



SETTORE Ambiente e Pianificazione Territ.le

Prot. N° 2017/0062473

Treviso, 18/07/2017

Pratica. N° 2012/869

Resp. Procedimento: Assunta De Luca (0422 656895)

Resp. Istruttoria: Assunta De Luca (0422 656895)

Area Qualità dell'aria-energia: Resp. Luisa Memo (0422 656765)

inviato tramite P.E.C.
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.m
inambiente.itAL MINISTERO DELL'AMBIENTE
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)inviato tramite P.E.C.
coordinamento.commissioni@pec.r
egione.veneto.itAlla Regione Veneto
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni
Unità organizzativa Valutazione Impatto
Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99
30121 VENEZIA

e p.c.

inviato tramite P.E.C.
direzione.generale@postacert.enac
.gov.itSpett.le ENAC Ente Nazionale per l'aviazione
civile
Viale Castro Pretorio, 118
00100 ROMA (RM)

OGGETTO: Proponente ENAC
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'Aeroporto "A. Canova" di Treviso.
Valutazione Impatto Ambientale art. 23 D.Lgs. 152/2006.
COMPETENZA STATALE
Comunicazione in merito all'espressione del parere art.25 D.Lgs.152/2006

Con nota n. ENAC-PROT-20/04/2017-0040277-P (prot. Prov. n. 33813 del 20/04/2017) l' ENAC ha depositato l'istanza per l'acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'Aeroporto di Treviso "A. Canova" di Treviso individuando, ai sensi del comma 2 dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, gli enti interessati al rilascio di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, pur senza specificare quali, tra cui compare la Provincia di Treviso.

Da una prima valutazione degli elaborati trasmessi e tenuto conto delle specifiche competenze della Provincia, in forza della normativa statale e regionale a riguardo, si rileva che il progetto in esame non ha i contenuti tecnici necessari al rilascio di alcuna autorizzazione da parte degli scriventi uffici, che non vada oltre a un generale parere di massima sull'ampliamento dell'aeroporto.

Ciò posto, si riportano nel seguito alcune considerazioni di carattere generale:

1. Si segnala che non viene individuata correttamente l'opzione zero, cioè la situazione in cui non si ha la realizzazione dell'opera nel sito individuato, ma viene considerato come stato zero la situazione al 2015, anno in cui il numero di voli fu superiore al tetto fissato dal Ministero dell'Ambiente con il parere interlocutorio/negativo del 2007. Tale scelta viene motivata dal fatto che



l'ampliamento dell'aeroporto risulterebbe già necessario dal Piano di Sviluppo Aeroportuale Nazionale di ENAC. Per quanto a conoscenza di questi uffici tale Piano è attualmente oggetto di VAS e, pertanto, allo stato attuale risultano autorizzate le Linee Guida per la stesura del Piano di Sviluppo e non il Piano stesso.

2. Non viene adeguatamente motivato il passaggio tra area di studio e area vasta. In assenza di dati oggettivi e alla luce delle nuove rotte proposte, si ritiene debbano essere interessati, oltre ai Comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco, anche i Comuni di Casale sul Sile, Casier e Preganziol

Per quanto concerne le tematiche di maggior interesse si evidenzia quanto segue.

VIABILITA'

Attualmente sono in procedura di Valutazione di Impatto Ambientale due progetti denominati:

- *“Strumento di Pianificazione ed ottimizzazione al 2030 dell’Aeroporto Canova di Treviso”* di competenza statale;
- *“Ristrutturazione ed Ampliamento ad uso commerciale in Comune di Treviso - Ditta ALI’ S.p.A.”* di competenza provinciale, la cui documentazione è pubblicata nel sito WEB della Provincia di Treviso al seguente link <http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServePG.php/PI/562510190300/MI/529810190303/T/ALI-SPA>.

Geograficamente i due interventi sono praticamente uno di fronte all’altro, lungo la S.R. 515 Noalese, su un tratto di strada già molto trafficato in comune di Treviso.

E’ del tutto evidente che gli impatti sul traffico veicolare dei due interventi si cumulano. Le ditte proponenti dei due interventi hanno correttamente fatto redigere uno studio trasportistico comune, proponendo una soluzione complessiva e tra loro concordata, ma con dettaglio progettuale non sufficiente.

Si reputano necessarie le integrazioni sotto indicate.

