

# Italia Nostra

Associazione per la tutela del patrimonio  
storico artistico e naturale della Nazione

## SEZIONE di TREVISO

Ex scuderie di Palazzo Bomben  
Via Comarotta, 9-c/o Fondazione Benetton  
tel. 0422-5121 fax 0422-579483  
email treviso@italianostra.org



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0011183 del 10/05/2012

**FAX** pag. 1+16



di raccomandata AR anticipata via fax 06-57225994 e  
via e-mail dgssalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it

Spett.le  
Ministero dell'AMBIENTE e della TUTELA  
del TERRITORIO e del MARE  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

fax 06-57225994



Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale 2010-2030 "Antonio Canova" di Treviso.  
ULTERIORI OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE.  
Relazione 2.

Anticipo via fax la relazione 2 del 7-5-2012 avente per oggetto ulteriori osservazioni sulla  
procedura autorizzativa e sulla Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan del Progetto di  
ampliamento dell'aeroporto di Treviso "A. Canova", che viene spedita per raccomandata AR

La relazione viene anticipata anche per posta elettronica certificata.

Per comunicazioni contattare: ing. Romeo Scarpa, presidente pro-tempore della sezione di Treviso  
di ITALIA NOSTRA, tel. 348 8717810 e-mail [treviso@italianostra.org](mailto:treviso@italianostra.org)

Distinti saluti.

per la Sezione di Treviso di ITALIA NOSTRA  
Il presidente pro-tempore  
Romeo Scarpa



## ULTERIORI OSSERVAZIONI

Le presenti osservazioni integrano il documento predisposto dalla sezione di Treviso di ITALIA NOSTRA con la collaborazione di WET Engineering (relazione 1)

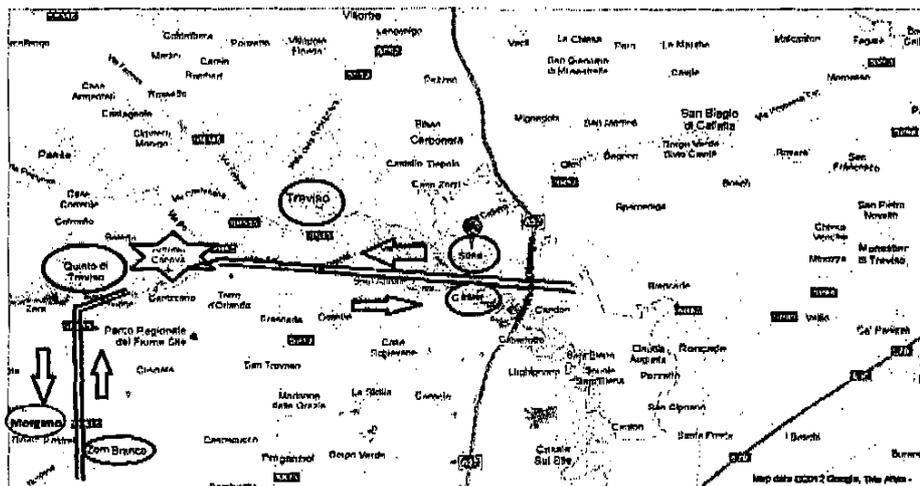
### 1.1 Mancato coinvolgimento Comuni Morgano, Zero Branco, Casier e Silea

La procedura VIA presentata da ENAC ha interessato i soli Comuni di Quinto e Treviso, cioè i due comuni che ricomprendono territorialmente l'area della pista dell'aeroporto "A.Canova", ma si rileva che:

- come si evince dal paragrafo D5.1 di tale documento, "il gestore aeroportuale, (...) ha delegato IATA di individuare possibili soluzioni" per ridurre l'impatto rumore; si stanno cioè studiando delle modifiche alle rotte di avvicinamento e di decollo (vedi pag.56 della "Sintesi non tecnica"), che interessano certamente i Comuni limitrofi a est di Treviso (cioè Casier e Silea) ed i Comuni limitrofi a sud di Quinto (cioè Morgano, Preganziol e Zero Branco).
- le rotte di attuali (vedere anche pagine 30-31 della "Relazione e piano degli investimenti" del Masterplan) interessano in modo evidente tali Comuni;
- la ricaduta degli impatti del PSA viene riconosciuta essere influente su "area vasta" anche a pag. 5 della "Sintesi non tecnica", dove si precisa che *"le analisi vengono riferite ad un ambito di influenza potenziale entro cui possono manifestarsi effetti ambientali significativi a seguito degli scenari di sviluppo del Masterplan"*.

E' evidente quindi che i comuni limitrofi a quelli dov'è ubicata la pista non possono non essere interessati sin dall'avvio dal procedimento di VIA, in quanto in questo modo si ledono diritti fondamentali di partecipazione al procedimento (leggasi possibilità di richiedere una "inchiesta pubblica").

Si consideri inoltre che i Comuni di Preganziol, Casier e Zero Branco ospitano produzioni tipiche agroalimentari di qualità, che certamente risentiranno di impatto negativo da valutare .



