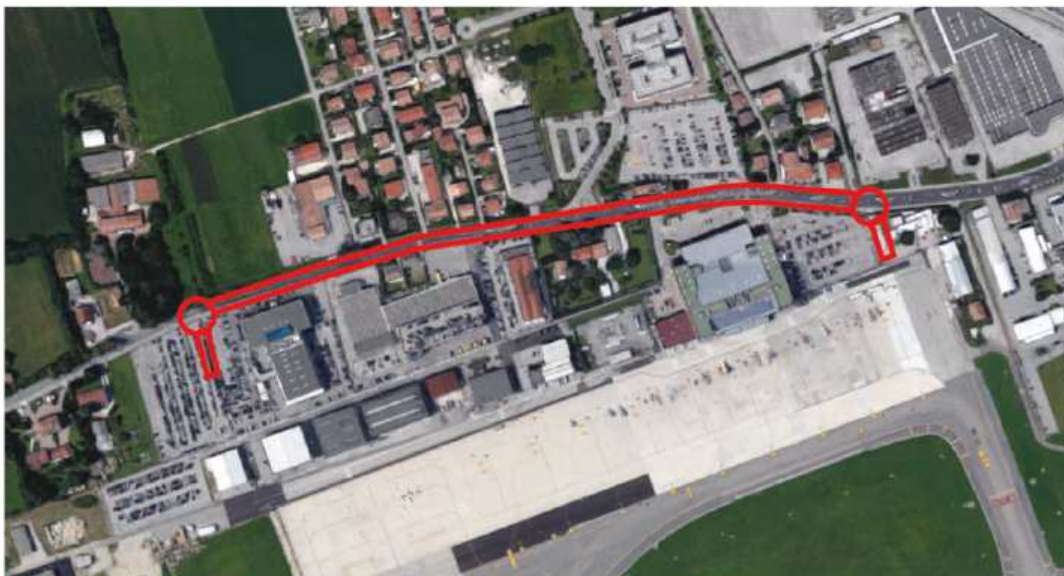


Figura B3-18 Ambito di intervento della riqualificazione della SR Noalese.

Fonte: SIA: schematizzazione degli interventi sulla viabilità

OSSERVAZIONE 4

Alla luce delle considerazioni suesposte si chiede di rivedere le soluzioni previste per la fluidità del tratto interessato dagli accessi aeroportuali e di seguire lo schema viabilistico generale previsto dal PAT del Comune di Treviso.

C) Realizzazione della passerella pedonale

La passerella pedonale proposta risulta poco funzionale, dato che presenta un dislivello altimetrico di oltre 6,5 m risultando accessibile solamente mediante una rampa di scale o utilizzando un apposito ascensore.

Un'infrastruttura di questo tipo verrebbe con ogni probabilità utilizzata in modo spontaneo solo da una minima parte dei pedoni provenienti dall'area parcheggio, mentre la maggior parte continuerebbe a cercare di attraversare a raso la SR 515 anche in assenza di attraversamento pedonale, anche nel caso in cui si provvedesse a posizionare una serie di transenne atte a impedire fisicamente il passaggio dei pedoni.

Risulterebbe sicuramente più funzionale la realizzazione di un sottopassaggio pedonale che sarebbe caratterizzato da un dislivello altimetrico inferiore e dovrebbe prevedere oltre alle scale e all'ascensore anche delle rampe di accesso. Comunque, anche nell'ipotesi di mantenere la soluzione del sovrappassaggio, si dovrebbe realizzare una rampa di ridotta pendenza che parta direttamente dall'area di sosta in modo che gli utenti dopo aver parcheggiato siano subito indirizzati verso la stessa.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

OSSERVAZIONE 5

Alla luce delle considerazioni suesposte si chiede di realizzare un sottopasso pedonale diretto, di ampie dimensioni ed illuminazione naturale.

Si chiede che tali infrastruttura venga realizzata quale intervento sganciato da ogni previsione di sviluppo aeroportuale, a compensazione della già gravosa situazione del traffico sulla Noalese (non quindi nel 2020 come previsto dal planning delle opere).