- 1) Sia per gli importanti volumi di traffico generati dal cumulo dei due progetti, sia per l’importanza del traffico già presente sul tratto stradale in esame, si ritiene indispensabile che venga presentata, quantomeno, una planimetria di progetto in scala idonea alla chiara comprensione (in scala non inferiore a 1:2000) che rappresenti l’assetto della viabilità proposta e riguardante il complesso degli interventi.
La stessa dovrà contenere le informazioni tecniche fondamentali in riferimento alle norme di progettazione, quali larghezza delle corsie e della carreggiata, raggi di curvatura, posizione e dimensione dei marciapiedi, dei percorsi ciclabili, delle fermate del bus etc.
- 2) Dovrebbe essere chiaramente indicato cosa realizzerà ciascuno dei due soggetti, illustrando il cronoprogramma degli interventi ed il funzionamento del sistema viario anche nel periodo in cui eventualmente si sarà in presenza di solo uno dei due stralci.
- 3) Dovrebbe, inoltre, essere dimostrata da ciascuna ditta la disponibilità delle aree nelle quali insisteranno gli interventi di propria competenza o indicata la procedura di acquisizione delle medesime che il proponente intende seguire.

Si ritiene che i pareri degli Enti competenti in materia di viabilità dovranno essere espressi sull’intero progetto di sistemazione viaria, atto a risolvere il cumulo degli interventi, oltreché su ciascun eventuale stralcio qualora l’intervento dovesse essere realizzato per stralci. successivi.



IMPATTO ACUSTICO

Si segnala che tutte le considerazioni in materia di impatto acustico elaborate nel SIA partono dal presupposto di utilizzare le nuove rotte elaborate da ENAV e considerate meno impattanti. Tali rotte sono soggette ad autorizzazione preventiva da parte della Commissione Aeroportuale che, allo stato attuale, non ha ancora approvato né il protocollo di sperimentazione delle rotte né, tanto meno, le rotte stesse. Inoltre non risultano autorizzate, dal punto di vista della loro volabilità, dall'Aeronautica Militare. Dal momento che la bozza di protocollo prevede che la sperimentazione si protragga per almeno due anni, e viste le obiezioni già sollevate dai Comuni interessati, basare il SIA su dati riferiti a rotte che non è dato sapere se verranno utilizzate non è, allo stato attuale, la scelta più consona.

Si ritiene di proporre un'integrazione al SIA che valuti gli impatti acustici al 2030 tenendo conto delle rotte attuali.

Va inoltre sottolineato che già con il numero di voli attuali che, si ribadisce, è superiore a quello definito per l'aeroporto di Treviso dal Ministero dell'Ambiente, si hanno superamenti dei valori limite per il rumore, così come si evince dai monitoraggi ARPAV e delle stesse centraline gestite da SAVE e, pertanto, l'aumento del numero di voli al valore previsto per il 2030, pur con una possibile suddivisione degli stessi tra testata 7 (Treviso) e testata 25 (Quinto di Treviso) come previsto dal proponente (10 voli giornalieri verso Treviso), porterebbe al perdurare dei superamenti nei siti già testati oltre al probabile superamento in altri siti nell'area di Treviso. Si segnala che la simulazione effettuata nel SIA per la centralina posta in prossimità della località di Canizzano in comune di Treviso per il 2030 nell'ipotesi di 10 voli/giorno porta a un aumento tra il valore misurato nel 2015 e quello simulato di oltre 10 dB.

Non sono stati presentati dati sulle possibili ricadute di impatto acustico su Casier, Casale sul Sile e Preganziol.

QUALITA' DELL'ARIA

In primis si segnala che vengono utilizzati i dati di una centralina fissa posizionata a Canizzano, gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM), non noti a questa Amministrazione e non reperibili sul sito dell'aeroporto.

Inoltre nel SIA, pur ricomprendendo il contributo del traffico stradale indotto, si assume che nel 2030 vi sarà un parco circolante di veicoli elettrici del 30%: la stima appare quanto meno ottimistica se confrontata con le fonti bibliografiche.

Gli impatti per tutti gli inquinanti vengono considerati trascurabili. Anche ammettendo che i valori forniti siano effettivamente trascurabili, si sottolinea che comunque, all'aumentare del numero di voli, si assiste a un aumento delle emissioni, fatto che non si concilia con il tentativo delle Amministrazioni di portare a un miglioramento della qualità dell'aria, con la riduzione di tutti i possibili apporti.

Va ricordato, a questo proposito, che la zona di Treviso è una di quelle sottoposta ad infrazione da parte della Comunità Europea per i ripetuti superamenti degli standard di qualità dell'aria per i parametri PM₁₀ e No_x.

Tanto si comunica ai sensi dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006.

Distinti saluti

Il Presidente
Stefano Marcon

Avvertenza per coloro ai quali il presente atto è inviato tramite posta elettronica certificata o fax.

La firma autografa è sostituita dall'indicazione del nominativo a mezzo stampa ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs.39/93.

Il presente atto ha piena efficacia legale ed è depositato agli atti dell'Amministrazione Provinciale di Treviso.