Rotte e interferenza con Comuni non interessati da deposito documentazione VIA

## **1.2 Scenari di sviluppo ed opere già eseguite**

Il proponente ENAC nel Masterplan presentato nel marzo 2012 dà chiara evidenza del fatto che sono già state eseguite e completate nel 2011 una serie di opere propedeutiche allo sviluppo dell'aeroporto, che sono oggetto di contenzioso al TAR VENETO, che si esprimerà nel merito nel giugno 2012.

Il gestore ha proseguito le opere nel 2011 senza attenersi all'ordinanza di sospensione degli stessi concessa dal TAR VENETO ed annullata poi dal Consiglio di Stato a lavori praticamente conclusi.

Appare evidente che la presentazione del Masterplan è in ritardo di anni ed infatti dopo il "parere negativo interdicutorio" del Direttore Generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 14-5-2007, il Masterplan viene presentato solo oggi, mentre era evidentemente dovuto prima dell'inizio dei lavori, che sono stati esclusi dalla procedura VIA con parere n.698 del 15 aprile 2011.

Ovviamente non sussiste in alcun modo una procedura di VIA "in sanatoria" o ex post per cui diventa non congruente con la situazione reale attuale (oggi marzo 2012), quanto descritto nel Masterplan.

Si veda per esempio il paragrafo 15.2 della "Relazione e Piano degli investimenti" relativo alle piste che rappresenta una situazione non conforme alla realtà (vedi fig.51); si noti che questo documento è datato "luglio 2011" mentre gli altri sono aggiornati a "marzo 2012" proprio per "dimostrare come attuale" una situazione di fatto già realizzata per tutti gli aspetti dei lavori 2011.

Nella "Sintesi non tecnica" a pagine 4 tali opere sono identificate come "in fase di realizzazione", mentre sono terminate con la riapertura dello scalo da gennaio 2012.

Altrettanto criticabile è la mancata informazione, sempre a pagina 4 della "Sintesi non tecnica", che il procedimento relativo all'esclusione di tali "opere in corso", escluse dalla procedura VIA con Decreto n.43 del 27-5-2011, è oggetto di ricorso al TAR ancora da discutere nel merito.

Si richiede che la documentazione relativa allo stato attuale 2012, sia modificata e resa conforme alla realtà e non presenti le evidenti incongruenze rilevate al fine di garantire una corretta definizione dello stato del procedimento di VIA.

### **1.3 Valutazione alternative ed "opzione zero"**

E' totalmente carente e mancante nella documentazione presentata la valutazione di alternative alla proposta di sviluppo e l'analisi dell'"opzione zero".

Il procedimento VIA è certamente in ritardo di anni in quanto sarebbe stato necessario molti anni fa; oggi il proponente sembra dare per scontato e necessario lo "sviluppo" dell'aeroporto "Canova" di Treviso e quindi non esamina, nemmeno per escluderle, potenziali alternative e la possibilità di mantenere l'attività dell'aeroporto come autorizzata.

Relativamente all'"opzione zero", si richiede che sia chiarita dal proponente la dimensione dell'attività oggi autorizzata dalle Autorità Competenti perché è evidente a tutti ed ammesso dal gestore che da molti anni l'utilizzo dell'infrastruttura avviene in violazione alle autorizzazioni con un numero di "movimenti" eccedenti il limite fissato dal Ministero dell'Ambiente nel parere negativo "interlocutorio" del 2007 cioè 16.300 movimenti annui.

Si veda la tabella 1 del paragrafo 4 della "Relazione e piano degli investimenti" del luglio 2011 dove il proponente dichiara numeri di movimenti sempre superiori a tale limite ed in particolare 19120 movimenti nel 2008, 18300 movimenti nel 2009 e 20600 nel 2010.

Si richiede che la documentazione relativa allo stato attuale 2012, sia modificata e resa conforme alla realtà e non presenti le evidenti incongruenze rilevate.

Relativamente alle "alternative", si osserva che è evidentemente criticabile affermare che:

- l'aeroporto di Treviso sia definito come "primario" in uno studio per lo sviluppo della rete aeroportuale redatto proprio dal proponente;
- esiste una pista di adeguate capacità e dimensioni, oggi in uso all'Aeronautica Militare, nel Comune di Istrana che deve essere analizzata come "alternativa"; vedere fig.20 della "Sintesi non tecnica" dove è evidente la posizione di tale infrastruttura servita dalla SS 53;
- esiste un programma di sviluppo dell'aeroporto di Tessera, la cui analisi è in corso e dovrebbe essere valutata come "alternativa" all'espansione dell'attività a Treviso.

Si osserva quindi che la procedura di VIA manca di questa fondamentale parte di analisi e deve essere evidentemente integrata.

Si osserva inoltre che la mancata procedura di VAS sulla questione comporta l'elusione di evidenti analisi su un tema infrastrutturale chiaramente "strategico".

