

Perrone Raffaele

Da: dantenicola.faraoni@postacertificata.gov.it
Inviato: mercoledì 9 maggio 2012 18.49
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it
Oggetto: VIA, Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)

Allegati: Osservazioni Opzione Zero.pdf; Osservazioni 2 ex Perizia Mansutti.pdf; Osservazioni Mansutti 1.pdf; osservazioni taglio e capitozzatura.pdf



Osservazioni
Opzione Zero.pdf



Osservazioni 2 ex
Perizia Mans...



Osservazioni
Mansutti 1.pdf



osservazioni taglio
e capitozz...

IN ALLEGATO N° Osservazioni allo
S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'
Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso. Proponente ENAC, ENTE NAZIONALE AVIAZIONE
CIVILE.
Cordialità
Faraoni Dante Nicola



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

E.prot DVA - 2012 - 0011290 del 10/05/2012



**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma**

**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
00153 Roma**

**Regione del Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia**

**Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso**

**Comune di Treviso
Via del Municipio 16
31100 Treviso**

**Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso**

**Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura 40
31100 Treviso**

**ARPAV
Direzione Generale
Area Tecnico - Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova**

**ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso**

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso via Nogarè 4,

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso", in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso, formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

“Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”

Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, Principali Alternative e Opzione Zero

PREMESSA:

Visto quanto già accaduto nel recente passato e visto quanto sta, oggi, ancora accadendo all'Aeroporto: Antonio Canova" di Treviso, in merito alla corretta applicazione della Direttiva V.I.A. e/o **ELUSIONE** e/o **VIOLAZIONE** della stessa Direttiva, necessita lo scrivere una premessa, a partire da queste tre sentenze:

"La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ostante alla possibilità che, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venga artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo".

Consiglio Stato, sez. VI, 30 agosto 2002, n. 4368

"E' illegittima l'artificiosa suddivisione del progetto di un'opera, al fine di evitare la sottoposizione dello stesso alla valutazione di impatto ambientale, che sarebbe obbligatoria per l'opera nella sua interezza".

Consiglio di Stato Sez. IV - 2.10.2006 (C.C. 11/07/2006), Sentenza n. 5760.

"Il provvedimento impugnato, pertanto, laddove ha escluso l'obbligo della V.I.A. risulta illegittimo e va, di conseguenza, annullato".

Consiglio Stato - Sentenza n° 5186-2008

Dopo queste prime tre Sentenze, come sopra richiamate, al fine di evidenziare l'importanza e la valenza delle "**PRINCIPALI ALTERNATIVE**" e della "**OPZIONE ZERO**" che dovrebbero essere valutate e esaminate in una procedura di V.I.A. si richiama il comma 2, dell'art. 21 del D.M. 4/2008, che così recita:

2. L'autorità competente apre una fase di consultazione con il proponente e in quella sede:
 - a) si pronuncia sulle condizioni per l'elaborazione del progetto e dello studio di impatto ambientale;
 - b) esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero;
 - c) sulla base della documentazione disponibile, verifica, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal progetto, l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità;
 - d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento.

E - sui contenuti dello S.I.A. - si richiama anche il comma 2, dell'art. 22 del D.M. 4/2008, che così recita:

3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni:
 - a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;
 - b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti;
 - c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;
 - d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo del-l'impatto ambientale;

e) una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.

... e dopo aver ricordato il comma 2, dell'art. 21 e il comma 3, del D.M. 4/2008, ricordiamo anche la Sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV - 5 luglio 2010, n. 4246, che è entrata nel merito in vari aspetti:

VIA - Direttiva 85/337/CEE - Politica comunitaria dell'ambiente - Tutela preventiva da inquinamenti e altre perturbazioni.

La giurisprudenza comunitaria conferisce un ruolo strategico alla procedura di v.i.a., nel quadro dei mezzi e modelli positivi preordinati alla tutela dell'ambiente, valorizzando le disposizioni della direttiva 85/337/CEE. che evidenziano come la politica comunitaria dell'ambiente consista, ante omnia, nell'evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, anziché combatterne successivamente gli effetti: conformemente ai principi "costituzionali" dei trattati, scopo dell'U.E. è la tutela preventiva dell'ambiente (cfr. Corte giust., sez. V, 21 settembre 1999, c-392/96; sez. VI, 16 settembre 1999, c-435/97).

VIA - Tutela preventiva dell'ambiente - Discrezionalità amministrativa - Natura sostanzialmente insindacabile delle scelte effettuate.

L'istituto della VIA, in quanto finalizzato alla tutela preventiva dell'ambiente, è caratterizzato da una ampia discrezionalità amministrativa: le scelte effettuate hanno natura sostanzialmente insindacabile, alla luce del valore primario ed assoluto riconosciuto dalla Costituzione al paesaggio e all'ambiente (cfr. da ultimo Cons. St., sez. V, 12 giugno 2009, n. 3770; Corte cost., 7 novembre 2007, n. 367).

VIA - Tutela del paesaggio - Preminenza costituzionale - Ponderazione dell'interesse privato - Limiti.

La ponderazione degli interessi privati, unitamente ed in coerenza con gli interessi pubblici connessi con la tutela paesaggistica ed ambientale, non deve essere giustificata neppure allo scopo di dimostrare che il sacrificio imposto al privato (per altro di natura essenzialmente procedimentale nel caso di ammissione a v.i.a. all'esito della verifica di assoggettabilità perché il bene della vita finale non è pregiudicato), sia stato contenuto nel minimo possibile, perché tale giudizio si colloca all'interno della disciplina costituzionale del paesaggio (art. 9 Cost.) che erige il valore estetico-culturale a valore primario dell'ordinamento.

BENI CULTURALI E AMBIENTALI - Paesaggio - Tutela - Prescrizioni urbanistiche - Natura e finalità differenti. La tutela del paesaggio non è riducibile a quella dell'urbanistica, né può essere considerato vizio della funzione preposta alla tutela del paesaggio il mancato accertamento dell'esistenza, nel territorio oggetto dell'intervento paesaggistico, di eventuali prescrizioni urbanistiche che, rispondendo ad esigenze diverse, in ogni caso non si inquadrano in una considerazione globale del territorio sotto il profilo dell'attuazione del primario valore paesaggistico.

DIRITTO AMBIENTALE - Rilevanza della nozione di ambiente - Paesaggio - Assetto del territorio - Aspetti scientifico-naturalistici.

L'ambiente rileva non solo come paesaggio ma anche come assetto del territorio, comprensivo financo degli aspetti scientifico - naturalistici (come quelli relativi alla protezione di una particolare flora e fauna), pur non afferenti specificamente ai profili estetici della zona.

VIA - Disciplina - Finalità - Diritto fondamentali di derivazione comunitaria - Direttiva 85/337/CEE - Rifiuto di sottoporre un progetto a via all'esito di verifica preliminare - Giustificazione delle ragioni.

La disciplina sulla v.i.a. e preordinata alla salvaguardia dell'habitat nel quale l'uomo vive che assurge a valore primario ed assoluto in quanto espressivo della personalità umana (cfr. Cons. St., sez. VI, 18 marzo 2008, n. 1109), attribuendo ad ogni singolo un autentico diritto fondamentale, di derivazione comunitaria (direttiva 85/337), che obbliga l'amministrazione a giustificare, quantomeno ex post ed a richiesta dell'interessato, le ragioni del rifiuto di sottoporre un progetto a v.i.a. all'esito di verifica preliminare (cfr. Corte giust. 30 aprile 2009, c-75/08, Mellor).

VIA - Discrezionalità tecnica - Direttiva 85/337/CEE - Progetto - Profili di ubicazione e dimensione - Natura sostanziale.

Nel rendere il giudizio di valutazione di impatto ambientale (ed a maggior ragione nell'effettuare la verifica preliminare), l'amministrazione esercita una amplissima discrezionalità tecnica sebbene censurabile sia per macroscopici vizi logici, sia per errore di fatto, sia per travisamento dei presupposti (cfr. Trib. Sup. acque pubbliche, 11 marzo 2009, n. 35; Cons. St., sez. VI, 19 febbraio 2008, n. 561; sez. VI, 30 gennaio 2004, n. 316); essa non deve limitarsi, a mente della direttiva 85/337/CEE, ad apprezzare solo i profili di ubicazione e dimensione del progetto, ma ha l'obbligo di accertarne la natura sostanziale (cfr. da ultimo Corte giust., 25 luglio 2008, c-142/07).

VIA - Analisi comparata tra il sacrificio ambientale e l'utilità economica - Opzione zero - Sviluppo sostenibile - Art. 3 quater d.lgs. n. 152/2006 - Proporzionalità tra consumazione delle risorse naturali e benefici per la collettività.

Alla stregua della disciplina comunitaria e nazionale (ed eventualmente regionale), la v.i.a. non può essere intesa come limitata alla verifica della astratta compatibilità ambientale dell'opera ma si sostanzia in

una analisi comparata tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenu-to conto delle alternative praticabili e dei riflessi della stessa "opzione zero"; la natura schiettamente discrezionale della decisione finale (e della preliminare verifica di assoggettabilità), sul versante tecnico ed anche amministrativo, rende allora fisiologico che si pervenga ad una soluzione negativa ove l'intervento proposto cazioni un sacrificio ambientale superiore a quello necessario per il soddisfacimento dell'intere-resse diverso sotteso all'iniziativa; da qui la possibilità di bocciare progetti che arrechino vulnus non giusti-ficato da esigenze produttive, ma suscettibile di venir meno, per il tramite di soluzioni meno impattanti in conformità al criterio dello sviluppo sostenibile (ora codificato dall'art. 3 quater, d.leg. 152/06) e alla logica della proporzionalità tra consumazione delle risorse naturali e benefici per la collettività che deve governare il bilanciamento di istanze antagoniste (cfr. Cons. St., sez. VI, 22 febbraio 2007, n. 933

E' evidente che delle **PRINCIPALI ALTERNATIVE** e della "**OPZIONE ZERO**" se ne deve tenere conto in una procedura di V.I.A. di un Aeroporto, quale quello di Treviso, che praticamente è stato realizzato all'interno delle aree interessanti ed interessate dal Parco Naturale del Fiume Sile, il cui rispetto e una elevata salvaguardia delle componenti paesistico ambientali (flora e fauna), dovrebbe essere assoluto.

Come andremmo ad **evidenziare ed "OSSERVARE"** nello Studio di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso (Anno 2011 - 2030) non vi è ne un capitolo e tanto meno un paragrafo che abbia esanimato e valutato le **PRINCIPALI ALTERNATIVE** al progetto e sia stato attentamente verificato che siamo in presenza di una obbligata applicazione della OPZIONE ZERO, dall'inizio della procedura di VIA.

IL PARERE NEGATIVO V.I.A. con DECRETO Ministero Ambiente del MAGGIO 2007:

Quanto previsto dagli articoli 21 e 22 del D.M. 4/2008 e che sia relativo alle **PRINCIPALI ALTERNATIVE** e all'"**OPZIONE ZERO**" assume un ruolo fondamentale, quando si attenziona quanto accaduto all'Aeroporto di Treviso, il cui procedimento di V.I.A. si sta "trascinando" da oltre una dozzina di anni, senza mai alcun intervento a difesa della salute pubblica e a tutela dell'ambiente e del territorio e nonostante questo nessun ente pubblico è mai intervenuto a pretendere e a chiedere il rispetto della normativa vigente.

La procedura di V.I.A. dell'Aeroporto di Treviso, va ricordato, non è iniziata quando è stata depositata la presente documentazione, oggi OSSERVATA con le presenti considerazioni, ma è iniziata ancora nel 1999 quando il Ministero dell'Ambiente ebbe a chiedere che l'Aeroporto di Treviso fosse sottoposto a VIA.

Un procedimento di V.I.A. che più volte è stato interrotto e altrettante più volte è stato integrato con altri documenti e che poi ha portato alla emanazione di parere interlocutorio negativo e pertanto prima di esaminare la documentazione come predisposta e che costituisce il **Master Plan del "Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)"** del-l'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, merita il ricordare e il dover commentare alcuni brani tratti dal Decreto di Compatibilità Ambientale del Ministero dell'Ambiente che, nel **Maggio 2007**, aveva espresso **PARERE INTERLOCUTORIO "NEGATIVO"** alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale avente ad oggetto: "**INCREMENTO FRUITIVO DELL'AEROPORTO CIVILE DI TREVISO: PIANO DI CONTROLLO E RIDUZIONE DEGLI IMPATTI**".

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Treviso da realizzarsi in Comune di Treviso (TV) presentata dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV) acquisita in data 6 dicembre 2002 con protocollo n. 13509/VIA/A.O.13.G., pubblicata sui quotidiani "CORRIERE DELLA SERA" e "IL GAZZETTINO" in data 7 dicembre 2002;

La domanda di pronuncia di compatibilità ambientale era stata presentata in data **6 Dicembre 2002** e da quella data sono già trascorsi 9 anni e, ad oggi, l'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, **risulta essere ancora mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale.**

VISTA la temporanea sospensione dell'istruttoria tecnica dal 7 agosto 2003 al 17 novembre 2004 legata al mancato assolvimento di adempimenti amministrativi da parte della Società AER/TRE;

Nonostante fosse stata presentata solo la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale e nonostante vi sia stata anche una temporanea sospensione dell'istruttoria (dal 7.8.2003 al 17.11.2004) l'incremento capacitivo del traffico non si mai interrotto (in attesa di una VIA positiva) ed è continuamente cresciuto.

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. acquisita in data 16/06/2004 con protocollo n. 14323, in data 06/05/2005 con protocollo n. 11590, in data 04/10/2005 con protocollo n. 24439 e in data 27/07/2006 con protocollo n. 2983;

opere sottoposte a VIA - nonostante mancasse il Decreto di Compatibilità Ambientale - lo stesso, queste venivano realizzate, in particolare veniva realizzata la NUOVA Aerostazione di Treviso, più parcheggi, che hanno permesso l'incremento delle capacità operative dell'Aeroporto di Treviso.

VISTO il parere n. 813 "interlocutorio negativo" emesso in data 3 agosto 2006 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., formalizzato in data 14 settembre 2006;

fatto, si concludeva il 14 settembre 2006, con parere **INTERLOCUTORIO NEGATIVO**, ma pochi mesi dopo, nel Febbraio 2007, con l'inaugurazione della NUOVA Aerostazione, **tutti interventi che erano stati sottoposti alla previa VIA**, che però erano già stati realizzati, **nonostante il parere negativo espresso**.