D) Riorganizzazione dell'offerta di sosta a servizio dell'aerostazione

Per quanto concerne la sosta, si ritiene positiva la riorganizzazione delle aree di sosta poste a sud della SR 515 Noalese, mentre non è praticabile l'acquisizione dei due parcheggi comunali da parte dell'Aeroporto.

Le due aree a parcheggio di proprietà comunale, per un totale di 371 posti auto, si trovano in posizione strategica rispetto al terminal, attestate lungo la S.S. Noalese. In particolare:

- la prima area a parcheggio, posta a destra della viabilità di accesso al piano di lottizzazione "Luigina" (Luigina 1 e 2) e denominata nella documentazione P4_{com1} è un'area di 6.501 mq, per una dotazione attuale di 274 posti auto; l'intervento di previsione del Piano aeroportuale prevede l'acquisizione nella fase 1 al 2020, con intervento di nuova realizzazione a "fast park" per una dotazione futura pari a 355 posti auto. Tale area è stata oggetto di cessione gratuita al Comune di Treviso da parte della ditta proponente il piano di lottizzazione "Luigina", quale "area a parcheggio a servizio dell'aeroporto civile di S. Giuseppe", in forza di un primo accordo transattivo del 18 maggio 2001 (Rep. n. 12.260) e una convenzione urbanistica successiva, stipulata in data 14 febbraio 2002 (Rep. n. 87.054), che riconferma le disposizioni contenute nell'atto del 2001.

Si segnala quindi l'impossibilità dell'acquisizione di detti parcheggi da parte della società aeroportuale a supporto delle logiche sulle quali si è basato l'intervento programmatico della società stessa, sia perché i parcheggi sono già esistenti, di proprietà comunale ed assolvono di fatto alle esigenze funzionali dell'aeroporto, sia perché essi sono già a servizio della collettività. Esiste comunque la possibilità di ampliamento dell'offerta di sosta. Nella norma urbanistica infatti si legge "da attuarsi anche con la costruzione di un silos a 2 piani fuori terra con possibilità di utilizzazione a parcheggio dell'ultimo solaio e comunque nei limiti massimi consentiti dal rispetto del vincolo aeroportuale", e le stesse norme ne consentono la realizzazione anche rispetto alle distanze dagli edifici esistenti (secondo quanto disposto dall'art. 9 delle NTA del Piano "Le distanze minime dai confini degli edifici sono: ... mt 30,00 di distanza dalla S.S. Noalese; mt. 5,00 di distanza dalla strada di penetrazione del PdL ...[...]). Tuttavia, la proposta di aumentare i posti auto non può dipendere dalla cessione dell'area di proprietà del Comune di Treviso. L'eventuale aumento di posti auto in area comunale deve essere vagliato dai competenti settori, con riferimento alla mobilità generale della zona e alle concrete possibilità di espansione aeroportuale e urbanistica delle aree limitrofe.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

- la seconda area a parcheggio, posta a sinistra della viabilità di accesso del piano di lottizzazione “Luigina” (Luigina 1 e 2) e denominata nella documentazione P4_{com2}, risulta essere destinata a spazi di manovra e sosta per 2.961 mq, per una dotazione di 97 posti auto; l’intervento previsto dal Piano aeroportuale prevede l’acquisizione del parcheggio nella fase 1 al 2020, lasciando invariata la capienza attuale; l’area è stata oggetto di cessione gratuita al Comune di Treviso da parte della ditta proponente il piano di lottizzazione “Luigina”, quale “*area a parcheggio di standard*”, in forza di convenzione urbanistica stipulata in data 14.02.2002 (Rep. n. 87.054); l’attuale destinazione non può essere attualmente modificata in quanto funzionale all’intervento del Piano attuativo. Detti parcheggi sono stati computati quale standard urbanistico, per cui la loro sottrazione all’uso di “*parcheggi pubblici di standard*” farebbe venir meno il presupposto che ha legittimato l’intervento urbanistico attuativo.