#### 1.4 Conformità alla normativa urbanistica e di riferimento vigente

Già evidenziato che la conformità allo "Studio per lo sviluppo della rete aeroportuale nazionale" del paragrafo 3.1 pag.15 della "Relazione e piano degli investimenti" del luglio 2011 redatto dallo stesso proponente, è evidentemente ovvia e priva di qualsiasi valore ai fini della valutazione VIA, si osserva che:

- il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto vigente è del 1990 cioè dell'altro secolo ed ha un valore puramente formale, visto che riguarda una situazione di oltre vent'anni fa;
- il Piano Regionale dei Trasporti citato nel Masterplan è solamente adottato nel 2005 ( con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005). Da ormai 8 anni deve essere approvato dal Consiglio Regionale Veneto... senza alcun esito!!
- Il PTRC e il PTCP sono documenti di coordinamento approvati solo di recente dalle rispettive amministrazioni e sono documenti di coordinamento pieni di "buone intenzioni", ma privi di contenuti sostanziali;
- Per il Comune di Treviso è stato formalizzato il "Documento preliminare al Piano di Assetto del Territorio", approvato con D.G.C. n. 232 del 25/05/2011; tale documento non è in alcun modo preso in considerazione dalla documentazione di progetto.  
Il documento preliminare al PAT, non considerato dal Masterplan, prevede al cap. 8.5 – Aeroporto:  
*"Anche per l'ambito dell'aeroporto si prevedono interventi urbanistici volti alla riqualificazione dei servizi e delle aree ad esso limitrofe;  
Il PAT dovrà tenere in debita considerazione il Piano di sviluppo dell'area Aeroporto e la domanda di adeguati e conseguenti servizi che detto sviluppo comporterà.  
In particolare dovranno essere messi in sicurezza i collegamenti pedonali tra aeroporto e parcheggi pubblici, potenziando quest'ultimi.  
Dovrà essere previsto un sistema di collegamenti veloci e non inquinanti con il polo ferroviario per ridurre i problemi di congestione del traffico meccanico sulla viabilità di accesso all'aeroporto.  
Potrà essere ipotizzato un collegamento ferroviario con terminal presso l'aeroporto nell'ambito del progetto denominato S.F.M.R. che collegherebbe l'aeroporto con il centro storico".*
- anche il Comune di Quinto ha elaborato il proprio PAT in conformità alla LR 11/2004, ma non viene fatto alcun riferimento a tale strumento vigente.

Risulta evidente che la proposta progettuale presentata prevede uno sviluppo dell'attività aeroportuale che non considera alcuna di tali previsioni, non prefigura nell'arco dei vent'anni analizzati alcuno sviluppo di tali situazioni al contorno ed anzi prefigura lo "sviluppo", mantenendo , per esempio, un unico accesso su gomma da unico punto all'aeroporto "Canova".

Si osserva che è fortemente limitativo dello strumento VIA, prevedere uno sviluppo di un'infrastruttura in un arco ventennale, che movimenterà milioni di passeggeri, considerando e proponendo solo la razionalizzazione della logistica interna all'infrastruttura e sottovalutando le conseguenze sul contorno, che sono indipendenti dal proponente, ma sono dati reali di fatto, evidenti, noti e particolarmente "critici".

Particolarmente grave risulta la situazione della "zonizzazione acustica" aeroportuale che ENAC dovrebbe aver trasmesso ancora nel 2003 e fino ad oggi il Comune di Treviso non ha provveduto a recepire.

### 1.5 Criticità della situazione attuale

E' ammesso e chiaramente evidenziato nel Masterplan che la localizzazione ed il rapporto con il territorio ha un'evidente **limitazione fisica** costituita da:

- fiume Sile confinante a sud della pista aeroportuale;
- strada regionale SR51 "Noalese" come unico accesso;
- insediamenti abitativi e produttivi di Treviso (a 3km dalla pista) e Quinto di Treviso (a meno di 2 km dalla pista).

Tali criticità sono ribadite al paragrafo 6.4 della "Sintesi non tecnica" dove si afferma che:  
*"Nel complesso la posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto, ma (? ndr) che sono state affrontate ed analizzate nell'ambito del piano di sviluppo."*

Tale dichiarazione rimane una generica affermazione che non trova alcun significativo riscontro se si analizza l'intero masterplan.

Paradossale è inoltre l'affermazione del paragrafo successivo:

*"L'operatività dell'aeroporto è inoltre influenzata dalla presenza del Comune di Quinto sul prolungamento della pista 07-25 in direzione ovest..."*.

E' ovvio a tutti da anni che questo è uno dei principali problemi per la questione, ma questo dipende dalla presenza della pista 07-25 in quella posizione e non dalla presenza del Comune di Quinto, che ovviamente pre-esiste alla pista aeroportuale!

La presenza dell'aeroporto viene presentato come un dato di fatto, che pare indiscutibile, ed il contorno della realtà sembra doversi adattare o modificare alle specifiche esigenze di sviluppo dello stesso.