VALUTATO sulla base del predetto parere n. 813 della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- con nota protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20/04/2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (attuale Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - D.S.A.) comunicava ad ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto ed al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che:

Da come si evince da un altro brano del **Decreto di Compatibilità Ambientale NEGATIVO**, poi emesso nel maggio 2007, era già dal 2000, che il Ministero dell'Ambiente aveva attenzionato l'Aeroporto di Treviso.

"Con nota del 13 gennaio 1999, questo Servizio aveva comunicato che la ristrutturazione della aerostazione dell'aeroporto di Treviso non generava ripercussioni negative sull'ambiente, non modificando significativamente le relazioni dell'aeroporto con il territorio e l'ambiente. In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali.

Q
a
d
Tutto
e
n
ciò premesso, questo Servizio è quindi dell'avviso che sussista pienamente la condizione della presenza di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento di traffico aereo che comportano essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali e che pertanto sia necessario procedere all'immediata attivazione, attraverso la presentazione di apposita istanza nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa in materia di VIA, della

pronuncia di compatibilità ambientale. [...]”;

In data 6 dicembre 2002 la Soc. Aeroporto di Treviso S.p.A. ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento di traffico aereo;

Da questi paragrafi, che richiamano lettere del 1999 del Ministero dell'Ambiente, appare evidente che già allora e prima (1996) si riteneva che *“sussista pienamente la condizione di sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento di traffico aereo”* e che fosse *“necessario procedere all'immediata attivazione della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale”*.

- mentre il progetto non prevede interventi sulla pista di volo, prevede invece interventi sulle infrastrutture aeroportuali e parcheggi anche all'esterno dell'area aeroportuale.

In particolare:

- ✓ una nuova aerostazione passeggeri per circa 10.000 m² su due piani;
- ✓ un area di sosta per carico-scarico, taxi, bus antistante la nuova aerostazione (ca. 2500 m² e 100 posti);
- ✓ un parcheggio interno di 5200 m² per 260 posti auto;

- tuttavia come evidenziato nella seconda richiesta di integrazioni, i dati di dimensionamento delle infrastrutture contenute nel Master Plan allegato allo SIA, non risultano coerenti con i dati usati per le simulazioni del rumore e contenuti nelle integrazioni. Infatti per la verifica dei piazzali (pag. 24) si considerano nel 2010, medesimo orizzonte delle simulazioni sul rumore e inquinamento, n. 12.100 movimenti annui (pari a 33,2 movimenti medi/gg) e 565.500 passeggeri.

Le previsioni sulle quali, nel 2002 era stata presentata la domanda di VIA, erano relative al fatto che secondo quanto allora depositato al Ministero dell'Ambiente, si ipotizzava che nel 2010 all'Aeroporto di Treviso, ci sarebbero stati **12.100 movimenti e 565.500 passeggeri**, mentre ad oggi dal sito dell'ENAC è certificato che nel 2010 all'Aeroporto i movimenti sono stati 18.086 e i passeggeri hanno raggiunto il numero di 2.144.338, il che evidenzia che la V.I.A. era necessaria, già nel 2002, dieci anni fa ormai.

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE le carenze sopra evidenziate sono tali da non rendere possibile una compiuta valutazione ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sul progetto *“Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: Piano di Controllo e riduzione degli impatti”*.

SI ESPRIME

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 Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Nazionale 62/E 31100 Treviso (TV)

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il “sentito” della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;

aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;

- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;

Dopo il parere negativo come emesso dal Ministero dell'Ambiente, con l'obbligo di ripresentare una VIA entro tre mesi, non solo la nuova istanza di VIA non è mai stata presentata, ma poi sono continuati altri interventi - quali l'ampliamento dell'Aerostazione e gli incrementi capacitivi del traffico che hanno poi portato alla richiesta nuovi interventi di POTENZIAMENTO e SVILUPPO infrastrutturale dell'Aeroporto di Treviso, che nonostante una sospensiva del TAR sono comunque proseguiti fino all'Ordinanza del CdS.
L'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, VIOLA LA DIRETTIVA V.I.A. Dal 1999?

1999

Il Ministero dell'Ambiente, scrive alla Società di Gestione Aeroportuale, chiedendo di procedere "immediatamente" a presentare richiesta di Valutazione Impatto Ambientale (VIA).

2002

La domanda di V.I.A. per un "incremento fruitivo del traffico" (che nel frattempo si era già incrementato) dell'Aeroporto di Treviso, viene presentata solo in questo anno.

2003

Il Ministero dell'Ambiente, per mancanze imputabili alla Società di Gestione Aeroportuale, sospende l'esame della procedura di V.I.A.

2004 - 2005 - 2006

La Società di Gestione dell'Aeroporto di Treviso, invia, più volte, la documentazione integrativa per la procedura di VIA, come iniziata nel 2002.

2006

La Commissione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente esprime, parere NEGATIVO all'incremento del traffico all'Aeroporto di Treviso, con prescrizioni (che poi non verranno rispettate).

2007

Il Ministero dell'Ambiente, emana - con parere interlocutorio NEGATIVO - la Compatibilità Ambientale dell'Aeroporto di Treviso con obbligo di prescrizioni (poi non rispettate).

2007

Nelle "more del procedimento di V.I.A." comunque, viene incrementato sia il traffico degli aerei e viene realizzata anche la nuova aerostazione dell'Aeroporto di Treviso.

2008

Come "obbligato" dal Ministero dell'Ambiente, verrebbe predisposta la documentazione per una nuova ripresentazione di richiesta di V.I.A. e di procedura di Compatibilità Ambientale.

2009

ENAC concede alla SAVE SpA (che gestisce anche l'Aeroporto di Treviso) la concessione quarantennale con la quale sono previsti nuovi ampliamenti e nuovi potenziamenti.

2010

Nelle more del procedimento di V.I.A. vi è l'apertura della Gara d'Appalto per il "rifacimento totale" della Pista dell'Aeroporto di Treviso.

2011

A gara d'appalto già conclusa, solo in quel momento, viene richiesta di verifica di esclusione della VIA per la parte relativa al totale rifacimento della pista dell'Aeroporto di Treviso.

2011

Il Ministero dell'Ambiente concede l'esclusione alla VIA a condizione che... le opere non servano ad incrementare il traffico dell'Aeroporto.

2012

Nuova ulteriore richiesta di VIA con l'obiettivo di poter incrementare il traffico e realizzare nuovi ampliamenti e potenziamenti infrastrutturali all'Aeroporto di Treviso.

Premesso l'evidenziazione di queste date e di questi accadimenti, va ricordato e rimarcato che dalla data del 14 Marzo 1999, la normativa nazionale sulla VIA era stata integrata dalle prescrizioni e obblighi della Direttiva 97/11/CE, che ha modificato la precedente Direttiva 85/337/CEE e pertanto qualsiasi procedura di VIA, avrebbe dovuto tener conto degli impatti ambientali creati a partire dalla data del 14 Marzo 1999, data che deve essere assunta come valore IRRINUNCIABILE, sulla quale calcolare e verificare sia le... PRINCIPALI ALTERNATIVE al progetto presentato che, la cosiddetta... "OPZIONE ZERO".

ESAME della SINTESI NON TECNICA

Nel documento a titolo: "Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 - 2030) - Studio di Impatto Ambientale - Sintesi non tecnica, si segnala che l'INDICE è questo:

D1	Introduzione	4
D1.1	Struttura e contenuti dello Studio di Impatto Ambientale	5
D2	Il Piano di Sviluppo	7
D2.1	Gli scenari di sviluppo	8
D2.2	Gli interventi previsti	9
D2.2.1	Caratteristiche costruttive e specifiche tecniche per l'esecuzione delle opere	15
D2.3	Piano degli investimenti	17
D2.4	Cronoprogramma	20
D3	Le interferenze	22
D4	I risultati dello studio di impatto ambientale	25
D4.1	La coerenza del Piano rispetto alle norme e alla pianificazione vigente	25
D4.2	Gli impatti ambientali	27
D4.2.1	La metodologia di stima degli impatti	27
D4.3	Sintesi degli impatti.....	30
D4.3.1	Atmosfera	30
D4.3.2	Ambiente idrico	35
D4.3.3	Suolo e sottosuolo	36
D4.3.4	Aspetti naturalistici	38
D4.3.5	Rumore	40
D4.3.6	Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	43
D4.3.7	Inquinamento luminoso	44
D4.3.8	Salute pubblica	45
D4.3.9	Paesaggio e patrimonio culturale	46
D4.3.10	Aspetti viabilistici	46
D4.3.11	Cambiamenti climatici.....	50
D4.3.12	Aspetti socio economici	52
D5	Mitigazioni	55
D5.1	Rumore	55
D5.2	Cambiamenti climatici	58
D6	Monitoraggio	60
D6.1	Atmosfera	60
D6.2	Suolo e sottosuolo	63
D6.3	Aspetti naturalistici.....	65
D6.4	Rumore	70

D7	Quadro riassuntivo	78
D8	Bibliografia	82
D9	Gruppo di lavoro	

88

Dalla quale lettura è evidente che è mancante il capitolo **ALTERNATIVE PROGETTUALI** e **OPZIONE ZERO**

Del Capitolo: "D1 - Introduzione" evidenziano queste frasi:

Il Masterplan contiene inoltre nella sua programmazione alcuni interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo, attualmente in fase di realizzazione.

In tal senso il SIA e la VINCA del Masterplan riferisce tali interventi allo stato "zero" dell'aeroporto di Treviso. Ciò anche in considerazione del fatto che questi sono già stati oggetto di procedura di VIA nazionale (ed integrata VINCA) con una Verifica di assoggettabilità ex art. 20 D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni (Decreto del Dirigente della Direzione Tutela Ambiente n. 43 del 27 maggio 2011).

Se con le parole: "stato "zero"" i Proponenti dello SIA della VIA dell'Aeroporto di Treviso, intendano adempiere agli obblighi della normativa in vigore e questo "stato "zero"" possa essere da intendere come l'esame della "**OPZIONE ZERO**", è evidente che questo è un madornale errore che può inficiare tutto il procedimento di V.I.A.

Del Capitolo: "D1.1- Struttura e contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" evidenziano queste frasi:

Il Quadro di riferimento progettuale descrive i principali elementi costitutivi del Masterplan. Tali elementi fanno riferimento principalmente al processo di ottimizzazione progettuale, ovvero ai condizionamenti e vincoli al piano, alle alternative considerate, ai motivi delle scelte fatte, alla natura dei servizi offerti ed al grado di copertura della domanda.

Se con le parole: "alternative considerate" i Proponenti dello SIA della VIA dell'Aeroporto di Treviso, intendano adempiere agli obblighi della normativa in vigore e queste "alternative considerate" possano essere da intendere come l'esame delle "**ALTERNATIVE PROGETTUALI**", è evidente che questo è un madornale errore che può inficiare tutto il procedimento di V.I.A.

Va pertanto evidenziato - per quanto sin qui scritto - che la "**OPZIONE ZERO**" sullo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso, deve essere valutata alla data del 14 marzo 1999, quando è entrata in vigore la direttiva 97/11/CE.

In merito a questi due aspetti, va ricordato quanto riportato al capitolo 19: "**TEMATICHE AFFRONTATE NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**" della Relazione Tecnica (pagina 112) in cui si scrive questo:

Il SIA e la documentazione correlata sono sviluppati tenendo in considerazione il pregresso delle proce-dure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti ufficiali:

***istanza del MATTM del 14 maggio 2007** sul SIA Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002); (Nota 1)*

***SIA del Masterplan** dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005); (Nota 2)*

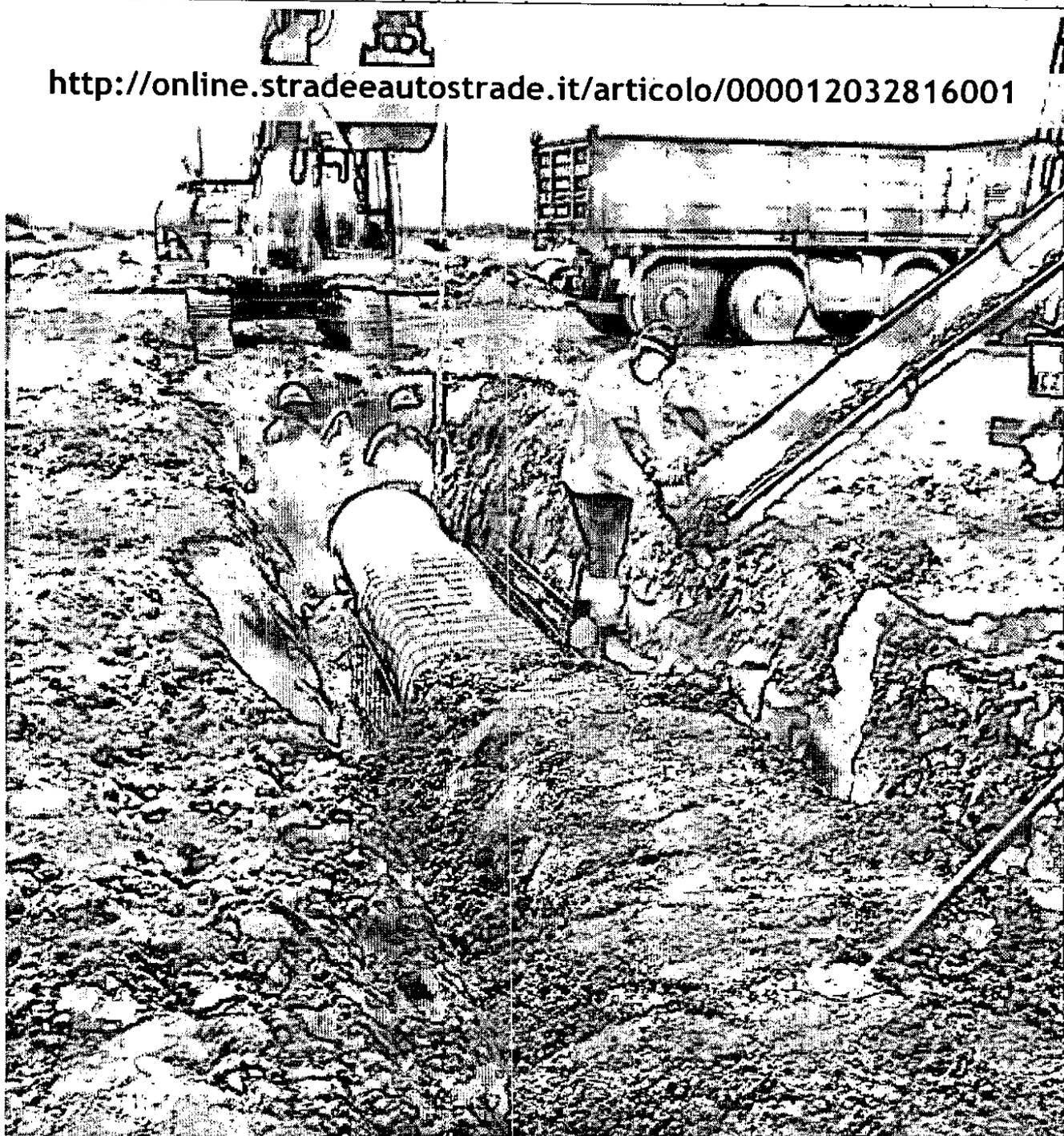
***SIA del Masterplan** dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007). (Nota 3)*

I contenuti del SIA tengono inoltre conto, quale riferimento di stato "zero" degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo che sono in fase di attuazione.