Oltre alla mancanza di interesse pubblico nella cessione del parcheggio da parte del Comune ad AER.TRE., in considerazione del fatto che le aree in oggetto sono già destinate alla sosta e quindi con l’acquisizione non cambierebbero la loro funzione, questo comporterebbe per il Comune una notevole perdita economica.

Attualmente infatti i due parcheggi sono gestiti a mezzo tariffa oraria e l’entrata annua corrente per il Comune di Treviso rappresenta una sostanziale percentuale degli incassi comunali derivanti dal servizio di gestione della sosta (78,11% degli incassi netti), a fronte di un contenuto onere manutentivo. La rendita annua netta (esclusa IVA) derivante dall’esazione della tariffa del 2016 è stata pari a ca. 574.000,00 Euro.

Inoltre i due parcheggi, per la loro posizione, sono infungibili in termini di redditività economica. Come si deduce dalla documentazione presentata dal proponente, le società aeroportuali intendono acquisire i parcheggi limitrofi (sia pubblici che privati) in posizione maggiormente strategica rispetto al terminal aeroportuale, avocando a sé l’intera gestione della sosta, con ricavi a beneficio esclusivo dell’aeroporto e creando di fatto un “regime di monopolio”.

In questo modo verrebbe sottratta al Comune di Treviso non solo un’entrata importante del bilancio comunale, ma anche la possibilità di agire con proprie politiche di regolazione della sosta a beneficio di tutta la collettività. Si aggiunge altresì che, trattandosi di aree di circolazione appartenenti al demanio stradale comunale, rientranti nelle politiche di regolazione della sosta del Comune di Treviso, non sussistono le condizioni per la loro sdemanializzazione ai fini dell’alienazione.

OSSERVAZIONE 6

Alla luce delle considerazioni suesposte si chiede di stralciare dal Piano la previsione di acquisizione dei due parcheggi di proprietà comunale.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

E) Trasporto pubblico locale

In linea generale, e a prescindere dalle difformità riscontrate, si può affermare che la risistemazione della viabilità principale proposta si limiti a migliorare l'accessibilità alle aree parcheggio a servizio dell'aerostazione.

In termini di riduzione dell'impatto ambientale e miglioramento funzionale della rete viaria nel suo complesso sarebbe stato necessario valutare gli effetti di un potenziamento del trasporto pubblico in termini di aumento della frequenza delle linee esistenti o di istituzione di nuove corse in modo da aumentare la frequenza dei collegamenti favorendo l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico urbano invece che l'autovettura privata.

Per quanto concerne la funzione di collegamento tra l'aerostazione e la stazione ferroviaria svolta dal trasporto pubblico su gomma lo strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 non include alcun approfondimento a riguardo.

In considerazione dell'aumento del numero di passeggeri, si ritiene necessario che detto incremento venga assorbito da idoneo potenziamento del collegamento tra l'aeroporto e la Stazione FFSS del trasporto collettivo (trasporto pubblico locale o altro servizio dedicato), in modo da garantire un collegamento ad elevata frequenza in corrispondenza degli orari di partenza/arrivo degli aerei.

Si sottolinea che il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) ha consentito di collegare Treviso a Venezia con servizio ferroviario caratterizzato da una frequenza di 15', si ritiene quindi opportuno cogliere questa occasione per sfruttare al massimo l'intermodalità ferro-gomma. La soluzione proposta potrebbe ritenersi accettabile per quanto riguarda l'aspetto viabilistico solo a fronte di un sostanziale potenziamento del collegamento Aeroporto-Stazione FFSS da effettuare mediante aumento della frequenza del trasporto pubblico o navetta.

Per quanto riguarda l'utilizzo di altri mezzi di trasporto, la valutazione dovrebbe tenere in considerazione anche la possibilità di un tracciato contiguo alla ferrovia dismessa Treviso-Ostiglia.