Un'evidente questione che viene trascurata, nel fondamentale settore della "sicurezza", nell'ambito della richiesta di aumento di operatività della pista, è per esempio l'**insufficienza degli spazi RESA** (runaway end safety area), che già oggi sono insufficienti e lo resteranno anche in futuro, visti i vincoli fisici esistenti (vedi foto sulla testata 07 che arriva... in acqua!).



Altra questione che viene sotto analizzata e sarà oggetto di specifica osservazione è l'inevitabile impatto negativo che lo sviluppo dell'aeroporto costituisce per il fiume Sile, protetto da specifica normativa regionale come "parco" o per la viabilità sulla SR "Noalese", che è già ora in condizioni di criticità e non potrà certamente avere mitigazioni sufficienti dalla semplice realizzazione di una rotonda di fronte al terminale passeggeri, senza nemmeno un accesso alla questione dell'attraversamento pedonale che già oggi determina code fino all'abitato di San Giuseppe di

Treviso e dell'area Stiore, interferendo anche con la rotatoria della SS 53 in prossimità dello scalo. Nell'analisi delle criticità al paragrafo 7 della "Sintesi non tecnica" sono accennati le questioni che poi non trovano più riscontro (e soluzione o proposta di mitigazione) nel resto del documento presentato:

- accessibilità: unico punto di accesso da SR 515 "Noalese" con collegamenti con il centro di Treviso ogni 30 minuti e tempi di percorrenza medi superiori ai 20 minuti nei momenti di punta proprio per la presenza dello scalo; il vero collegamento è con linee extra urbane perché lo scalo è sostanzialmente a servizio di turisti low-cost diretti a Venezia e "deportati" direttamente dallo scalo alla città lagunare;
- ripartizione modale: la percentuale di trasporto via bus è circa il 50% e di fatto rappresenta un'anomalia visto che la linea cittadina di bus ha una frequenza di 30 minuti; il dato diventa comprensibile se si considera che lo scalo trevigiano rappresenta solo una pista di servizio dello scalo di Tesserà per di più a servizio di un unico monopolista (Ryan Air); un dato trascurabile a livello statistico, ma significativo per capire le "potenzialità di sviluppo" dello scalo è il fatto che si tratta di uno dei pochi aeroporti italiani che è possibile raggiungere in bicicletta o motorino da un capoluogo di provincia!!
- viabilità di accesso e distribuzione interna: "la SR Noalese" è adiacente allo scalo e a ridottissima distanza e anomala, per tale ragione, distanza dal Terminal Passeggeri", viene affermato e poi si procede al raddoppio della superficie del Terminal!!  
"La SR 515 (...) è strada a due corsie (...) carente di marciapiedi e con presenza di fossati..." e quindi?? Si progetta di usarla come unico punto di accesso per 4-6 milioni di passeggeri all'anno!!  
Gli attraversamenti pedonali per lo più disordinati dei pedoni in accesso o in uscita all'aerostazione, oltre a mettere a rischio la sicurezza degli stessi, causano notevoli rallentamenti del traffico con formazione di lunghe code sulla rotonda e sulle corsie di accesso della tangenziale, lunghe code sull'arteria di attraversamento del quartiere di San Giuseppe con rallentamenti dei flussi veicolari che si estendono ben oltre il sovrappasso ferroviario; mentre in entrata a Treviso lunghe code sulla Noalese fino oltre il confine geografico del Comune di Treviso con Quinto. L'effetto dei congestionamenti veicolari comporta un ulteriore peggioramento della qualità dell'aria.
- parcheggi: "La dotazione attuale dei parcheggi è il grande punto critico... (!!!)" e come si dimostrerà in specifica osservazione il PSA ne sottovaluta il numero necessario riducendo arbitrariamente lo standard medio necessario.  
Oltre a questo non è documentata la carenza e l'elevato costo dei parcheggi in prossimità dell'Aerostazione: questi fatti comportano l'utilizzo giorno notte di parcheggi liberi anche a distanza di circa un chilometro dall'Aerostazione. Ciò è facilmente riscontrabile nel parcheggio della Lottizzazione "Luigina", che si prospetta sulla strada Noalese in prossimità del confine comunale con Quinto; in questo tratto di strada è frequente incontrare pedoni con bagaglio che percorrono la strada, per tratti priva di marciapiedi lungo il ciglio: un'evidente esempio del fatto che la situazione parcheggi è già critica oggi e non può essere risolta o mitigata con un aumento di 800 posti auto, raddoppiando o triplicando in numero di passeggeri annui.
- terminal passeggeri: l'edificio è stato inaugurato solo 5 anni fa ed è ovviamente sottostimato rispetto al piano di sviluppo in quanto dimensionato su uno standard di 1,5 milioni di passeggeri annui; oltre al fatto che tale ammissione è una pessima dimostrazione di programmazione da parte del gestore e del proponente, se fosse realistica l'ipotesi di sviluppo richiesta, si osserva che è proprio le limitazioni fisiche, dichiarate nel paragrafo 7.2, sono la dimostrazione del fatto che non è ipotizzabile l'ampliamento del terminal, pur in condizioni di riduzione degli standard di dimensionamento come viene fatto e che sarà oggetto di specifica osservazione;