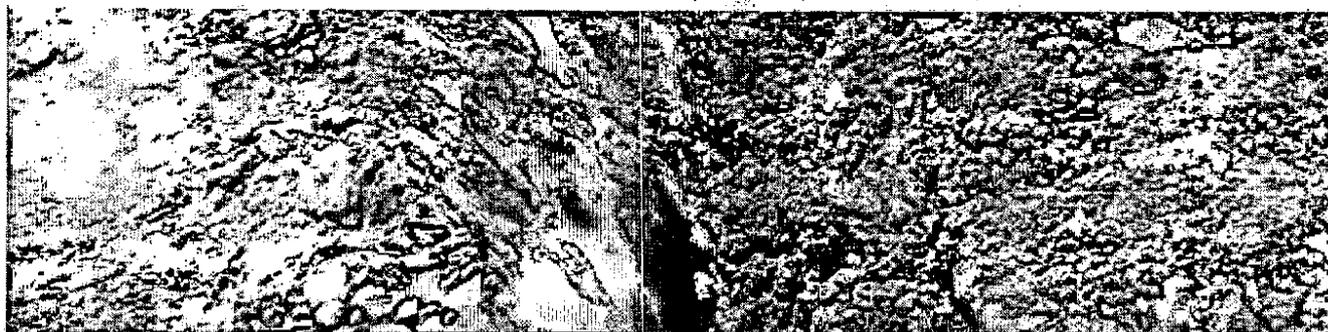
In merito alla Nota 1, alla Nota 2 e alla Nota 3, si prega di rileggere la parte iniziale di quanto è stato già evidenziato in questa "OSSERVAZIONE", rileggendo il capitolo a titolo: "IL PARERE NEGATIVO V.I.A. con DECRETO Ministero Ambiente del MAGGIO 2007" e il capitolo: "L'Aeroporto: "Antonio Canova" di Treviso, VIOLA LA DIRETTIVA V.I.A. dal 1999?", perché è evidente che gli estensori dello S.I.A. della V.I.A. del P.S.A. dell'Aeroporto di Treviso non devono aver ben letto e ben compreso quanto scritto dal ministero dell'Ambiente il 14 maggio 2007, quando venne emanato il Decreto di Compatibilità Ambientale, con PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO.

In merito poi allo “stato zero” se questo avesse da sottintendere la “OPZIONE ZERO” come prevista e obbligata dagli artt. 21 e 22 del D.M. 4-2008, se gli estensori dello S.I.A. della V.I.A. del P.S.A. dell'Aeroporto di Treviso, volessero far credere che l'OPZIONE ZERO sia da cristallizzarsi con la situazione dopo l'attuazione degli interventi di potenziamento e di sviluppo delle infrastrutture di volo, come rappresentata dalle seguenti immagini tratte da: “Strade & Autostrade on line” nell'articolo con titolo: “L'aeroporto Antonio Canova di Treviso” e sottotitolo: “Un ammodernamento a basso impatto

<http://online.stradeeautostrade.it/articolo/000012032816001>



<http://online.stradeeautostrade.it/articolo/000012032816001>



realizzato, potenziato e incrementato da dopo il 14 Marzo 1999, non può essere considerata e nemmeno valutata quale essere la "OPZIONE ZERO": lo stato attuale (di oggi) di detta infrastruttura Aeroportuale.

<http://online.stradeeautostrade.it/articolo/000012032816001>

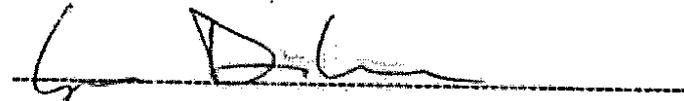


E' pertanto evidente che non solo deve essere espresso parere negativo allo S.I.A. della V.I.A. del P.S.A. dell'Aeroporto di Treviso, ma devono essere ricercate anche le responsabilità di chi avrebbe dovuto far rispettare la normativa comunitaria e nazionale della V.I.A., un Direttiva, quella sulla Valutazione di Impatto Ambientale che è stata violata ed elusa almeno a partire dalla data del 14 marzo 1999.

Quinto di Treviso, 07/05/2012

Firme:

1. Giovanni De Luca

Handwritten signature of Giovanni De Luca in black ink, written on a horizontal dashed line.

2. Antonella Vazzoler

Handwritten signature of Antonella Vazzoler in black ink, written on a horizontal dashed line.

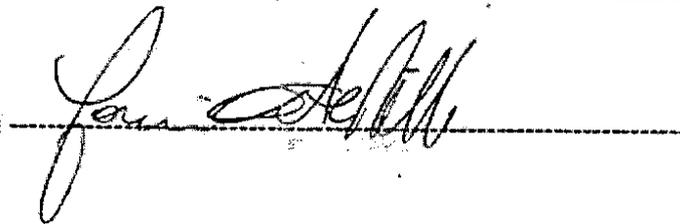
3. Giulio Corradetti

Handwritten signature of Giulio Corradetti in black ink, written on a horizontal dashed line.

4. Alessandro Sottana

Handwritten signature of Alessandro Sottana in black ink, written on a horizontal dashed line.

5. Dante Nicola Faraoni

Handwritten signature of Dante Nicola Faraoni in black ink, written on a horizontal dashed line.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

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
00153 Roma

Regione del Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso
Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV
Direzione Generale
Area Tecnico – Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova

ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Giuliano Mansutti, nato a Tavagnacco (UD) il 18/05/1947/ e residente a Majano (UD) via Tiveriaccio 72,

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso via Nogarè 4,

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso via A. Meucci 5,

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione **“Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso”**, in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso, formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

“Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso.

INDICE

Premessa	pag. 3
Analisi	pag. 3
- Aeromobile di riferimento e turnpad (Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)	pag. 9
- Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) (adozione e configurazione del Raccordo B)	pag. 11
- Installazione ILS Categoria II/III pista 07	pag. 13
- Installazione apparato PAPI pista 25	pag. 14
- Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi	pag. 15
- Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico	pag. 18
- Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose	pag. 19
Conclusioni	pag. 22

PREMESSA

Per procedere in via sintetica alle valutazioni

1 - Portanza delle infrastrutture di volo (cioè resistenza delle pavimentazioni);

2 - Gestione dei movimenti aeromobili (geometria infrastrutture di volo e Air Traffic Control);

al fine di determinare se gli interventi e le opere predisposte dal MasterePlan possano materialmente costituire/realizzare un sistema infrastrutturale in grado di sostenere da un lato un incremento sostanziale nel numero dei movimenti/orari quanto una flessibilità nella tipologia della flotta dei velivoli interessati.

Ovvero di stimare uno scenario e flussi di traffico significativo, perciò compatibile con l'apertura di una Procedura di Impatto Ambientale, una operazione necessaria ed indispensabile per verificare sia la sostenibilità e compatibilità ambientale quanto l'adozione degli standard procedurali prescritti da ENAC ed ICAO.

ANALISI

Nel corso dei primi cinque mesi del 2011 il Canova aveva raggiunto dati di traffico significativi, con un incremento del 15.5% raggiungendo 8.828 voli (940.475 passeggeri e + 28,5% sullo stesso periodo del 2010). Un aumento che senza l'apertura dei lavori di "potenziamento" dello scalo avrebbe proiettato il traffico ben oltre 21.000 voli/anno.

Perciò un livello di traffico superiore ai limite imposto dalla Valutazione di Impatto Ambientale con "Parere Interlocutorio negativo" del 2007.

Il documento di V.I.A. redatto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, aveva comunque autorizzato l'operatività dello scalo, pur in assenza della Procedura di V.I.A., purché i voli non superassero il limite raggiunto nel corso del 2004: 16.300 movimenti/anno.

Il volume di traffico rilevato dal database Assaeroporti del 2004.

SI ESPRIME

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 Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture, all'ENAC ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni locali e degli organismi interessati;
- **in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentato inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; 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 dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;

- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;
- per quanto riguarda, inoltre, i voli notturni si ricorda che l'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997 n. 496, così come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999 n. 476, stabilisce che possono essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza ove venga accertato dagli organi di controllo competenti il non superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60dB(A)_{L_{van}}.

Roma li 14 maggio 2007

IL DIRETTORE GENERALE

Il documento di VIA in caso di superamento della soglia indicata, comunque, sosteneva:

"In caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie".

Negli anni successivi, tuttavia e sistematicamente, il traffico è comunque aumentato progressivamente:

2005 - 17.587 movimenti + 8,1%

2006 - 17.150 movimenti -2,5 %

2007 - 19.320 movimenti + 12,7 %

2008 - 19.120 movimenti -1,0 %

2009 - 18.377 movimenti -3,9 %

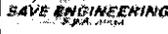
2010 - 20.588 movimenti + 12,0 %.

L'esigenza di disporre di una autorizzazione di V.IA appariva in questi quattro anni una urgenza imprescindibile per i cittadini, così come per l'ambiente ed il territorio circostante al sedime aeroportuale.

L'apertura di una rinnovata Procedura VIA avrebbe, pertanto, dovuto inderogabilmente inquadrare anche le opere di cantiere attivate dal 1 giugno 2011.

Incomprensibilmente invece, nonostante nella stessa premessa si sottolinei come il presente Progetto Esecutivo fosse relativo ad **Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo** dell'Aeroporto "A.Canova" di Treviso la Procedura di VIA non è stata avviata.

Come se il "potenziamento" citato non configuri un ulteriore, quanto progressivo incremento delle attività di volo. Nelle prime note introduttive al Piano Generale degli interventi è inoltre, sottolineato nello stesso testo, come:

 AEROPORTO DI TREVISO CANOVA - AER. TRE S.p.A. Via Avogadro, 83/87 - 31100 Treviso (TV) Tel. (+39) 0422.515111 - Fax (+39) 0422.515120 - P.IVA 01859550268																																					
 SOCIETÀ FONDATA DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE 																																					
																																					
TITOLO INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO																																					
DOCUMENTO ELENCO ELABORATI																																					
PROGETTO ESECUTIVO COD. INT. 01 DATA 25/10/2010 CODICE DOCUMENTO EE																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>REV.</th> <th>DI QUALIFICA</th> <th>DATA</th> <th>DESCRIZIONE</th> <th>REDAZIONE</th> <th>VERIFICA</th> <th>APPROVAZIONE</th> <th>COMPLESSIONE</th> <th>TRACCE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>PROGETTO</td> <td>25/10/10</td> <td>PROGETTO</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>PROGETTO</td> <td>25/10/10</td> <td>PROGETTO</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>PROGETTO</td> <td>25/10/10</td> <td>PROGETTO</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> <td>ENAC</td> </tr> </tbody> </table>		REV.	DI QUALIFICA	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	COMPLESSIONE	TRACCE	0	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	1	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	2	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC
REV.	DI QUALIFICA	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	COMPLESSIONE	TRACCE																													
0	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC																													
1	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC																													
2	PROGETTO	25/10/10	PROGETTO	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC	ENAC																													
PROGETTISTA  SAVE ENGINEERING S.p.A. Via S. Maria della Pace, 101 - 00187 Roma (RM) Tel. (+39) 06 47811111 - Fax (+39) 06 47811112 e-mail: save@saveengineering.it																																					
COORDINATORE DEL PROGETTO Ing. Vito Marone																																					
CONVENIENTE  ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE Via S. Maria della Pace, 101 - 00187 Roma (RM) Tel. (+39) 06 47811111 - Fax (+39) 06 47811112 e-mail: enac@enac.it																																					
PORT HOLDER / CONCESSIONE MANAGER ACCOUNTABLE MANAGER Ing. Vito Marone																																					
PROF. INGEGNERE Ing. Vito Marone																																					
PROF. INGEGNERE Ing. Vito Marone																																					
PROF. INGEGNERE Ing. Vito Marone																																					

Aeroporto Treviso - Frontespizio "Interventi di Potenziamento e sviluppo infrastrutture di volo"

"Un aspetto fondamentale che ha condotto alle considerazioni qui effettuate, quindi agli interventi progettati, è che lo scalo di Treviso deve essere in grado di poter operare, anche se per un numero limitato di ore, come vero e proprio alternato dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia - Tessera". E'così esplicitato nella stessa premessa del Progetto Esecutivo.

Ovvero l'esigenza di accogliere volumi di traffico medio rilevanti. Occorre segnalare come lo scalo della Laguna abbia movimentato, nel periodo giugno - ottobre 2011, oltre 9.000 voli e circa 1 milione di passeggeri/mese.

Cifre davvero consistenti che, qualora lo scalo di Tessera risultasse inoperativo, dovrebbe essere assorbito in parte o in toto, in aggiunta al traffico regolare, dalla pista tra la Noalese ed il Sile.

Un traguardo "fondamentale", probabilmente insostenibile, soprattutto in mancanza di una V.I.A., perché configura un target operativo rilevante per un sedime aeroportuale di soli 140 ettari nel Parco delle Risorgive del Sile.