La distanza dalla stazione ferroviaria di Treviso centrale, dell'ordine dei 3,5 km, potrebbe essere coperta con un sistema di trasporto rapido di massa (del tipo people mover), fino ad una stazione in corrispondenza a Via Le Canevare, la stessa su cui è prevista la nuova viabilità del PAT e la rotatoria del nuovo Piano aeroportuale.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it



Possibile riutilizzo della ferrovia dismessa Treviso – Ostiglia con un sistema people-mover



È evidente che l'onerosità di una tale opera rende necessaria una programmazione congiunta tra AER.TRE., Comune, Provincia e Regione Veneto. La mancanza di alcuna previsione è però di pregiudizio a qualunque possibile futura iniziativa.

OSSERVAZIONE 7

Si chiede di considerare il potenziamento del TPL quale elemento imprescindibile di ogni soluzione all'accessibilità aeroportuale e la programmazione di sistemi di trasporto collettivo alternativi alla gomma, da realizzarsi a medio termine, in accordo con gli enti territoriali.

4. Osservazioni riguardanti il rumore

Per quanto riguarda il rumore, il proponente ha introdotto consistenti modifiche che portano a diverse valutazioni tecniche ed ambientali, in particolare la redistribuzione e la riduzione dei decolli rispetto allo SIA originale con l'introduzione delle nuove procedure di decollo Performance Based Navigation (PBN) e le autolimitazioni della schedulazione hanno cambiato l'impronta acustica dell'aeroporto.

Tuttavia, già oggi vi sono zone in sofferenza e l'aumento del numero di movimenti ipotizzato (fino a 62 movimenti al giorno in media) peggiorerà significativamente la situazione. Non si evince dallo SIA quando e quanto saranno adeguate le abitazioni soggette all'impatto acustico.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

Si rileva inoltre che nell'analisi degli impatti manca una simulazione al 2030 senza modifica delle rotte. Per valutare l'esatto impatto sul territorio sarebbe necessario avere la possibilità di raffrontare il rumore prodotto dagli aeromobili nello scenario al 2030 (con l'aumento dei movimenti aerei) sia con le attuali rotte che con quelle modificate.

Dal confronto della popolazione esposta al rumore nello scenario attuale, si evidenzia che, nello scenario futuro rotte PBN:

1. la popolazione esposta nella Zona B rimarrà invariata rispetto allo scenario 2010, in entrambi gli scenari futuri (2020 e 2030);
2. la popolazione esposta nella Zona A diminuirà del 15% nello scenario 2020, mentre aumenterà del 9% nello scenario 2030.

OSSERVAZIONE 8

Si ribadisce l'inderogabilità degli interventi di bonifica acustica da parte del gestore, a valle dell'eventuale parere di compatibilità ambientale e prima di ogni incremento del numero di voli. Tali interventi riguardano essenzialmente:

- la sostituzione dei serramenti,
- il contributo per la realizzazione di cappotto isolante,
- barriere verdi di adeguato spessore.

Lo SIA dovrà anche contenere un crono-programma per la bonifica acustica degli edifici e prevedere il monitoraggio degli impatti (in accordo con ARPAV).

5. Osservazioni riguardanti il vortex strike

Il vortex strike, ovvero il fenomeno di sollevamento di tegole e coppi o altre lesioni agli edifici legate al passaggio a bassa quota di aeromobili, seppur non mappato e non classificato da ENAC quale evento aeronautico, è evento noto agli abitanti delle zone interessate dalle rotte di decollo e atterraggio di aeromobili.

Anche con riferimento all'Aeroporto di Treviso sono stati segnalati nel recente passato casi di sollevamento di tegole e lesioni alle cortine murarie.

Attualmente tuttavia non è previsto un sistema rapido, efficace e trasparente di ristoro dei cittadini danneggiati da questo fenomeno.