- fognatura e depurazione: evidente una discrasia al paragrafo 9.5 della "sintesi non tecnica" dove viene dichiarato che "le piste, previa raccolta tramite fognoli di bordo, attualmente scaricano nel fiume Sile"!!  
In realtà attualmente la situazione non è più così perché sono stati realizzati nel 2011 interventi per collettare e depurare tali acque di dilavamento, che però per oltre 20 anni sono state scaricate nel fiume di risorgiva più lungo d'Italia, senza che nessun ente di controllo eccepisse alcunché!

## 1.6 Quadro previsionale traffico passeggeri e movimenti

L'analisi per la previsione del traffico aereo per lo scalo trevigiano analizza il trend 2000-2010 evidenziando ancora una volta una gestione dello scalo con movimenti superiori a quanto consentito, senza che questo abbia mai costituito il benchè minimo problema: una ben strana modalità di applicare un "limite" (n.16.300 movimenti/annui), che viene formalizzato, ma non pare sia necessario rispettare...

La valutazione previsionale viene calcolata come media tra vari modi, ma viene scelto al paragrafo 11.5 uno scenario medio che si attesta a 4,3 milioni di passeggeri annui.

Considerando le potenzialità della pista, che il gestore dichiara capace di sopportare 16 movimenti/orari ed il numero medio di passeggeri movimenti determinato al paragrafo 10.1.2 (134 passeggeri/movimenti al 2010 proiettati a 148 passeggeri/movimento al 2030 con indice di riempimento stimato), il numero di passeggeri annui che il gestore potrà (e ovviamente vorrà...) portare allo scalo trevigiano, se il mercato continuerà il trend positivo, sarà almeno di 6,5 milioni di passeggeri/annui.

Si osserva quindi che in termini di VIA e dimensionamento delle strutture "air side" e "land side" sia da considerare la previsione più sfavorevole e non la previsione media, al fine di avere una valutazione di quello che potrebbe succedere anche nel caso (auspicato dal Gestore e dal Proponente) che la pista ed i servizi vengano utilizzati al massimo delle rispettive potenzialità.

Relativamente al numero di movimenti, si osserva che il dato di previsione assunto è anche in questo caso sottostimato rispetto alle potenzialità della pista; con 16 movimenti/ora su 365 giorni con 17 ore di attività si possono avere anche una simile ipotesi:

- 10 ore di attività per 365 giorni con 10 mov/ora =  $10 \times 365 \times 10 = 36.500$  movimenti
- 7 ore di attività per 365 giorni con 16 mov/ora =  $7 \times 365 \times 16 = 40.880$  movimenti
- totale scenario auspicabile per gestore 77.380 movimenti

Ipotizzando un indice di riempimento degli aerei medio di 100 persone/movimento si hanno 7,7 milioni di passeggeri annui.... e trattasi di dato medio e non massimo.

Il dato massimo è  $17 \times 365 \times 16 = 99.280$  movimenti/anno che sarebbe un "sogno" per il gestore con un innegabile "utilità" in termini di utili (economici).

Si richiede il dimensionamento degli standard, delle mitigazioni e la valutazione degli impatti anche in uno scenario di "vero" sviluppo dello scalo aeroportuale (almeno 6 milioni di passeggeri/annui nel 2030) cioè che tenga conto:

- della capacità del gestore privato di massimizzare gli utili con riduzione dei costi;
- della potenzialità della pista che si cercherà di sfruttare al massimo con gli stessi addetti e servizi (massimo utile a costi fissi)
- dell'interesse di Regione Veneto (tramite Veneto Sviluppo), di Provincia di Treviso e di Comune di Treviso di favorire la redditività della controllante SAVE, di cui sono soci e sui cui utili fanno affidamento i bilanci delle Amministrazioni.

## 1.7 Capacità e fabbisogni infrastrutturali

Nella "Relazione e Piano degli investimenti" di luglio 2011 al paragrafo 12.1 si specifica che *"l'obiettivo di questa parte del Masterplan è quello di identificare l'adeguatezza delle infrastrutture esistenti, evidenziarne il fabbisogno ed infine stabilire in quale scenario futuro saranno necessari nuovi servizi ed infrastrutture per soddisfare la previsione di domanda, evitando sotto o sovradimensionamenti"*.

Nell'analisi svolta, si osserva che i dati numerici di partenza sembrano tarati preventivamente per arrivare alla conclusioni fisicamente possibili per l'area, che come è noto, ha fortissime limitazioni....