Prospettive peraltro del tutto trasparenti quanto evidenziate in premessa nel Progetto Esecutivo del potenziamento del Canova. Volumi di traffico che sarebbero risultati impraticabili nella fase precantieri 2010. Una conferma di uno scenario di traffico che abbisogna della VIA viene esplicitata dallo stesso gestore aeroportuale, nella fase di ottenimento della concessione quarantennale ENAC. Una circostanza nella quale è stato stimato uno scenario di traffico¹ cospicuo.

¹ Comunicato Stampa SAVE -15 dicembre 2009

Aeroporto Treviso: ottenuta Concessione Quarantennale
 SAVE: ottenuta da Enac la concessione quarantennale per la gestione dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso
 Previsto nuovo investimento per 166 milioni di Euro. I complimenti del Sindaco di Treviso, Gian Paolo Gobbo.
 L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha rielaborato in data odierna il rilascio della Concessione Quarantennale e l'affidamento alla società Aeris S.p.A. del Gruppo SAVE della gestione totale dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso per il periodo

2010 -2049.

L'ottenimento della Concessione si basa su una previsione di traffico da qui al 2049 pari a 5.135.000 passeggeri per anno, con un investimento complessivo nel 40 anni di concessione pari a 166 milioni di euro.
 Il Piano di Investimenti di Aeris è finalizzato a garantire all'aeroporto i collegamenti necessari a servire il bacino di utenza, consentendo la massima sinergia del Sistema Aeroportuale di Venezia e Treviso.

Lo sviluppo infrastrutturale programmato per i prossimi 40 anni poggia su criteri di produttività di realizzazione e di coerenza con la crescita del flusso di traffico.

Gli interventi principali previsti nel Piano degli Investimenti sono:

- Infrastrutture di volo: aumento della capacità operativa dagli attuali 4 movimenti/ora a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di Euro;
- Piazzole aeronautiche: ampliamento e la riorganizzazione consentirà la disponibilità di 15 piazzole di sosta, con un investimento pari a 9,1 milioni di Euro;

Ma è ancora lo stesso testo documento autorizzato da ENAC a sostenere:

"La presente Relazione Generale di Progetto recepisce tutte le osservazioni, di natura tecnica e relative al Progetto Esecutivo emesso in REV.1, avanzate da ENAC e contenute nelle note 0009460/IPP del 25/01/2011 e 0034946/IPP del 21/03/2011.

Per maggiore chiarezza si riportano, sinteticamente, le suddette osservazioni:

- a. Integrare la normativa di riferimento (nota del 25/01/2011).*
- b. Giustificare ulteriormente le scelte (verifiche di velocità, aeromobile di riferimento, riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo) che hanno condotto all'adozione del Raccordo B, in luogo dell'attuale raccordo R2, nella sua nuova configurazione (nota del 25/01/2011).*
- c. Prevedere la demolizione delle taxiway militari in tutta la Strip e non solo nelle aree di CGA (nota del 25/01/2011).*
- d. Prevedere il raccordo della pavimentazione del piazzale militare ricadente nella Strip (nota del 25/01/2011).*
- e. Prevedere la demolizione delle strade di accesso ricadenti all'interno della Strip o, in alternativa, adeguata segnaletica orizzontale per le stesse (nota del 25/01/2011).*
- f. Chiarire se il sistema di monitoraggio è dotato del controllo della singola lampada indispensabile per la CAT II/III (nota del 25/01/2011).*
- g. Integrare le specifiche delle vernici utilizzate per la segnaletica orizzontale (nota del 25/01/2011).*
- h. Verificare ulteriormente la rispondenza degli interventi previsti per la Strip con la lettera Circolare ENAC 8375/DIRGEN/CAP del 07/02/2008 "Linee guida per l'adeguamento delle Strip aeroportuali" (nota del 25/01/2011).*
- i. Esplicitare meglio le verifiche dimensionali e di portanza per gli interventi previsti sulle RESA (nota del 25/01/2011).*
- j. Fornire un nuovo elaborato grafico al fine di valutare gli aspetti connessi con la movimentazione dei velivoli sulla Back-Track (nota del 25/01/2011).*
- k. Raccordo B, studiare una configurazione geometrica che contempli un angolo di incidenza con la pista di volo superiore a 32° (nota del 21/03/2011).*
- l. Conferma dei valori di CBR riscontrati sulla Strip esistente mediante l'esecuzione di nuove prove (nota del 21/03/2011).*
- m. Esplicitare gli interventi di riprotezione dell'apparato bliss-back (nota del 21/03/2011)".*

Nessun dubbio, queste premesse identificano il target: il Canova non potrà che aspettarsi un incremento nel numero dei voli e dei passeggeri movimentati sulla pista di Treviso.

Dopo anni nei quali lo scalo, pur cresciuto con percentuali vertiginose, nonostante vincoli e criticità associate alla storica pista/layout ed un sistema di radioassistenze monopista e di ILS di I Categoria, le prospettive dello scalo si dischiudono.

L'affrancamento da un sistema infrastrutturale - operativo con un livello impiantistico e strumentale, con sistemi AVL (luminosi) e radioassistenze entro e fuori campo tali da consentire avvicinamenti strumentali di precisione (CAT I) per RWY07;

I movimenti da e per lo scalo trevigiano risultano oggi distribuiti tra le due piste come di seguito riportato:

- atterraggi per pista RWY 07 pari al 95 % del totale;
- decolli per pista RWY 07 pari al 5 % del totale;
- atterraggi per pista RWY 25 pari al 5 % del totale;
- decolli per pista RWY 25 pari al 95 % del totale.

- Aeroportuale Passeggeri: ampliamento e adeguamento dell'area passeggeri previsto in fasi successive organizzate in 3 lotti principali, per un investimento totale di 23 milioni di Euro. Tali ampliamenti consentiranno di aumentare la capacità dell'Aeroportuale in coerenza con le stime di traffico previste per lo scalo, garantendo l'erogazione di elevati standard di servizio ai passeggeri;

- Edifici voli, per un importo di 14 milioni di Euro;

- Viabilità di accesso ed interne al sodino, parcheggi automatici ed opere ambientali, per un importo pari a 48 milioni di Euro.

Il Sindaco di Treviso, Gian Paolo Gobbo, si è complimentato con AER TRE e SAVE per il brillante risultato raggiunto ed ha espresso il suo apprezzamento per la qualità del lavoro portato avanti dal Gruppo SAVE nella gestione delle infrastrutture e nello sviluppo della rete dei voli dello scalo trevigiano, emersima conferma della bontà delle strategie seguite nella creazione del Sistema Aeroportuale Venezia - Treviso.

"Accogliamo con grande soddisfazione la delibera di concessione - afferma il Presidente di SAVE Enrico Marzi - poiché non solo rappresenta il più importante dei riconoscimenti del buon lavoro svolto in questi anni per lo scalo trevigiano e per assicurare lo sviluppo e l'ammodernamento del territorio, ma soprattutto perché permette di pianificare, con un respiro di lungo periodo, un adeguato percorso di crescita e di sviluppo dell'Ente Canova in un'ottica di sistema con il Marco Polo di Venezia e, perché no, anche con la Charleroi di Bruxelles, la cui acquisizione è stata perfezionata solo alcuni giorni fa."

"Il Sistema aeroportuale Venezia - Treviso si conferma così come operatore di primaria importanza a livello nazionale ed internazionale" conclude Marzi.

Aeroporto di Venezia Marco Polo-Save S.p.a. società quotata alla Borsa Italiana, è a capo di un Gruppo che opera nel settore degli aeroporti, in quello delle infrastrutture di mobilità (stazioni ferroviarie, autostrade e porti) e nei servizi per i viaggiatori.

Il completamento delle opere e degli interventi, in contrasto con quanto sostenuto, assicurano un netto incremento dei voli. La stessa società di gestione aeroportuale del Canova, la TRE, in uno dei documenti dell'Atlante Aeroportuale Italiano, uno studio elaborato a seguito dell'accordo siglato nel 2006 tra il Ministero delle Infrastrutture e l'Enac, che ha finanziato il voluminoso dossier sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", ha sintetizzato le prospettive della capacità oraria delle pista e del piazzale nel seguente riquadro:



Piano Nazionale Aeroporti - Aeroporto Treviso - Capacità pista e Piazzali by AERTRE

L'imponente dossier riguardante il Piano Strategico Aeroportuale (PSA), una pianificazione al 2030 redatta per l'ENAC da OneWorks, Kpmg e Nomisma, identifica la capacità oraria del Canova e lo raffronta con il Progetto Esecutivo e con il target raggiungibile con il fine lavori nello scalo.

Il parametro corrispondente (fonte AERTRE) di 16 movimenti/ora, tuttavia, dilata la capacità operativa che il comunicato stampa precedente di AERTRE - SAVE.

Rappresenta anche la capacità operativa del Piazzale di stazionamento dei velivoli in sosta.

E aggiorna, incrementando il parametro diramato in occasione dell'ottenimento della Concessione Quarantennale del 2006.

In quella circostanza, infatti, era stato sottolineato l'aumento, dai 4 movimenti/ora precedenti all'inizio lavori a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di euro.

L'incremento ipotizzato nella capacità oraria dello scalo rimanda a un numero di movimenti orari considerevole e, forse, stravagante. Almeno rispetto a alla media oraria di 14/16 movimenti/ora.

Le stime della potenzialità operativa del Canova - Treviso si dilata a flussi e volumi di traffico, probabilmente insostenibile per una infrastruttura affossata nel territorio comunale di Treviso, che registra un'altissima densità abitativa 1.481 ab/km². Un'area caratterizzata da edificazione mista residenziale, commerciale, direzionale e produttiva artigianale. Una zona altamente antropizzata.

Il quadro dei voli corrispondente a 14/16 movimenti proietta nelle 17 ore giornaliere di operatività dello scalo a 238/272 voli/giorno.

Che nell'arco dei dodici mesi potrebbe, pertanto, essere caratterizzato da uno scenario - di massima efficienza operativa - intorno tra 86.000 - 99.000 voli/anno.

Volumi di traffico comparabile ai flussi operativi registrati a Milano - Linate: terzo scalo del Paese.

Un quadro operativo che non può non rappresentare un "significativo potenziamento" dello scalo.

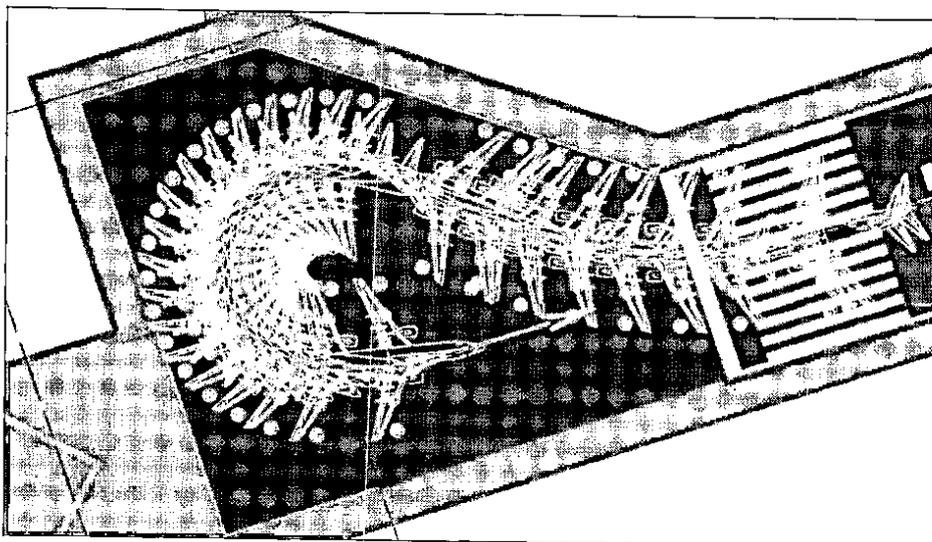
E' con una breve analisi di una parte degli interventi realizzati dal cosiddetto piano di "potenziamento" che è possibile illustrare e documentare, rendendole del tutto trasparenti anche a non esperti, le nuove potenzialità, e prospettive, dello scalo del trevisano.

Le annotazioni riguardano le varianti e modifiche direttamente correlate all'incremento del numero dei voli medi/orari, e precisamente:

- 1 - aeromobile di riferimento (Boeing 737, Airbus 320, Boeing 767) e Back track pad pista 07;**
- 2 - riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (adozione e configurazione del Raccordo B);**
- 3 - installazione Categoria II/III pista 07;**
- 4 - installazione PAPI pista 25;**
- 5 - Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi;**
- 6 - Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico;**
- 7 - Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose.**

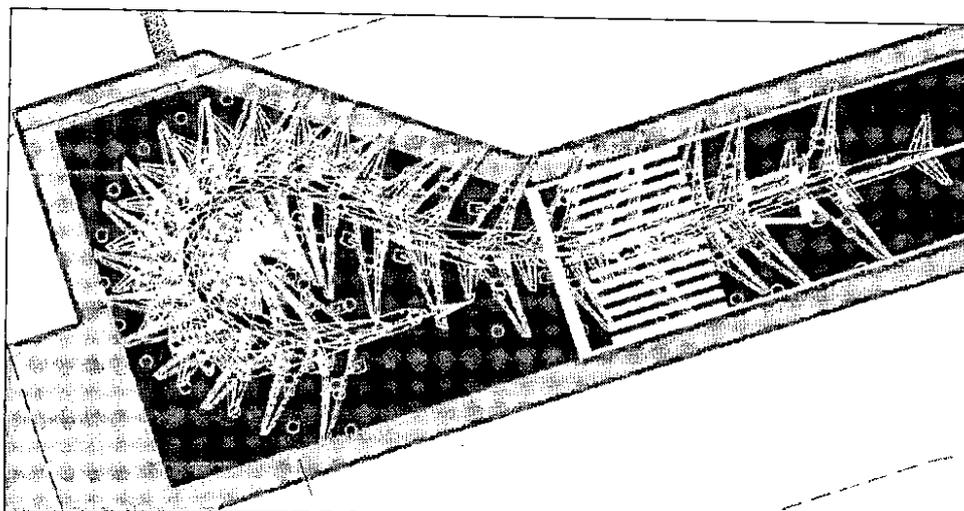
**Aeromobile di riferimento e turnpad
(Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)**

La pavimentazioni di pista e dei piazzali, determinata dalla partire dalla serie storica dei movimenti e della flotta aerea operate sullo scalo nell'arco temporale 1996-2008, è configurata in prevalenza su velivoli di aviazione commerciale e di aviazione generale. Una média annuale di circa il 30% dei voli è di aviazione generale. La flotta restante ha movimentato in prevalenza esemplari Boeing 737 e Airbus della serie 320. Nel volume di traffico atteso, sulla base delle stime ed articolazione della tipologia dei voli degli Outlook Airbus - Boeing al 2025 - 2030) è stata previsto l'avvento di flotte Boeing 767 e equivalenti Airbus 330 al punto che, pur prefigurando ancora come aereo di riferimento Boeing 737 - tipo Ryanair o Airbus 320 EasyJet), le opere realizzate in questi sei mesi di cantiere hanno materializzato un'area di backtrack - inversione di manovra - per la pista 07 sia per Boeing 737 - 800.



