



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 22 del 10.11.2020

Progetto:	<p><i>Parere Tecnico</i></p> <p>Aeroporto di Treviso - Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030</p> <p>ID_VIP: 3607</p>
Proponente:	<p>ENAC</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Commissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 gennaio 2020 n. 7 di nomina del Presidente della Commissione VIA e VAS e dei Coordinatori delle Sottocommissioni e di individuazione dei Componenti delle Sottocommissioni VIA e VAS;

PREMESSO che:

- Con parere 2987 del 29/3/2019 successivamente integrato con parere 3096 del 2/8/2019 e con terzo parere 3392 in data 20/5/2020 la precedente CTVIA esprimeva parere favorevole con prescrizioni sul progetto, a seguito di un procedimento complesso con richieste di integrazioni e due ripubblicazioni della documentazione integrativa, tali da consentire al pubblico la presentazione di articolate osservazioni. Le plurime espressioni di parere della CTVIA sono discese dalla richiesta della Direzione di approfondire alcune tematiche della valutazione relative all’impatto sanitario e al rumore, sollevate anche dopo la chiusura del termine per la formulazione di osservazioni da parte del “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Treviso”.
- Con nota acquisita al prot. n. 57385/MATTM del 23/07/2020, l’Ufficio di Gabinetto rappresentava che “*a parere della Segreteria tecnica permangono alcune perplessità circa la completezza dell’analisi dei profili di criticità segnalati, riguardanti, in particolare, la valutazione dell’impatto acustico*”.
- Effettuate le opportune verifiche, sulla base di una rinnovata valutazione positiva di compatibilità ambientale resa dalla precedente commissione, la Direzione Generale CRESS ha ritenuto di confermare la proposta di decreto, e in data 6/08/2020 ha inviato nuovamente lo schema di decreto alla firma del Sig. Ministro.

- Con nota prot. 15043/UDCM del 17/08/2020, assunta al prot. 64950/MATTM del 19/08/2020, l'Ufficio di Gabinetto ha comunicato che, alla luce dell'ulteriore nota pervenuta dal Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, assunta al prot. 64941/DVA del 19/08/2020, *“ritenendo non esaminate in modo esaustivo nel parere trasmesso talune problematiche puntualmente evidenziate nella lettera dei cittadini con particolare riferimento all'analisi del rischio sanitario e all'indagine fonometrica, il Signor Ministro chiede che la richiamata lettera dei cittadini, unitamente ad ogni altra documentazione utile, sia sottoposta all'attenzione della rinnovata Commissione VIA/VAS in virtù della presenza di professionalità competenti in specifici settori, affinché sia reso un parere definitivo”*.
- Con nota 66472 del 27/08/2020, acquisita dalla CTVIA con prot. 2599 del 27/08/2020, la Direzione Generale CRESS, nel trasmettere la nota prot. 15043 del 17/08/2020 ha chiesto alla Commissione tecnica di valutare quanto rilevato dal Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, ai fini di un'eventuale riformulazione del parere di compatibilità ambientale.

TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO

- grati per la fiducia nell'attuale CTVA, si osserva preliminarmente che l'iter proposto non pare suscettibile di accoglimento ove qualificato, come riesame “improprio” del parere reso dalla precedente Commissione, in quanto un siffatto procedimento di secondo grado si applica solo ai provvedimenti definitivi, nel caso in oggetto al decreto di VIA, in cui confluisce il parere della CTVA, mero atto endoprocedimentale.
- Oltretutto si evidenzia che già la CTVA, nella sua composizione precedente, ha confermato già in due occasioni le proprie valutazioni di compatibilità ambientale, all'esito di un percorso partecipato, in cui risulta che il Comitato predetto abbia potuto partecipare presentando plurime osservazioni, in più tornate e più precisamente:
 - o Osservazioni del Comune di Quinto di Treviso in data 04/07/2017
 - o Osservazioni del Sig. Paolo Scroccaro in data 05/07/2017
 - o Osservazioni del Sig. Alessandro Sottana in data 12/07/2017
 - o Osservazioni del Sig. Elio Mantini per conto della Lista civica "Quinto Futura" in data 12/07/2017
 - o Osservazioni del Sig. Paolo Scroccaro in data 12/07/2017
 - o Osservazioni del Comune di Casier in data 13/07/2017
 - o Osservazioni del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso in data 14/07/2017
 - o Osservazioni del Comune di Preganziol in data 17/07/2017
 - o Osservazioni di Rachello Costruzioni Srl in data 17/07/2017
 - o Osservazioni della Sig.ra Chiara Botteon in data 17/07/2017
 - o Osservazioni del Comune di Zero Branco in data 17/07/2017
 - o Osservazioni del Comune di Treviso in data 18/07/2017
 - o Osservazioni della Provincia di Treviso in data 19/07/2017
 - o Osservazioni del Dott. Valdo Tamantini per conto del Comune di Zero Branco in data 21/07/2017
 - o Osservazioni del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso in data 03/08/2017
 - o Osservazioni del Parco Naturale del Fiume Sile in data 02/10/2017