OSSERVAZIONE 9

Si osserva la necessità di monitorare il fenomeno del vortex strike, anche e soprattutto in relazione alle nuove rotte di decollo, qualora autorizzate e di prevedere un adeguato budget per il consolidamento di tegole e coppi e il ristoro a seguito di eventuali danni. Lo SIA dovrà anche contenere un crono-programma per la bonifica degli edifici e prevedere il monitoraggio degli impatti (in accordo con ARPAV).



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

6. Osservazioni riguardanti l'atmosfera

Il tema della qualità dell'aria è uno dei temi centrali dell'impatto ambientale, per le sue ricadute sulla salute della popolazione che vive nell'area di risentimento delle emissioni degli aeromobili e per il bilancio complessivo delle emissioni nell'area della Pianura Padana.

Treviso, come altri capoluoghi padani, sarà probabilmente sottoposto a procedura di infrazione per il costante supero (più del doppio rispetto alla normativa vigente) dei limiti di particolato.

Questo significa che già alle condizioni odierne il comune dovrebbe mettere in atto azioni per la riduzione delle emissioni e quindi anche di riduzione dei consumi di energia da combustibili fossili.

L'impegno assunto con l'approvazione del PAES è di ridurre i consumi energetici del 20% al 2020, obiettivo recentemente rideterminato con la riduzione del 40% al 2030.

È quindi evidente che, in questa situazione, un aumento dei consumi energetici legati all'aumento dei movimenti risulta inaccettabile, a meno che si assumano politiche drastiche di riduzione dei consumi di altre attività umane (altri modi di trasporto, edilizia, settore industriale, agricoltura, ecc.).

In particolare risulta rilevante stimare la sovrapposizione di impatti rispetto al "fondo" ambientale costituito dalle numerose sorgenti già presenti, tra tutte in primis il traffico stradale.

OSSERVAZIONE 10

Si dovrà prevedere un preciso piano di monitoraggio e/o di sorveglianza dello stato di qualità dell'aria che copra il periodo fino al 2030 e individui in via programmatica il posizionamento delle stazioni di misura, la tempistica, la durata e la frequenza di prelievo nonché la tipologia degli inquinanti che si intendono controllare nel tempo. La durata delle campagne di monitoraggio dello stato di qualità dell'aria deve soddisfare i requisiti minimi di qualità del dato previsti dalla normativa di settore (in accordo con ARPAV).

7. Osservazioni riguardanti la salute pubblica

L'analisi effettuata nello SIA per le patologie potenzialmente correlate con la presenza di un aeroporto ha preso come riferimento l'intero territorio dell'ex ULSS n. 9 formato da 37 comuni.

OSSERVAZIONE 11

Si ritiene che debba essere eseguita una valutazione degli impatti sulla salute pubblica raffrontando le medie regionali della mortalità con quella avutasi per il Comune di Treviso. Si ritiene che, viste le ricadute che gli inquinanti prodotti dagli aeromobili possono avere sul territorio in primis rumore e NOx, sia necessaria eseguire anche una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) redatta secondo le linee guida dell'ISPRA completa di una indagine epidemiologica sugli abitanti di Treviso che comprenda le patologie maggiormente correlate alla tossicità di inquinanti atmosferici ed al disturbo causato dal rumore. In collaborazione con ARPAV e Unità Sanitaria competente, saranno da prevedere approfondimenti sugli aspetti di ricadute sulla salute pubblica analizzando un campione significativo di abitanti più esposti.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

8. Osservazioni riguardanti le acque meteoriche

Visti gli approfondimenti operati anche su questa componente, si dovrà tuttavia acquisire il nulla osta idraulico da parte dell'Autorità Competente alla gestione del corpo idrico ricettore delle acque meteoriche e prevedere un corpo recettore degli scarichi, diverso del fossato di via Noalese.

OSSERVAZIONE 12

Le piazzole di sosta delle aeromobili dove si svolgono le operazioni anti icing, dovranno essere opportunamente delimitate per evitarne la dispersione e conseguente lisciviazione da parte delle acque meteoriche.