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

ma anche per la flotta Boeing 767 - 300:



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

L'innovativa versatilità operativa al fine di permettere l'inversione del senso del moto in testata 07 con la realizzazione di turn pad pavimentata con sovrastruttura rigida a lastre di calcestruzzo.

La nuova configurazione e dimensionamento della pista e del turnpad pertanto supporterà pesi al decollo per aeromobili della flotta di lungo raggio Boeing 767 - 300.

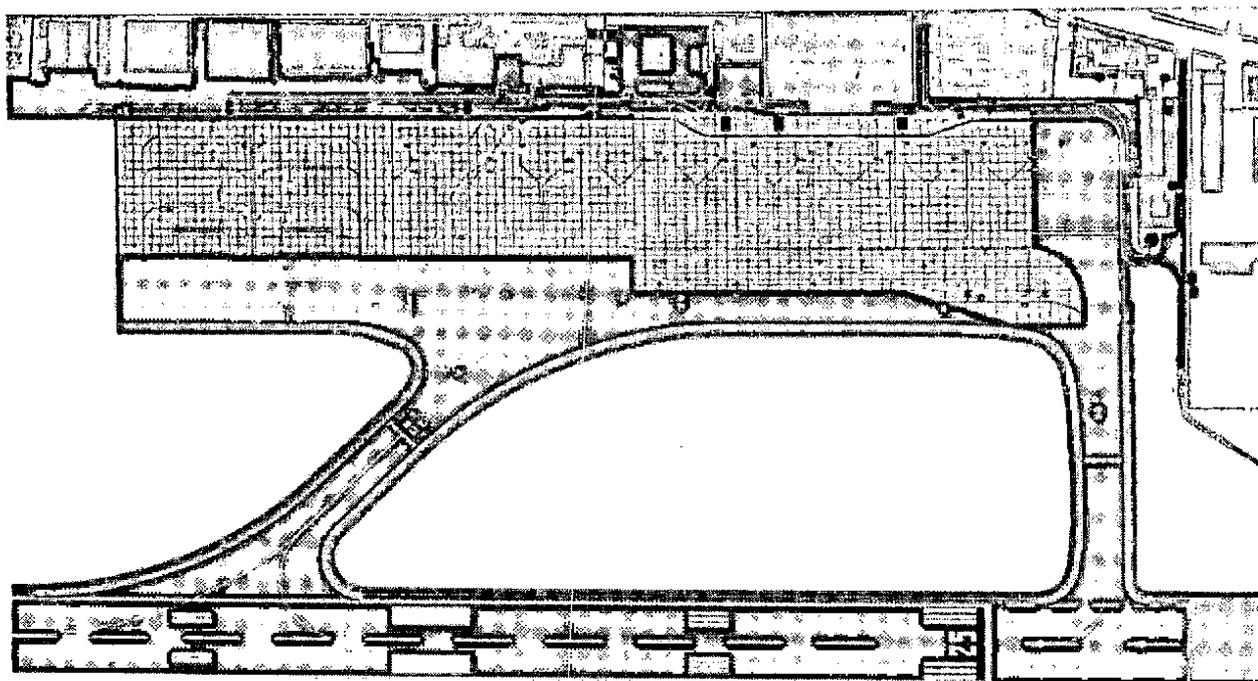
Un modello che registra pesi al decollo intorno a 160 tonnellate. Valori raddoppiati rispetto al traffico delle flotte Boeing 737 - 800 e serie Airbus 320 del peso al decollo di circa 80 tonnellate.

Gli esemplari Boeing 767 - 300 assicurano anche collegamenti aerei con destinazioni long range prefigurando voli oceanici e per il Far East indiano e asiatico. Probabilmente, la rinnovata configurazione del turnpad, potrà assicurare una pianificazione che offre opportunità di collegamenti aerei non solo diretti dal Cañova ma, soprattutto e come segnalato in premessa, come scalo alternato a Venezia - Tessera.

Una opzione operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto.

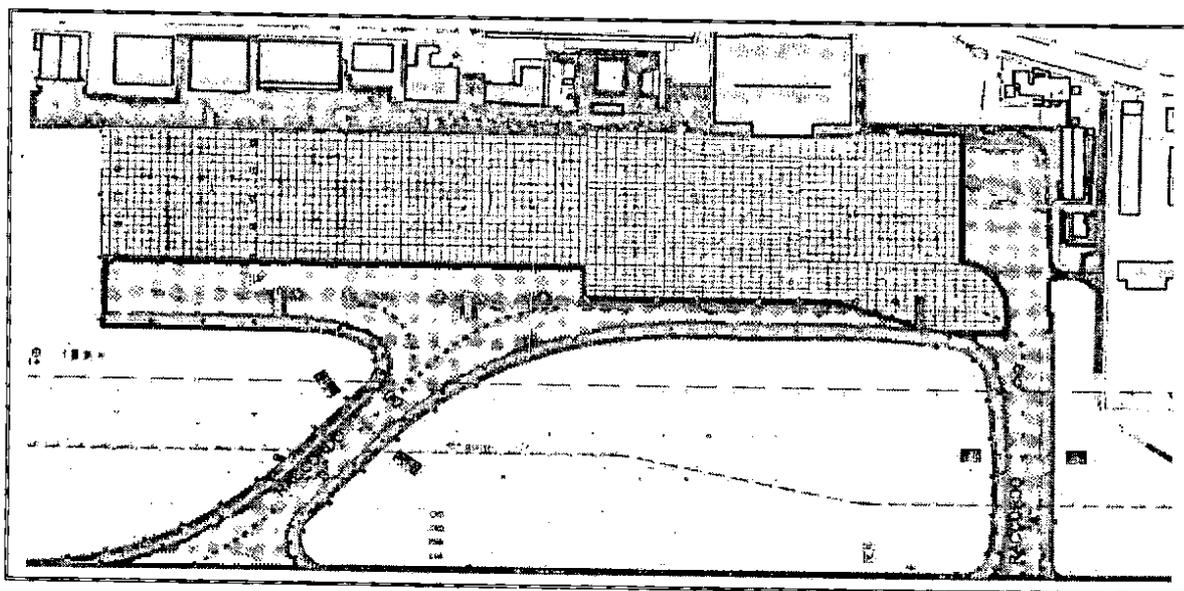


Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Riconfigurazione ed aumento numero dei parcheggi

Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) - (adozione e configurazione del Raccordo B)

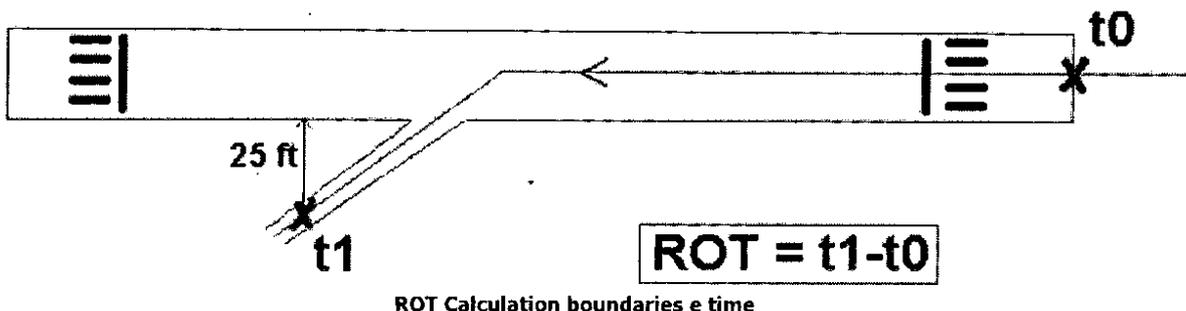
La demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo "B", posto all'ingresso del piazzale di sosta degli aeromobili costituisce una essenziale modifica nel layout aeroportuale.

Il Progetto Esecutivo in sostituzione del raccordo R2 esistente, ortogonale alla pista 07/25 ha realizzato un nuovo raccordo (denominato "B") con una geometria del tutto differente, denominata high speed taxiway. Il raccordo B, presentando una angolo di incidenza rispetto all'asse della pista di volo di 45°.



Progetto Esecutivo - Raccordo B e area Parcheggi: High speed runway exit

La nuova conformazione geometrica, sostiene il testo del Progetto Esecutivo, migliora l'efficienza operativa riducendo il tempi di occupazione pista nella fase dopo l'atterraggio e agevola, riducendo i tempi di ingresso e occupazione della pista per la fase di ingresso per la procedura di backtrack per l'allineamento in pista e successivo decollo. Determina riduzioni dei tempi di occupazione in pista dei velivoli. (vedi calcolo)



Risponde efficacemente alle mutate esigenze delle flotte commerciali e di aviazione generale ed alle stime di incremento di traffico attese:

- i. il traffico atteso;
- ii. la mix di traffico degli aeromobili assunta;
- iii. i tempi di separazione dei velivoli in fase di avvicinamento.

Airplane Name (4)	Gross Taxi Weight (tns)	Annual Departures	% Annual Growth
B737-800	79.243	4 800	3.00
A320-200 Twin opt	78.400	2 050	3.00
Dual Whl-75	34.019	1 200	3.00
Sngl Whl-60	27.216	1 200	3.00

Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Mix di traffico adottato in sede di analisi e progetto

La configurazione high speed runway exit realizzata determina tuttavia considerazioni aggiuntive relative all'ingresso ad una velocità superiore a quella media di rullaggio nella zona apron dei parcheggi degli aeromobili in stazionamento e/o in transito per sbarco/imbarco merci e passeggeri.

Uno scenario oggetto di specifiche valutazioni dei rischi, curve di isolivello del rischio. Analizzato e ponderato da Goran Svensson - aerodrome safety inspector ICAO e Aviation Safety Authority Svedese - in un Report su Linate relativo al "main apron position with regard to collision risk with parked aircraft".

La versatilità operativa generata dall'High Speed Exit è in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, in grado di determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,

- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Installazione ILS Categoria II/III pista 07

E' ancora il Progetto Esecutivo a segnalare l'installazione di un sistema di avvicinamento strumentale alla pista 07 CAT II/III con una equivalente riconfigurazione dell'impianto AVL (sistema luminoso accessorio CALVERT, EFAS, ecc.).

In particolare con l'adeguamento di un apparato per operatività in bassa e bassissima visibilità e voli notturni, consistente in:

- Avvicinamento di precisione di ILS CAT II/III per pista RWY 07.
- Avvicinamento semplificato per pista RWY 25.
- Soglia pista RWY 07.
- Bordo pista RWY 07/25, fine pista RWY 07/25.
- Asse pista RWY 07/25.
- Zona di toccata TDZ per pista RWY 07.
Stop bar e relative taxi-line sulle tre bretelle.
- Unità guard-light.
- Segnaletica verticale.

La disponibilità della nuova strumentazione potrà consentire anche atterraggi con visibilità di 100 metri orizzontali e, con le opportune calibrazioni, anche con visibilità zero.

L'avvicinamento e l'atterraggio in Categoria II/III per la pista 07 garantisce operatività inferiore a 500 metri orizzontali consentiti dalla classica e storica strumentazione in Categoria I disponibile al Canova fino al maggio 2011.

Installazioni e limiti operativi che, quando la visibilità orizzontale a Treviso risultava inferiore a 500 metri (nebbia, precipitazioni e altro), costringeva i voli a dirottare su uno scalo alternato (Venezia Tessera e Ronchi dei Legionari, Bologna e altro).

Questa evidente quanto ulteriore flessibilità operativa permetterà anche avvicinamenti con ILS 07 e susseguente inserimento in procedure di circuit e circling per l'atterraggio su pista 25, in grado perciò di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto

della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

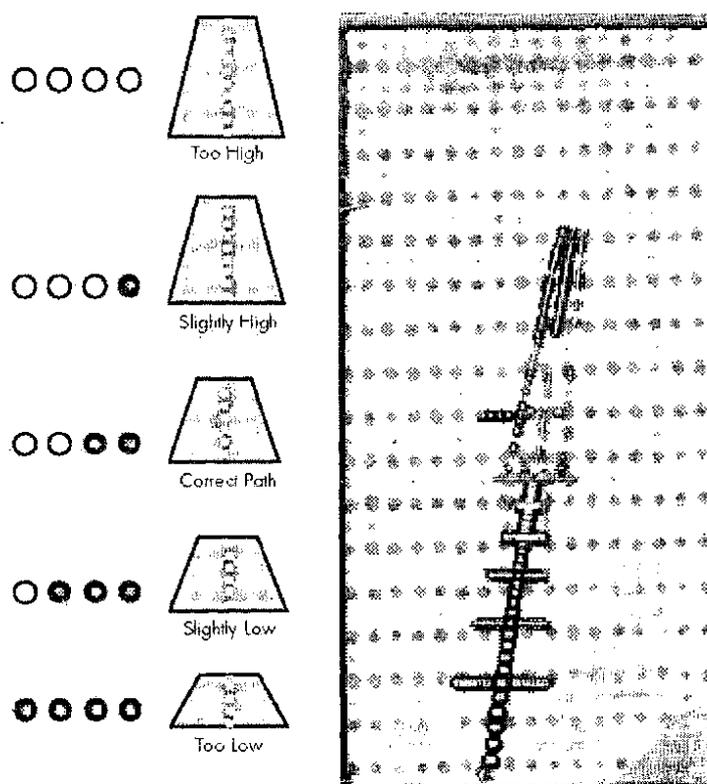
Installazione apparato PAPI pista 25

L'apparato PAPI (Precision Approach Path Indicator) che può essere utilizzato come APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator) è un sistema luminoso che assicura al pilota un sentiero visivo di planata per l'atterraggio. Può trovare applicazione un modello semplificato di PAPI con solo due luci.