- Osservazioni dell'Associazione Comitato per la Riduzione dell'impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso in data 13/11/2017
 - Osservazioni dell'Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso in data 29/01/2018
 - Osservazioni dell'Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso in data 26/03/2018
- Secondariamente l'iter prospettato non risponde alla tipicità del procedimento amministrativo, oltre a dilatare le tempistiche del procedimento, che si sono protratte oltre ogni ragionevole durata, specie in ragione della già rilasciata e confermata valutazione ad opera della CTVIA, in tre successivi pareri. E più precisamente: parere positivo con prescrizioni n. 2978 del 29/03/2019, successivamente integrato con pareri n. 3096 del 2/08/2019 e n. 3392 del 08/05/2020.
- In terzo luogo si tratterebbe di una fase non prevista normativamente, posto che le osservazioni del pubblico sono consentite solo nei termini scanditi chiaramente dall'art. 19 del d.lgs. 152/06, mentre dare ingresso a una nuova valutazione di osservazioni tardive, per di più a pareri già espressi sia dalla CTVIA che dal MIBACT, genera un aggravio del procedimento, e una disparità di trattamento a carico del proponente, tali da precludere all'attuale CTVIA di dare ingresso a una fase non tipizzata e opaca di rinnovazione del giudizio all'interno della procedura di valutazione di impatto ambientale, posto che siffatta soluzione sarebbe foriera di inevitabili ricorsi.
- In questo contesto la CTVA attuale può avere semmai un diverso ruolo, ovvero quello di rendere alla Direzione un parere tecnico, ai sensi di quanto previsto dal D.M: 342/2017, volto a fornire elementi istruttori integrativi di supporto alla discrezionalità provvedimentoale di cui gode l'amministrazione nella formulazione dell'atto conclusivo del procedimento. Ciò in particolare quanto agli aspetti di natura sanitaria, in considerazione, come ha rilevato il Ministero, della presenza di esperti all'interno della rinnovata composizione dell'organo.

A tal riguardo, sulla base di un'analisi dei pareri resi, si osserva:

- (i) che la CTVA nel parere n.3096 del 2 agosto 2019, confermata dal successivo parere CTVA dell'8 maggio 2020) indicava la prescrizione n.10 Ante Operam, per la quale, a cura del proponente "dovrà essere redatto uno studio specifico circa la salute pubblica definito di comune accordo tra l'ARPAV e l'Unità Sanitaria Locale e sviluppato su un campione significativo di abitanti esposti agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale anche per comprendere l'efficacia delle misure di contenimento del rumore adottate";
- (ii) che nel SIA dell'aprile 2017 nella sezione C si affronta la tematica della sanità pubblica e a pag.21 si riconosce un incremento del 15% degli ossidi d'azoto causato dal PSA su ricettori sensibili;
- (iii) che nello stesso documento nella stima del rischio cancerogeno (tabella c6.1) da benzo(a)pirene si fa riferimento a Unit Risk differente da quella previsto dalla Organizzazione Mondiale della Sanità. e che manca la stima degli effetti cancerogeni prodotti dal PM_{2.5};
- (iv) che nello stesso documento sono riportati solo i dati di mortalità della provincia di Treviso, e non quelli dei due comuni impattati (Quinto di Treviso e Treviso), e che non figurano i dati dei ricoveri ospedalieri per patologie legate all'inquinamento atmosferico (malattie cardiovascolari, malattie respiratorie croniche, asma bronchiale);
- (v) che inoltre nel SIA "Quadro di riferimento, Atmosfera" dell'aprile 2017 si fa riferimento a concentrazioni ambientali misurate da ARPAV nell'area oltre la soglia per PM₁₀ e PM_{2.5};

la Commissione Tecnica di Verifica Ambientale – VIA e VAS

Commissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

Preliminarmente rileva di non poter procedere a revisione nel merito del parere n. 2978 del 29/03/2019, successivamente integrato con pareri n. 3096 del 2/08/2019 e n. 3392 del 08/05/2020.

Sulla scorta dell'analisi supplementare svolta invece quanto ai profili dell'impatto sanitario, ritiene che la Direzione possa, nell'ambito della propria discrezionalità tecnica, integrare il quadro della prescrizione n.10 contenuta nel parere n.3096 del 2 agosto 2019, poi confermata dal parere CTVA del 8 maggio 2020, nel modo seguente: *"Lo studio dovrà valutare anche gli eventuali effetti dell'inquinamento atmosferico e dovrà includere dati epidemiologici sui ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie croniche, asma bronchiale, malattie cardiovascolari e tumori polmonari nei due Comuni impattati dall'aeroporto (Treviso città e Quinto di Treviso) oltre che sui relativi dati di mortalità. Nello studio sarà riformulata la stima del rischio cancerogeno da benzo(a)pirene usando l'unit risk dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e sarà inclusa anche la stima del rischio cancerogeno da PM2.5 sia per lo specifico apporto delle emissioni aeroportuali anche attraverso il particolato secondario sia per il rischio cumulativo relativo ai ricettori sensibili."*

Qualora all'esito dei monitoraggi i dati risultassero più critici di quelli prospettati o stimati dalla procedura che ora attende la conclusione, potrebbe essere richiesta dai portatori di interesse quanto disposta d'ufficio la riedizione del procedimento di VIA per l'adozione delle misure correttive, come previsto dall'art. 28 commi 6 e ss. del D. lgs. 152/06, per cui *"qualora all'esito dei risultati delle attività di verifica di cui ai commi da 1 a 5, ovvero successivamente all'autorizzazione del progetto, dall'esecuzione dei lavori di costruzione ovvero dall'esercizio dell'opera, si accerti la sussistenza di impatti ambientali negativi, imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell'ambito del procedimento di VIA, comunque non imputabili al mancato adempimento delle condizioni ambientali da parte del proponente, l'Autorità competente, acquisite ulteriori informazioni dal proponente o da altri soggetti competenti in materia ambientale, può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate e disporre l'adozione di opportune misure correttive. Nei casi in cui, al verificarsi delle fattispecie di cui al comma 6, emerga l'esigenza di modificare il provvedimento di VIA o di stabilire condizioni ambientali ulteriori rispetto a quelle del provvedimento originario, l'Autorità competente, ai fini della riedizione del procedimento di VIA, dispone l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, assegnando al proponente un termine non superiore a novanta giorni."*

Il Presidente

Ing. Luigi Boeri