I dati di ingresso del paragrafo 12.1 sono tutti di provenienza interna al gestore e quindi tendenzialmente non ufficiali. La valutazione con metodo FAA o con metodo della 30° ora sono fin troppo "coincidenti", mentre le valutazioni sui picchi dell'estate 2010 danno dei riferimenti massimi anche di 1500 passeggeri per ora nel periodo più intenso.

Si osserva poi che vi è evidente contraddizione con il paragrafo 12.2 relativo alla capacità richiesta in movimenti orari, che potranno esser secondo lo studio 11 mov/ora nel 2015 fino a 15 mov/ora nel 2030 (pag.69).

Come si concilia un dato di "livello di domanda oraria di picco che ci si aspetta verrà superato solo per poche ore durante l'anno" con 15 movimenti/ora di aerei con 140 persone cadauno (140 passeggeri/movimento x 15 movimenti/ora = 2100 passeggeri/ora)?

Anche il dato proposto per il 2015 è esuberante rispetto al valore medio che viene scelto per il dimensionamento delle infrastrutture "air side": 140 passeggeri/ora x 11 movimenti/ora = 1540 passeggeri/ora.

Se tengo conto di una riduzione media di capienza per movimento dell'80%, i dati diventano rispettivamente  $2100 \times 0,8 = 1680$  passeggeri/ora e  $1540 \times 0,8 = 1232$  passeggeri/ora.

Tali valutazioni ovviamente sono confermate dalle potenzialità delle piste che al paragrafo 12.3 vengono chiaramente date per 16 movimenti/ora cioè un movimento ogni 4 minuti (e questo ovviamente è l'obiettivo ottimale per il gestore!).

Il dimensionamento di tutte le infrastrutture "air side" viene tarato su un valore stimato di passeggeri sottostimato al 2030 (4,3 milioni) e questo comporta la sottostima di tutti i dimensionamenti.

D'altronde se si conosce l'ambito, si comprende benissimo che è già una forzatura prevedere 4,3 milioni di passeggeri e quindi un dimensionamento su 6-7 milioni di passeggeri è semplicemente "impossibile".

Il valore di TPHP<sup>1</sup> pari 1073 passeggeri/ora, che deriva da una semplice tabella FAA<sup>2</sup> che stabilisce che:

- per aeroporti con passeggeri/anno compresi tra 1 e 10 milioni si determina il valore TPHP applicando il coefficiente 0,05 (5%) al numero totale di passeggeri annui. Il sistema
- (usando metodo FAA) che è sottostimato e deve essere portato, come minimo, a 1300-1400 passeggeri/ora.

L'utilizzo di una tabella americana per la stima di un valore di dimensionamento appare arbitraria ed infatti quanto di tratta i valori americani non "vanno bene" allo scopo li si riduce come viene fatto al punto 12.5.1 per la valutazione dei metri quadri di superficie per passeggero nelle ore di punta (23mq a passeggero per FAA che diventano 11mq per il PSA Canova!).

Una modalità minimamente scientifica di dimensionamento delle infrastrutture non dovrebbe

1 Typical Peak Hour Passengers

2 Federal Aviation Administration (USA)

modificare i valori di riferimento in modo arbitrario a seconda delle necessità particolari perché si inficia una corretta progettazione.

Una sottostima del valore totale dei passeggeri al 2030 comporta un sottodimensionamento di tutti gli altri parametri di riferimento e quindi di tutte le dotazioni:

La tabella 32 di pagina 70 con valore base TPHP = 1073 nel 2010 dà i seguenti risultati:

Anno	Traffico Pax	TPHP	Pax/Mov	Mov/h	Piazzole
2010	2.145.582	1073	134	8	10
2015	2.898.448	1449	138	11	13
2020	3.360.494	1680	143	12	14
2025	3.896.175	1948	148	13	16
2030	4.301.692	2151	148	15	17

Tab. 32 - Fabbisogno di piazzole aeromobili per l'aeroporto di Treviso(esclusa A.G.)

La tabella secondo noi "corretta e realistica" con quanto è molto probabile succederà se il PSA verrà approvato darà questi dati:

Il dato che determina il numero di passeggeri totali e quindi il TPHP è il numero di movimenti orari che viene previsto nel PSA e che sarà il parametro che si desidera venga approvato e che poi potrà portare a superare senza difficoltà (per il Gestore) la previsione dei 4,3 milioni al 2030, come d'altronde è già stato fatto in questi ultimi anni.

Infatti rispetto ad un'autorizzazione a 16300 movimenti/annui e quindi ad un numero di circa 1,5 milioni di passeggeri annui, il gestore si è attestato a 2,1 milioni di passeggeri ed oltre 20.000 movimenti/annui.