- Tutte e due le luci sono rosse: si è troppo bassi.
- Una luce è rossa e una è bianca: si è alla quota corretta per l'avvicinamento.
- Tutte e due le luci sono bianche: si è decisamente troppo alti.
- Il colore delle luci cambia in base all'inclinazione con cui le si osserva

Il sistema ottico è costituito da complessi catadiottrici comprendenti lenti frontali "piano convesse sferiche" e riflettori parabolici in lamiera di alluminio purissimo.

Tra le lenti e le parabole sono collocati dei filtri rossi (vedi figura).



PAPI System Visual indications A-PAPI e CALVERT

La nuova installazione consente atterraggi sulla pista 25. La testata storicamente meno utilizzata a causa dei venti prevalenti e perché non assistita strumentalmente. L'atterraggio sulla pista 25 può prevedere l'avvicinamento con sorvolo della città di Treviso e/o comportare un avvicinamento sulla pista strumentale ILS 07 con interruzione della procedura ed entrata in circling e/o circuito.

Versatilità operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto

della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi

Il dimensionamento delle nuove pavimentazioni aeroportuali viene trattato in due elaborati progettuali: Doc. n° 16 (cod. RDP) avente titolo "Relazione di dimensionamento delle pavimentazioni" e Doc. n° 3 (cod. RGG) avente titolo "Relazione geologica e geotecnica", oltre che sinteticamente nella Relazione generale (DOc. n° 2).

Per quanto riguarda la pista di volo (RWY 07/25), dalla lettura di tali elaborati si apprende che l'attuale struttura non ha una costituzione omogenea, ma presenta stratigrafie diverse, diffuse sia in senso longitudinale che trasversale, dovute probabilmente ad interventi succedutisi nel tempo.

Il progettista ne ha indagato la distribuzione e perviene alla definizione di valori medi che, in ragione della capacità portante minima uniforme da assicurare su tutta la pavimentazione, ritiene di sintetizzare in uno strato superficiale in conglomerato bituminoso (più o meno vecchio) dello spessore indifferenziato di 30 cm ed in un sottostante strato di fondazione dello spessore di 27 cm che nel primo documento citato viene definito come misto granulare stabilizzato e nel secondo qualificato invece come ghiaia di riporto.

In tale secondo documento, corredato da numerose fotografie, si rileva che lo strato di conglomerato bituminoso esistente è in verità costituito da tre strati ben distinti e che lo spessore medio di essi è quasi sempre inferiore a 30 cm.

Il progettista propone la radicale demolizione dell'esistente pavimentazione (ad esclusione di una limitata zona della sua fondazione, che viene ad aggiungersi alla nuova struttura) per realizzare una pavimentazione nuova costituita dai seguenti strati (descritti dall'alto, in cm e confrontati con quelli esistenti):

pista attuale		progetto	
strati in congl. bituminoso : 30	- usura		4
	- binder		6
	- base		10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum.		20
	- fondazione stabilizz.		35

La nuova pavimentazione presenta rispetto all'attuale un insieme di strati legati a bitume dello spessore complessivo di 40 cm anziché 30 (di cui uno strato definito appartenente alla fondazione in conglomerato bituminoso di 20 cm) ed uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato granulometricamente superiore od uguale a 35 cm.

Per un confronto tra le pavimentazioni, supponendo che quella esistente sia sana, o risanata mantenendone le prestazioni originarie, con riferimento alla relazione geotecnica ed ai fattori di equivalenza per fondazioni proposte dalla F.A.A. (presa a riferimento dal progettista) si applicano alla pavimentazione nuova i coefficienti di correzione dello spessore dello strato di fondazione non legato. Avremo pertanto:

pista attuale		progetto	
strati in congl. bituminoso : 30	- usura		4
	- binder		6
	- base		10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum.		20
	- fondazione stabilizz.		35 x 1,7 = 60
Totale: 57		Totale:	100

Dal quadro sopra esposto si evince che la nuova pavimentazione, ai fini prestazionali, ha un notevole spessore aggiuntivo dei conglomerati bituminosi (+ 10 cm) ed una fondazione in misto non legato (resa omogenea) molto più spessa (+ 33 cm).

Si tratta quindi di una struttura completamente diversa, con prestazioni notevolmente superiori.

Quanto sopra non tiene conto del fatto che lo spessore degli strati in conglomerato bituminoso della pavimentazione esistente è stato uniformato dal progettista al valore di 30 cm (secondo calcoli statistici) quando la frequenza (soprattutto nella parte destra della pista) di valori intorno a 27 - 28 cm è molto alta, frequenza che avrebbe forse consigliato di assumere un valore di spessore più contenuto (tale cioè da garantire la prestazione minima in ogni punto).

Ciò avrebbe reso il paragone tra le due strutture ancora più sbilanciato.

Vediamo ora il confronto tra le due pavimentazioni in termini di capacità portante in riferimento all'aereo critico citato in progetto, quale del tipo B 737/800 od equivalenti; si considerano quindi i seguenti dati del progetto:

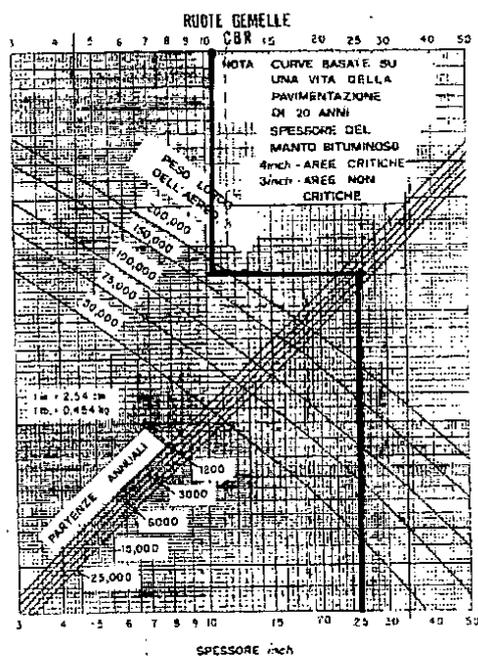
- aereo critico tipo B 737/800;
- peso MTOW intorno ad 80 ton;
- carrello principale a ruota gemellata;
- valore di CBR del sottofondo pari a 10,6%;

numero decolli/anno pari a circa 7000, per 20 anni di durata della pavimentazione.

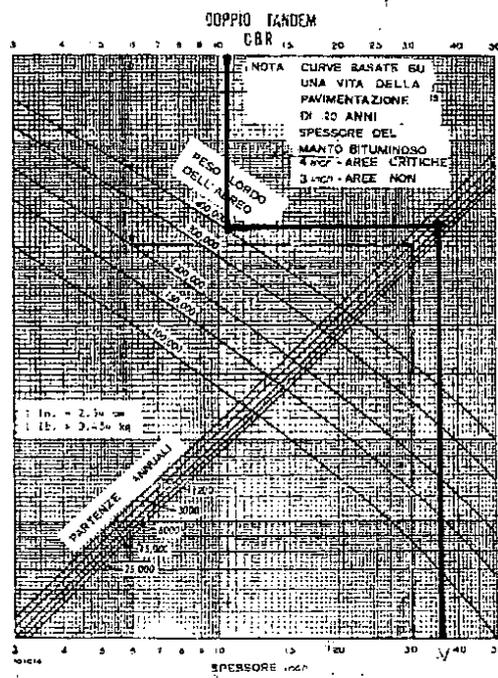
Si osserva che il progetto definisce il B 737/800 come aereo critico anche se dimensiona ad es. la piazzola di back-tracking in testata 07 per movimenti di aerei superiori, quale il B767 - 300.

In via sintetica adottiamo il metodo empirico proposto dalla F.A.A. (Federal Aviation Administration - USA) per pavimentazioni flessibili nella circolare menzionata dal progettista.

Si utilizzano per brevità ed in prima approssimazione l'abaco relativo a carrello a ruote gemelle:



PAVIMENTAZIONE FLESSIBILE



PAVIMENTAZIONE FLESSIBILE

Vediamo che per i dati sopra riportati viene individuata una pavimentazione di spessore totale pari a circa 66 cm, di cui 10,16 in conglomerato bituminoso, quindi sensibilmente meno prestante di quella proposta in progetto (spessore 100 cm), che sarebbe quindi largamente sovradimensionata.

Dall'abaco si ricava inoltre che l'attuale pavimentazione (spessore totale cm 57) sarebbe dimensionata correttamente, a parità di tutte le altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) per aeromobili del peso di circa 50 tonnellate, cioè del tipo DC9/41 ecc..., il che conferma la destinazione finora data allo scalo in questione.

Se si considera invece l'abaco per aeromobili con carrello a doppio tandem e del peso di 180 tonnellate,

come il B767/300 ER dell'Alitalia (MTOW 185.000 kg), si vede invece che, a parità delle altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) lo spessore totale risulta pari a circa 90 cm, congruente quindi con la pavimentazione di progetto.

Quest'ultima risulterebbe perfettamente dimensionata per un numero di movimenti dell'aereo critico superiore a 15000 .

Stesse considerazioni estese alle altre pavimentazioni contemplate in progetto, portano a risultati analoghi.

Conclusioni

Tutto quanto sopra considerato, questa analisi consente di affermare che il progetto in parola individua veri e propri interventi di potenziamento e sviluppo dello scalo aeroportuale (come del resto evidenzia il suo titolo) in grado di gestire un traffico sensibilmente più rilevante (aerei molto più capienti e pesanti, incremento movimenti orari ecc..) che quindi produce sull'ambiente effetti negativi e significativi.

Ne consegue ad avviso dello scrivente che tale progetto ha i requisiti previsti dalla norma attuale per dovere essere sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA: art. 23 d. leg.vo 152/2006 come modificato dall'art. 20 d. leg.vo 128/2010).

Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico

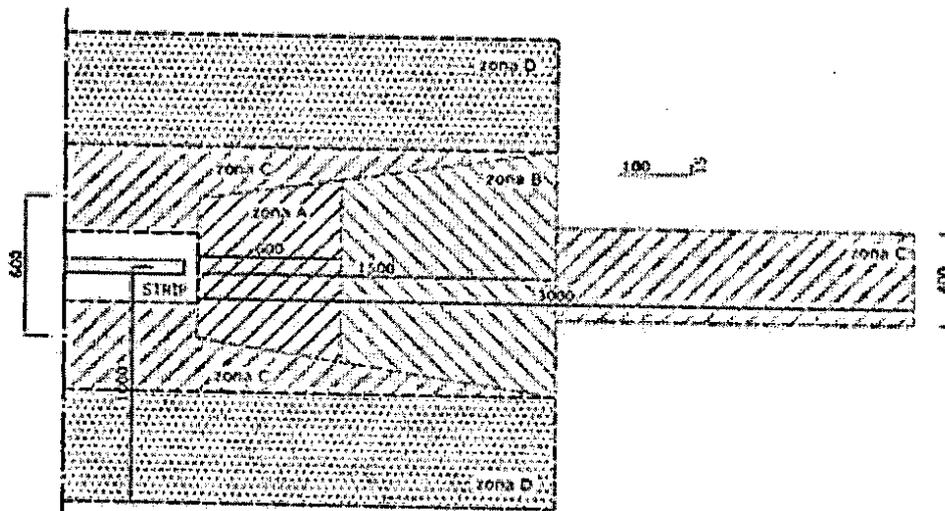
Con la modifica agli art. 707 e 715 del Codice della Navigazione del 2006 è stato varato il Piano di Rischio aeronautico per incidente aereo.

E' stato in seguito incorporato nel Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

Il territorio attiguo alla pista del Canova, nello specifico i due Comuni di Quinto e di Treviso, rispettivamente per le testate 07 e 25 della pista di Treviso, non ha ancora adottato le prescrizioni ENAC.

Com'è previsto e noto l'articolo 707 del Codice della Navigazione si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale che di aviazione generale.

Specifiche circolari ENAC definiscono ed illustrano le linee guida finalizzate a fornire criteri ed indicazioni ai Comuni il cui territorio è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio.



Piano di Rischio aeronautico: Zona A, Zona B, Zona C e Zona D (laterale)

E precisano, ad esempio:

"Il cui territorio circostante è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio, la massima attenzione va posta sulle attività sensibili quali:

- insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, stadi, ...);
- nuove edificazioni che se coinvolte in un eventuale incidente possono creare pericolo di incendio o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati

lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.

ENAC elabora una propria istruttoria sulla base di valutazioni di tipo aeronautico finalizzate alla verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo; inoltre valuta la struttura del documento evidenziando eventuali zone di carenza di analisi del territorio e chiedendo approfondimenti al Comune/i."

"Per gli aeroporti dotati di piano di sviluppo approvato (piano regolatore aeroportuale), il piano di rischio è redatto tenendo conto della configurazione dell'aeroporto all'orizzonte temporale del piano. Nei casi in cui il piano di sviluppo è in corso di elaborazione da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del percorso di concertazione con ENAC, l'Ente interessa i Comuni per la valutazione delle ricadute delle previsioni di tale piano sulla configurazione e sui contenuti del piano di rischio".

Il Progetto Esecutivo in esame non ha inquadrato le misure di policy disposte dall'art 707 e 715.

Non vengono segnalati gli interventi e/o un eventuale programma di azioni atti a tutelare, inoltre nelle aree esterne agli aeroporti, la relazione e compatibilità con le curve di iso-rischio.

Le curve isolivello, con valori di rischio individuale tra 1×10^{-4} a 1×10^{-6} ; quale probabilità ha un individuo, residente, in transito, utente e passeggero di passaggio nel terminal e nei dintorni di un aeroporto, ha di rimanere coinvolto dalle conseguenze di un incidente.

Il Progetto Esecutivo non ha, al momento, incorporato operazioni attinenti il Piano di Rischio aeronautico e si ritiene debba essere urgentemente sviluppato in relazione, non solo in relazione ai volumi di traffico raggiunti nel corso di questo arco temporale, susseguente al superamento dei vincoli operativi posti dal Ministero dell'Ambiente (ovvero il numero dei 16.300 movimenti del 2004), ma soprattutto in funzione delle stimate attese del traffico e della tipologia di flotte aeree compatibili con il rinnovato layout e nuove strumentazioni di volo al Canova.