Le prescrizioni all'eventuale giudizio di compatibilità ambientale dovranno anche comprendere una specifica procedura operativa per la gestione delle eventuali emergenze causate dall'accidentale sversamento di carburante e glicole sul piazzale, tramite l'aggiornamento del "Piano Sversamenti Occasionali" (datato 23.02.2011), estendendo detto protocollo alle aree di progetto.

Si dovranno valutare gli aspetti legati alla compatibilità idraulica degli interventi previsti, ai sensi della DGR 2948/2009, al fine di individuare le opere compensative necessarie per garantire l'invarianza idraulica dell'intervento, le vasche di accumulo devono preferibilmente essere collocate sotto le superfici a parcheggio di progetto.

9. Mitigazioni e compensazioni

Per tutto quanto argomentato fin qui è evidente che il Comune di Treviso chiede una profonda revisione delle ipotesi di partenza e della filosofia del progetto di sviluppo ed esprime una forte contrarietà all'aumento dei movimenti aerei, che non pare supportato da nessuna chiara prefigurazione degli obiettivi economici e di sviluppo del territorio.

In seconda istanza, nel caso in cui il MATTM intenda esprimere un giudizio positivo di compatibilità ambientale, si ritiene che tale giudizio debba essere condizionato alla realizzazione di misure di mitigazione e compensazione tali da ristorare una situazione ben più grave di quella prefigurata dal delta di incremento di numero di movimenti annui previsto dal Piano sottoposto a VIA.

1. Si chiede che ai sensi dell'art. 10, c. 5 della L. 447/95 venga accantonato il 7% delle somme previste annualmente dal piano degli investimenti dello Strumento di Pianificazione e ottimizzazione al 2030 per opere di risanamento acustico, ovvero 3.728.788 fino al 2030.

2. Si chiede che le opere di mitigazione siano attuate fin da subito:

- realizzazione nel 2018 del sottopasso pedonale in corrispondenza dell'ingresso dell'aerostazione;
- realizzazione nel 2018 degli interventi di razionalizzazione della viabilità della Noalese come da osservazioni qui presentate e sotto la supervisione dell'ufficio traffico comunale;



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 - email: postacertificata@cert.comune.treviso.it

- stipula di un accordo di programma per la pianificazione del sistema di TPL innovativo (es. People mover) con gli Enti territoriali, con conseguente impegno di spesa;
- isolamento acustico totale delle abitazioni che risulteranno ricadere all'interno della fascia acustica B a seguito delle nuove rotte e della nuova ripartizione dei decolli;
- isolamento acustico degli edifici realizzati o ristrutturati prima del 1997 all'interno nella fascia A e nelle zone esterne alla fascia A in cui vi è il superamento dei 60 dB (LVA) da verificarsi di anno in anno in Commissione Rumore Aeroportuale ex art. 5 DM 31.10.1997.

3. Redazione della procedura di riparo del vortex strike.

4. Messa a dimora di essenze arboree e arbustive nel Comune di Treviso che possano catturare PM₁₀, CO₂ e inquinanti gassosi previsti quali emissioni fino al 2030.

5. Realizzazione di una centralina di monitoraggio del rumore con specifiche dettate dal Comune in collaborazione con ARPAV che rimarrà di proprietà ed utilizzo del Comune di Treviso con la supervisione di Arpav al fine di poter avere dati certi in ogni momento.

A garanzia che tali opere vengano effettuate si chiede un cronoprogramma degli interventi e la prescrizione in sede di eventuale giudizio di compatibilità ambientale, quale condizione indispensabile non solo al giudizio di compatibilità stesso, ma al mantenimento dell'attuale operatività aeroportuale.

OSSERVAZIONE CONCLUSIVA

VISTO quanto argomentato in queste Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'Aeroporto di Treviso "A. Canova", si chiede un profondo processo di revisione delle ipotesi di fondo e dei contenuti degli elaborati presentati per la procedura di VIA e la successiva ripubblicazione.

Il Sindaco
avv. Giovanni Manildo

Documento firmato digitalmente ai sensi della normativa vigente