Anno	Traffico Pax	TPHP	Pax/Mov	Mov/h	Piazzole
2010	2.145.582	1073	134	8	10
2015	3.200.000 <sup>3</sup>	1600	138	11	13
2020	4.200.000	2100	143	12	14
2025	5.500.000 <sup>1</sup>	2750	148	13	16
2030	6.500.000	3250	148	15	17

Tab. 32 - Fabbisogno di piazzole aeromobili per l'aeroporto di Treviso(esclusa A.G.) modificata

Perché dovrebbe non essere possibile nel 2030 visto che gli "utili" per il gestore e per i suo soci<sup>3</sup> (aeronautici e soprattutto non aeronautici) aumentano in funzione del maggior numero di persone che transitano per lo scalo a parità di altri fattori (personale, strutture ecc..)?

Un ulteriore dimostrazione di una progettazione dei dimensionamenti "sportiva" è il paragrafo 12.5.1 relativo al terminal passeggeri per il quale il proponente adotta questa semplificazione:

- lo standard per Gross Terminal Area per FAA è 25mq lordi per passeggero in ora punta;
- lo si riduce a 20mq/passeggero perché lo standard americano è esagerato rispetto alla media italiana...
- lo si riduce poi a 11mq/passeggero in analogia agli aeroporti low costi di Bergamo e Pisa!

Non pare ammissibile che una procedura VIA ammetta di considerare come parametro di dimensionamento dei Terminal Passeggeri un valore di minima di 2 aeroporti scelti "ad hoc".

Da questa arbitraria scelta (non ammissibile) deriva tutta una serie di ulteriori valutazioni per i sottospazi che quindi hanno sostanzialmente la credibilità di una scelta arbitraria e non giustificata.

Il confronto tra lo scenario della tabella 38 "verifica dei livelli di servizio aerostazione - do nothing) con la tabella 44 sconta un'ulteriore serie di semplificazioni "ad hoc" che potrebbero non avere

3 Una società della Regione Veneto, la Provincia di Treviso ed il Comune di Treviso!

alcuna validità nei confronti delle Autorità preposte ai controlli perché è sufficiente che sia necessario mettere in opera dei "body scan" con funzione anti-terrorismo per far saltare tutte le tempistiche "svizzere" previste nel PSA!

## 1.8 Parcheggi

La questione parcheggi viene trattata nella "relazione e piano degli investimenti" al paragrafo 12.5.2 ed essendo uno dei punti dolenti dell'intera questione come già anticipato in precedenti osservazioni (lottizzazione "Luigina" occupata h24 da viaggiatori..), evidenzia un'altra arbitraria scelta di dimensionamento progettuale.

Viene considerato uno standard minimo ENAC pari a 500 posti auto per milioni di passeggeri annui a cui viene aggiunto un 10% per addetti cioè dovrebbero servire 550 posti auto per milione di passeggeri.

Si giustifica un dimezzamento di tale valore di standard minimo per il fatto che la metà dei passeggeri (in base a dati del gestore) arriva con bus!!

L'affermazione sta a significare due cose:

- lo standard ENAC non è uno standard minimo, ma un numero che si può modificare a proprio piacimento;
- l'aeroporto si trova per errore a Treviso, ma in realtà sarebbe meglio che almeno metà dell'aeroporto fosse a Venezia, visto che il bacino di utenti vuole andarci lì! Anzi ci va proprio senza nemmeno toccare il suolo trevigiano, visto che vengono "deportati"<sup>4</sup> direttamente dal piazzale dello scalo, in quanto non sono certo i bus locali ACTT (che passano ogni mezz'ora) che servono 1 milione di passeggeri attuali.

Tale radicale riduzione di uno standard minimo (si ha uno standard super minimo?) comporta un risultato "straordinario" riportato in tabella 40 e cioè che la dotazione attuale dei parcheggi (1476 posti auto) sarebbe teoricamente sufficiente anche per 4,3 milioni di passeggeri del 2030.

Anzi applicando la seguente formula si dimostra che con i posti auto attuali nel 2030 si possono avere 5,1 milioni di passeggeri:

$$1476 / (550 \times (1 - 0,475)) = 5.111.688 \text{ passeggeri}$$

dove, 1476 = n.posti auto attuali  
550 = standard minimo ENAC + 10% addetti  
(1-0,475) = riduzione arbitraria PSA motivata da percentuale utenti bus (vedi tab.6 pag.32)

Ovviamente il Masterplan prevede ulteriori 800 posti auto perché i dimensionamenti fatti in modo così arbitrario valgono quello che valgono a livello "scientifico" e quindi secondo il PSA si avranno nel 2030 n.2225 posti auto per complessivi 43.000 mq (vedi tabella 42<sup>5</sup> a pagina 94).

A titolo di curiosità, si calcola il numero teorico di passeggeri annui massimi nel 2030 che una simile quantità di posti auto garantisce con le "ipotesi di riduzione del 47,5% secondo modalità split":

$$2225 / (550 \times (1 - 0,475)) = 7.705.600 \text{ passeggeri annui}$$

dove, 2225 = n.posti auto previsti da PSA nel 2030  
550 = standard minimo ENAC + 10% addetti  
(1-0,475) = riduzione arbitraria PSA motivata da percentuale utenti bus (vedi tab.6 pag.32)

Fatalità otteniamo un numero plausibile con la capacità di movimenti orari della pista e se abbiamo "risolto" il problema parcheggi e terminal, abbiamo risolto tutto anche per un simile numero di passeggeri annui, che è quello attuale di Tesserà!!