Appare quindi fondamentale che tale Piano di Rischio aeronautico sia calato nell'analisi della prossima Procedura di Impatto Ambientale.

Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose

La Società AER/TRE SPA nel 2005 aveva commissionato la redazione di progetto preliminare del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale.

Probabilmente la necessità di monitorare da un lato

- le singole operazioni di decollo ed atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore definite dalle commissioni di cui all'art. 5 del decreto 31 ottobre 1997, secondo i criteri stabiliti dalla commissione di cui all'art. 4, comma 1, lettera a), del decreto 31 ottobre 1997;
- registrare in continuo i dati di ogni singolo evento;
- essere predisposti per recepire e gestire le eventuali lamentele da parte dei cittadini;
- verificare il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale.

Il sistema avrebbe dovuto essere costituito da centraline di rilevamento dislocate sul territorio interessato alle operazioni di volo in sorvolo nel contesto operativo di 16.300 voli/anno delineati, probabilmente, dalla Valutazione di Impatto Ambientale.

Quale stato dell'arte ha validato il riscontro acustico del Canova?

Quali dati acustici aeroportuali sono stati forniti alla popolazione?

Con quale correlazione tra i movimenti aerei e tracciato radar?

A fronte dell'incremento dei voli, della diversificata flotta operativa avvicinata in questi anni, di una modalità di avvicinamento ed atterraggio strumentale ILS di Categoria I, di procedure di decollo che non sembrerebbe aver ancora designato e comparato eventuali vantaggi acustici della tecnica di pilotaggio. L'opzione procedurale idonea tra il decollo ICAO A, ICAO B e/o delle formulazioni più aggiornate, sembrerebbe indispensabile evidenziare anche le urgenze di valutare l'impronta acustica e impatto complessivo stimato delle emissioni sonore delle flotte Boeing 767 - 300 ed equivalenti.

Le fasi che devono essere sottoposte a verifica, nella ricerca delle idonee misure per il contenimento

dell'impatto acustico, nelle fasi di volo e involo, ma specialmente nelle fasi di frenata e decelerazione susseguente all'atterraggio dei velivoli wide body. Come previsto dagli specifici Decreti "aeroportuali".

Una puntuale verifica dell'impatto generato dalle emissioni sonore on ground potrebbero rappresentare un limite, e vincolo, decisivo per il superamento del livello di 75 Lva entro il limitato sedime aeroportuale di circa 140 ettari.

L'annotazione del documento relativo ai vincoli e prescrizioni del Decreto di VIA del 2007 illustra limiti e urgenze per quanto riguarda l'analisi e la mitigazione acustica:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:
componente rumore:

- nel corso dell'istruttoria tecnica è stato richiesto al proponente di rielaborare le simulazioni del rumore nei vari scenari al 2005 e 2010, sommando i contributi del rumore degli aeromobili in volo con il rumore a terra degli stessi e delle altre sorgenti aeroportuali. In particolare oltre al rumore derivante dalle fasi di decollo e atterraggio è stato considerato:
 - ✓ rumore prodotto dalle prove motori;
 - ✓ rumore prodotto dalla movimentazione di velivoli a terra (taxing).

Gli Scenari di riferimento per simulazioni sono:

1. situazione attuale al 2002, calibrata su dati fonometrici e di traffico aereo rilevato per tre settimane;
2. situazione futura al 2005;
3. situazione futura al 2010;

- dall'esame di queste figure si evince come per le simulazioni che prevedono anche la presenza della rumorosità a terra (prove motori e taxing), per tutti e tre gli scenari studiati, la rumorosità simulata risulterebbe compatibile con la classificazione acustica aeroportuale che è stata approvata in data 08 luglio 2003 e notificata ai due comuni interessati, Treviso e Quinto di Treviso, con lettera prot. n. 2934/2.32 Enac Venezia;
- i comuni interessati non hanno ancora espresso un parere di merito, né adeguato la propria zonizzazione acustica a quella indicata nella classificazione acustica aeroportuale;
- **si rileva, comunque, che vi è almeno un ricettore in zona acustica B, la cui presenza è incompatibile ai sensi del DM 31/10/1997 art. 7 comma 1, per il quale non è stata presentata alcuna ipotesi di delocalizzazione/mitigazione; si rileva, inoltre, la presenza di alcuni ricettori sensibili nella zona acustica A che erano già presenti prima dell'incremento dei voli dell'aeroporto per i quali non è prevista alcuna ipotesi di mitigazione;**

Lo stesso testo esprime il parere negativo e dispone una serie di prescrizioni che ancora oggi devono essere realizzate.

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruttivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;

La versatilità operativa scaturita dal Progetto Esecutivo in analisi incrementa sostanzialmente il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Conclusioni

Gli interventi principali previsti dal Progetto Esecutivo determinano inevitabilmente un marcato incremento della capacità oraria dei voli. Con prospettive di mix dei flussi e nei volumi di traffico incomparabilmente superiori ai vincoli posti dal Decreto di VIA "Parere interlocutorio negativo".

Il potenziamento dei voli avviene principalmente come effetto dei seguenti interventi:

- 1 - Rifacimento della pista e rullaggi;
- 2 - Configurazione del Raccordo B verso il piazzale aeromobili come high speed runway exit;
- 3 - Configurazione back track pad pista 07 per aeromobili flotte Boeing 767 -300;
- 4 - Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time;
- 5 - Installazione ILS Categoria II/III pista 07;
- 6 - Installazione PAPI pista 25;
- 7 - Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi.

Il "potenziamento" dei voli e le prospettive di volumi di traffico consistenti appare evidente anche dagli indici di utilizzo del Terminal, della Pista e del Piazzale - Apron elaborato dall'Atlante Aeroporti proposto dallo studio OneWork - Nomisma - KPMG.

AEROPORTO	CAPACITA' ORARIA			Grado di utilizzo delle piste	
	Terminal	Piazzale	Piste	medio	ora di picco
	mov/h	mov/h	mov/h		
TREVISO	7	13	16	20%	40%

AEROPORTO	CAPACITA' PASSEGGERI						TRAFFICO 2008 mln. pax
	Terminal		Piazzale		Piste		
	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	
TREVISO	1.900.000	90%	3.400.000	50%	6.205.000	27%	1.706.345

Il riscontro sul grado di utilizzo del Terminal, del Piazzale e delle Piste riguardano il 2008, ma lo stesso P.S.A. Piano Strategico Aeroportuale delineando target di efficienza inquadra e stima, implicitamente, le potenzialità di incremento dei voli sullo scalo della Marca Trevisana.

La residua disponibilità percentuale del livello di utilizzo dell'Aerostazione del Canova, non deve preoccupare. Abbisogna, infatti, di interventi minori, di riassetto degli spazi interni dedicati all'accoglienza dei passeggeri in arrivo e partenza. Una selettiva riconfigurazione degli spazi land e airside.

E' possibile sopportare flussi di utenza, imbarchi e sbarchi, in coerenza con il raddoppio dei movimenti di pista stimato dalla stessa Società di gestione dell'aeroporto di Treviso AERTRE, con una diversificata layout. Perciò funzionale con l'ottimizzazione della modalità operativa nel mix dei flussi nelle procedure check in, spazi commerciali, e di flusso nell'organizzazione delle aree di partenze ed arrivi.

In conclusione il "potenziamento" infrastrutturale dello scalo di Treviso appare un risultato del tutto conforme

all'elencazione delle opere e degli interventi realizzati dal Progetto Esecutivo autorizzato da ENAC e analizzato in queste pagine.

L'incremento atteso dei volumi di traffico, l'apertura di nuovi collegamenti, nuove destinazioni ed una intensificazione delle frequenze dei voli storici rappresenta esclusivamente l'inevitabile risultato delle policy imprenditoriali propuginate dai manager dello scalo trevisano.

Inevitabile appare comunque come le potenzialità dello scalo, le prospettive degli esercenti aeroportuali siano sottoposti alle verifiche di compatibilità e sostenibilità ambientali connesse alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale così come degli standard di security del Programma nazionale di Sicurezza ed infine della safety associata al Piano di Rischio per incidente aeronautico entro ed all'esterno del sedime aeroportuale.

Treviso, 07.05.2012

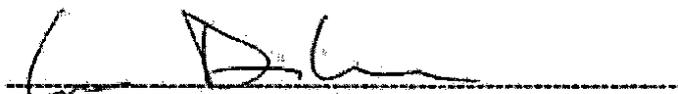
Firma

Giuliano Mansutti

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Giuliano Mansutti', written in a cursive style.

Firme:

1. Giovanni De Luca



2. Antonella Vazzoler



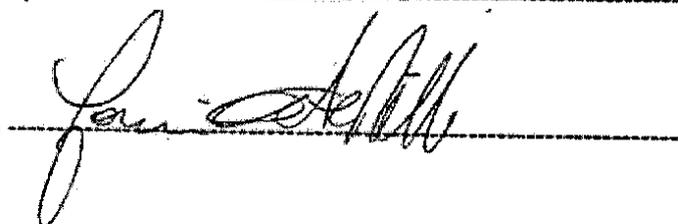
3. Giulio Corradetti



4. Alessandro Sottana



5. Dante Nicola Faraoni



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

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

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
00153 Roma

Regione del Veneto

Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

Provincia di Treviso

Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso

Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV

Direzione Generale
Area Tecnico – Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova

ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Giuliano Mansutti, nato a Tavagnacco (UD) il 18/05/1947/ e residente a Majano (UD) via Tiveriaccio 72,

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso via Nogarè 4,

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso via A. Meucci 5,

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione **“Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso”**, in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso, formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

“Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, Opacità e inadeguato utilizzo dei modelli matematici per la stima delle ricadute connesse alle operazioni a terra ed in volo degli aeromobili.

L'analisi ed i dettagli delle seguente osservazione inquadrano i tre ambiti di impatto sul territorio riguardanti le stime calcolate con l'utilizzo di un modello matematico relativamente alla configurazione, indici e distribuzione delle:

- 1 - curve dell'isorischio terzi Risk Assessment;
- 2 - emissioni sonore;
- 3 - emissioni gassose, atmosfera.

Le ricadute ambientali citate e del rischio concernono inevitabilmente le stime relative al mix di traffico aereo al 2015, 2020 e 2030.

Una differenziata identificazione del mix di flotte del traffico aereo stimato per le operazioni di volo sulla pista 07 - 25 del Canova di Treviso rappresenta una prima previsione delle ricadute sul territorio.

L'esclusione del Boeing 767, esemplare di certificazione dei lavori in pista realizzati nel corso del 2010 nell'ambito del Masterplan della Valutazione di Impatto Ambientale 2010 - 2030 è del tutto emblematica.,

Una seconda valutazione, altrettanto decisiva, inevitabilmente, può implicare una sostanziale configurazione e localizzazione delle ricadute sonore, gassose e nelle curve di isorischio incidenti nell'intorno aeroportuale.

L'esigua dimensione delle sedime aeroportuale comporta una serie di criticità nell'esatta e rigorosa dispersione delle emissioni sonore, delle emissioni gassose e degli indici di isorischio.

Lo studio dell'impatto da rumore aeroportuale esige l'utilizzo rigoroso del modello ECAC-CEAC Doc 29 per quanto concerne il calcolo dei livelli di rumore da traffico aeroportuale sviluppando ed identificando i livelli di ground noise in aggiunta all'air noise.

I modelli matematici utilizzati rimandano al INM, all'EDMS e a quello, peraltro non esplicitato (chiedere ENAC) nella documentazione esaminata, riguardante l'adozione dell'Art. 715 del Codice di Navigazione.

La documentazione esaminata non circoscrive e identifica, infatti, le cause che hanno determinato il calcolo INM e EDMS (in aggiunta alle curve di isorischio) relativo al flusso degli aeromobili in atterraggio ed in decollo sulle due testate 07 e 25.

La Valutazione degli impatti analogamente a quanto svolto per le altre componenti dello studio, sono stati individuati e descritti in riferimento agli scenari relativi al 2020 (scenario intermedio) e 2030 (anno cui arrivano le previsioni del PSA). Il Quadro di riferimento progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (partenza da testata 25) e su Treviso (partenza da testata 07) con relativa analisi della LVA, inquinati gassosi

primari (del tutto trascurati gli inquinanti secondari), omesso le curve di isorischio in relazione a scenari - ritenuti di minor impatto complessivo - sulle aree limitrofe all'aeroporto, che

presentano una ipotesi non realistica e corrispondente alla seguente distribuzione dei decolli:

□ Al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;

□ Al 2020 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

I tre scenari (2010: scenario di riferimento; 2020: scenario intermedio; 2030: scenario finale) hanno omesso, innanzitutto, l'inclusione nel mix di traffico la flotta Boeing 767 e Airbus ed esemplari di peso al decollo equivalenti.

Appare assolutamente irrealistica l'adozione di rilevanti volumi di traffico in decollo sulla pista 25.

Per ragione di venti prevalenti, di strumentazione per l'avvicinamento ILS sulla pista 07 e di flussi di traffico in arrivo e partenza gestiti dall'Air Traffic Management di ENAV,

Ecco quindi che due fattori, uno il mixed della flotta identificata per il computo matematico, il secondo rappresentato dalla distribuzione dei flussi su entrambe le testate pista, inevitabilmente, generano mappe acustiche, emissioni gassose e di isorischio predeterminabili.

La modellizzazione delle ricadute stimate, infatti, trova una diretta corrispondenza con la movimentazione a terra (on ground) degli aeromobili (calcolo ed identificazione dello start up dei propulsori e tempo medio di rullaggio) che si riflette sul risultato complessivo.

Uno scenario operativo con atterraggi sulla unica pista strumentale ILS 07 e decolli in prevalenza dalla stessa pista 07 (con decolli in sorvolo sulla città di Treviso), inevitabilmente, costituiscono parametri critici per la definizione delle mappe di isorischio, acustiche e gassose.