<sup>4</sup> Efficace rappresentazione di ciò che avviene attribuibile ad Un'altra Treviso

<sup>5</sup> notare la nota in corpo 6 che recita "riduzione del 47,5% secondo modalità split". Enigmatico ma scritto..

## 1.9 Traffico ed aree dismesse

Lo scalo "Canova" presenta un unico punto accesso su gomma posto in vicinanza al sovrappasso<sup>6</sup> con rotonda tra la SR 515 "Noalese" e la SS 53.

Già oggi il traffico veicolare interessante la SR 515 nell'ora di punta è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa (1104 veicoli/h contro i 600 veicoli/h del DM 05/11/01 i cui dati veicoli/ora sono tutti riferiti per corsia).

Nel 2030 il valore stimato nell'ora di punta sarà pari a più di 1800 veicoli/h, quindi tre volte il limite di norma.

Con una simile prospettiva definire la valutazione dell'impatto "trascurabile" o persino positivo, come enunciato nello studio del SIA, appare un'evidente forzatura o una chiara sottovalutazione, che danneggerà lo stesso sviluppo dello scalo.

Si tenga inoltre conto che un altro socio di AERTRE, cioè Fondazione Cassamarca (oggi un patrimonio ridotto ai minimi termini per errori gestionali e per la congiuntura economica) ha concertato anni fa con il Comune di Treviso il cosiddetto progetto per l'area "Appiani- Treviso 2", che gravita anch'esso sulla medesima direttrice di traffico e oggi non crea ancora particolari problemi per il fatto che l'occupazione dell'enorme volumetria concessa (triplicazione della cubatura) è parziale...

In merito al carico di traffico e alla congestione sulla Noalese, si fa notare che lungo la strada sono presenti realtà commerciali momentaneamente dismesse di notevoli dimensioni (area ex Marazzato, area ex concessionaria Mercedes, area ex Pagnossin, area ex Berga), ubicate di fronte all'aerostazione e in prossimità degli accessi ai futuri parcheggi.

Queste attività, una volta rimesse in funzione, potrebbero generare ulteriori criticità alla viabilità in accesso e in uscita agli esercizi e ai parcheggi.

E' necessaria che l'eventuale sviluppo dello scalo sia relazionato sia con eventuale utilizzo di tali aree oppure tenendo conto di attività indipendenti che potranno svilupparsi con aggravio della situazione della SR 515 "Noalese" (vedi foto).

Non è nemmeno ipotizzato un intervento di mitigazione/compensazione lungo il fronte della pista dove come minimo dovrebbe esserci l'allargamento delle sedi stradali, la realizzazione di marciapiedi, di piste ciclopedonali e di attraversamenti pedonali non interferenti con la viabilità.



<sup>6</sup> che probabilmente è un "ostacolo al volo"...



## 5.11 Aspetti socio economici

L'analisi socio economica correlata al PSA dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso è parziale e presenta valori di "posti di lavoro" tendenziali non realistici e non congruenti con le aggressive politiche di occupazione di compagnie tipo quella del monopolista Ryan Air, che certo non brilla per comportamenti favorevoli a gestioni con aumento del numero degli occupati.

Una valutazione degli impatti socioeconomici correlati all'attività aeroportuale che non è in grado di considerare i "costi ambientali, in quanto non sono direttamente correlati a un valore economico" è un'implicita ammissione di totale fallimento della procedura di valutazione stessa.

Gli stranieri, quando scopriranno Treviso, perché oggi la città capoluogo è considerata alla stregua di Stanstead cioè solo uno scalo verso la meta principale<sup>7</sup> (Venezia), vorranno vedere:

- i colli asolani;
- il Montello, se non sarà devastato dalla Pedemontana;
- la campagna veneta in prossimità di Vedelago e Barcon, se non ci saranno macelli o depositi di carta da 900 ettari;
- il Parco del Sile, se riusciremo ad avere dei gestori dell'Ente Parco meno disinteressati di quelli attuali;
- le coltivazioni di radicchio di Zero Branco, se la ditta Mestrinaro non avrà fatto della Bertoneria una grande zona di discarica per recupero inerti;
- le ville del Terraglio e lungo il Sile, se gli aerei in decollo ed atterraggio non ci saranno caduti sopra!!

Un altro fattore interessante in questo momento è il fatto che lo scalo sia la base per molte ditte locali di grande successo che hanno i loro hangar personali.

Non crediamo si tratti di un grande fattore positivo perché più che attrarre investimenti, tali scali di grandi marchi servono per andare all'est o in Cina a controllare le attività che sono state molto spesso delocalizzate da questo territorio!!

---

7 Chi di voi ha visitato la cittadina di Stanstead? Esiste?