Adozione Piano di Rischio ENAC, art. 707 e 715 in relazione alla V.I.A. per entrambi i Comuni interessati

L'adozione rimanda pertanto alle esigenze del Piano di Governo del Territorio correlata al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment- rischio contro terzi ed alla definizione delle curve di isorischio. La necessità di redigere il Piano di Rischio aeroportuale, recepire all'interno dello strumento di governo del territorio anche la Valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment - rischio contro terzi.

Un operazione che, necessariamente, deve coinvolgere entrambi i due Comuni interessati.

"PIANI DI RISCHIO PREVISTI DALL'ART. 707 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE (Circolare ENAC - APT 33)

L'appartenenza Se il piano di rischio interessa il territorio di più comuni, gli stessi devono presentare un documento unitario che contenga le analisi condotte sui rispettivi strumenti urbanistici vigenti e le eventuali misure da adottare per renderli coerenti con le indicazioni del Regolamento dell'Enac. Il piano di rischio deve essere caratterizzato da uniformi criteri di definizione dei parametri urbanistici per la programmazione dell'uso del territorio".

Ma se Quinto di Treviso ha avviato l'iter di adozione dell'inquadramento territoriale previsto dall' Art. 707 del Codice di Navigazione (manca tuttavia la Zona D), non altrettanto sembra riguardare il Comune di Treviso (come riferito dalla specifica circolare ENAC).

Ma se " L'art. 707 – "Determinazione delle zone soggette a limitazioni" recita: omissis..... *Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC. ... Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO*" implica l'acquisizione delle Zone A, B, C e D, ecco che

L'art. 715 - "*Valutazione di rischio delle attività aeronautiche*" recita: *Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio....*

"In aggiunta ai piani di rischio di cui all'art. 707 del Codice della navigazione, precedentemente trattati, lo stesso codice prevede all'art. 715 la valutazione di rischio delle attività aeronautiche al fine di un suo contenimento. Tale valutazione, effettuata mediante l'uso di metodi scientifici, è applicabile solo ad aeroporti interessati da significativi volumi di traffico. A tal fine, secondo quanto previsto dal citato art. 715, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati". "prevede misure di tutela del territorio da applicarsi sulle aree ricadenti all'interno delle curve output del modello di valutazione del rischio..... Al fine di garantire l'omogeneità del livello di attendibilità delle valutazioni effettuate per i vari aeroporti e l'univocità di giudizio, la metodologia di calcolo è impiegata esclusivamente dall'ENAC; in tale ottica altri studi e valutazioni effettuati da soggetti terzi (società di gestione, Enti locali, ...), non sono accettabili per la determinazione dei vincoli cui assoggettare la proprietà privata di cui ai sopra citati articoli del Codice della Navigazione.

_Le aree ricomprese all'interno delle curve vengono così definite:

- "ad alta tutela": quella ricadente all'interno delle curve caratterizzate dal valore di 1×10^{-4}

- "interna": quella ricadente tra la curva caratterizzata dal valore di 1×10^{-4} e quella caratterizzate dal valore di 1×10^{-5}

- "intermedia": quella ricadente tra la curva 1×10^{-5} e la curva 1×10^{-6}

- "esterna": quella ricadente al di fuori della curva 1×10^{-6} .

La differenza tra le due aree di rischio (zone di rischio ed aree della valutazione di impatto di rischio o *third party risk assessment*), connesse ai due ambiti tecnico-normativi di cui si è riportato in precedenza, è fondamentalmente dovuta a due aspetti:

1. la redazione dei Piani di Rischio di cui all'art. 707 interessa tutti gli aeroporti aperti al traffico civile e va effettuata dai Comuni il cui territorio ricade nell'ambito delle impronte a terra (zone di tutela) identificate nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti di ENAC, mentre la valutazione di impatto di rischio o *third party risk assessment*, prevista dall'art.715, va effettuata direttamente da ENAC solo per gli aeroporti

interessati da significativi volumi di traffico ed i Comuni devono adeguare ai risultati della valutazione le misure di tutela previste nel Piano di Rischio;

2. i piani di rischio (zone di tutela) sono caratterizzati da un approccio di tipo “qualitativo” mentre la valutazione di impatto di rischio (risk assessment- rischio contro terzi) è di tipo “quantitativo”, in quanto ogni studio è basato sui dati specifici dell’aeroporto in esame (volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili, ...).

Le due aree interessano stesse porzioni di territorio; quindi la definizione della Policy di attuazione dell’art.715 (successiva ai primi Emendamenti che hanno individuato le zone di tutela) tiene conto dei contenuti delle linee guida per la redazione dei piani di rischio e prevede misure di tutela simili.

I piani di rischio che identificano le specifiche zone di tutela ricadenti sul territorio sono redatti dai Comuni sulle base delle linee guida emanate dall’ENAC, mentre l’art.715 prevede che i Comuni debbano tenere conto dei risultati del *risk assessment*, recependoli di conseguenza nei propri strumenti di governo del territorio.

L’analisi del rischio terzi deve prevedere anche lo stazionamento a terra dei velivoli, la prossimità del deposito di carburante avio di 300mila litri, la movimentazione in rullaggio ed un realistico scenario delle fasi di decollo ed atterraggio sulla pista 07.

Mappa acustica - Stima delle curve Isofoniche

La normativa di riferimento per le Curve isofoniche sono il DM 31.10.97 Metodologia di misura del rumore aeroportuale e il DM 3.12 .1999 Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti e concernono l’impiego del modello matematico INM (Integrated Noise Model).

In analogia con quanto prospettato per il calcolo delle curve di isorischio anche l’analisi e la definizione delle curve isofoniche deve prevedere anche lo stazionamento a terra dei velivoli,, la movimentazione in rullaggio ed un realistico scenario delle fasi di decollo ed atterraggio sulla pista 07. *Con la definizione di tempi medi rullaggio dei velivoli per il computo del livello delle emissioni ground noise (rumore al suolo nel corso della messa in moto dei propulsori, dell’utilizzo delle spinte di rullaggio a terra e di accelerazione e decelerazione - reverse thrust -delle flotte impiegate).*

Devono altresì essere computati, secondo criteri standard medi/annui, eventuali impieghi di spinta dei propulsori oltre il minimo idle di terra per operazioni in winter time per lo sghiacciamento dei motori.

Una serie di interrogativi relativi all’elaborazione della mappa acustica nella fase di decollo concerne la tecnica di pilotaggio nelle fasi di avvicinamento, di “initial climb” (la prima parte del decollo) relativamente alla potenza - spinta dei propulsori a livelli di spinta ridotta e piena, in rapporto alla configurazione flap/slat selezionata.

La documentazione di VIA analizzata, infatti, indica genericamente, senza alcun dettaglio i parametri di input inseriti e non permette una adeguata verifica di corrispondenza effettiva con la mappa acustica finale.

Ulteriori interrogativi sull’elaborazione corretta del modello matematico INM scaturiscono dall’identificazione di dell’utilizzo da parte dei pilori in decollo di *“Procedure Antirumore, Procedure di Salita Iniziale ipotizzando profilo di decollo di tipo ICAO A (simile al quello*

NADP 1 definito in ICAO PANS OPS 8168, Volume 1, Sezione 7), che favorisce rispetto a quello ICAO B (e quello standard, a questo analogo) gli abitati prossimi alla pista rispetto a quelli più lontani".

Ecco, pur condividendo la necessità di ricercare e sperimentare tecniche di pilotaggio e procedure di decollo in grado di mitigare l'impatto acustico su specifiche ed identificabili zone a terra, occorre sottolineare come le citate standard ICAO con riduzione di spinta a 800 piedi di quota, non sono ancora operative sugli scali aerei Italiani. Una loro adozione, almeno, nel breve medio periodo appare assai improbabile.

Uno scenario quindi che determina, inevitabilmente, la necessità e l'urgenza di rielaborare la modellizzazione INM rappresentata nella documentazione di VIA.

Per le seguenti ragioni:

- Piena trasparenza di modellizzazione*
- Scenario realistico di decolli sulla pista 07*
- Conoscenza dei dati di input aeronautici del modello*
- Definizione del livello di ground noise*
- Utilizzo spinta reverse in atterraggio*
- Comparazione tra scenari di decollo (ICAO a - ICAO B) ed atterraggio con varie tecniche di pilotaggio*

Le curve isofoniche, in tal modo, consentiranno la verifica ed il rispetto della vigente normativa

al fine di recepire l'adeguamento dello strumento urbanistico.

In particolare la norma definisce:

1. zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
2. zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
3. zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A);
4. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A). dove LVA rappresenta il livello di valutazione del rumore aeroportuale.

Appare decisivo verificare che l'indice LVA di 75 dB(A) non superi, non si estenda oltre il sedime aeroportuale.

Mappa emissioni gassose - Atmosfera

La quantificazione delle emissioni in atmosfera dovute al traffico aereo l'unità di riferimento è il ciclo LTO (landing - take off), che rappresenta l'insieme delle operazioni che avvengono ad una quota inferiore ai 1000 m: atterraggio, spostamento dalla pista alle aree di sosta e viceversa, stazionamento, rullaggio, decollo e ascesa verso la quota di crociera è determinata dallo scenario operativo predeterminato in sede di pianificazione dell'analisi.

Uno scenario realistico con 30 - 40mila voli/anno con la quasi totalità dei decolli dalla pista 07. dove già sono registrati il 100% degli atterraggi, implica necessariamente anche la modellizzazione dello stazionamento a terra dei velivoli, la movimentazione in rullaggio ed un realistico scenario delle fasi di decollo ed atterraggio sulla pista 07.

La stima dell'ammontare annuo degli inquinanti primari (ma anche di quelli secondari) potrà, anche in questo caso risultare realistica.

La documentazione VIA disponibile non consente una verifica trasparente ed efficace della corretta elaborazione del modello utilizzato.

Conclusioni

1 - In mancanza di una piena trasparenza relativa al flusso in atterraggio ed in decollo degli aeromobili sulla pista strumentale 07;

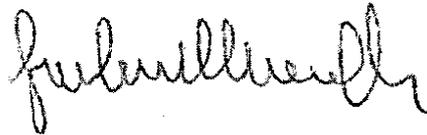
2 - In mancanza dei parametri aeronautici di input relativi al modello matematico INM, EDMS (per verificare il livello ground noise e air noise, ground emissions e air emissions);

3) In mancanza dell'adozione del Piano di Rischio riguardanti i due Comuni interessati (Quinto di Treviso e Treviso) relativamente all'Art. 707 e Art. 715 del Codice di Navigazione:

le stime degli impatti acustico, gassoso e delle curve di isorischio, quindi della popolazione esposta alle varie Zone di tutela "descritte" nella VI.A. non rispecchiano gli scenari di traffico al 2010 - 2020 - 2030.

Firma

Giuliano Mansutti

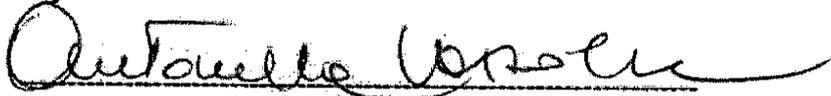


Firme:

1. Giovanni De Luca



2. Antonella Vazzoler



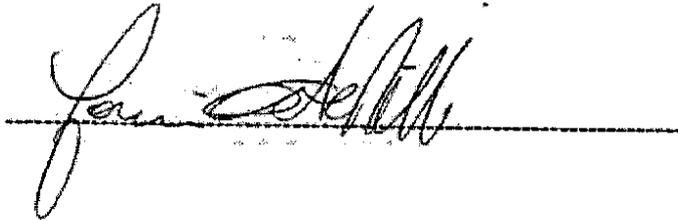
3. Giulio Corradetti



4. Alessandro Sottana



5. Dante Nicola Faraoni



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

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

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
00153 Roma

Regione del Veneto

Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

Provincia di Treviso

Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso

Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV

Direzione Generale
Area Tecnico – Scientifica
Piazzale della Stazione I
35131 Padova

ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso via Nogarè 4,

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione "**Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso**", in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso, formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

**“Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)**

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, lavori di taglio e capitozzatura eseguiti all'interno del Parco del Sile in area SIC IT3240028.

Nel Quadro programmatico non viene fornita espressa indicazione del grado di coerenza del PSA con il Piano Ambientale del Parco del Sile. In merito alla dichiarata alta coerenza con i vincoli ambientali e paesaggistici si pone all'attenzione della commissione una serie di lavori eseguiti all'interno dell'area del Parco Sile mai dichiarati in nessuna procedura di screening né di valutazione d'impatto ambientale appropriata.

Difatti, in concomitanza con i lavori di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo eseguiti nel 2011, interventi compresi all'interno del PSA presentato successivamente nel marzo del 2012, in data 09 novembre 2011 AERTRE Aeroporto di Treviso S.p.A. ha chiesto all'Ente Parco Sile autorizzazione per il taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso; alberi in gran parte posizionati all'interno del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, zona di riserva naturale orientata e area a massimo pregio naturalistico, nonché SIC IT3240028.

Proprio in considerazione di quest'ultimo aspetto fa specie notare la mancanza, sia nella documentazione del proponente (AerTre) e sia nell'autorizzazione del Parco, al riferimento della procedura di VIncA.

I principali riferimenti normativi in tema di valutazione d'incidenza sono:

- a livello comunitario: Direttiva 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (Direttiva Habitat);
- a livello nazionale: DPR 357 dell'8 settembre 1997 e successive modifiche, in particolare DPR 120 del 12 marzo 2003;
- a livello regionale: DGR Veneto 3173 del 10 ottobre 2006.

Risulta infatti pacifico considerare l'intervento non come direttamente connesso o necessario alla gestione di un sito Natura 2000. Almeno quindi una valutazione (screening) in merito all'incidenza negativa o meno sull'integrità del sito Natura 2000 (habitat, specie, habitat di specie) andava eseguita (da parte del richiedente/proponente Aer Tre S.p.A.) e richiesta (da parte dell'Ente Parco che è anche gestore del SIC in questione). Nella richiesta di autorizzazione presentata da Aer Tre S.p.A. è presente solamente la localizzazione ed entità dei tagli/capitozzature; manca una qualsiasi documentazione relativa alla procedura di VIncA.

Il tecnico competente del Parco Sile, dopo sopralluogo avvenuto in data 14 novembre 2011, si è espresso dichiarando l'intervento non conforme al Piano Ambientale vigente e la necessità della Valutazione di Incidenza Ambientale.

Tale conclusione di istruttoria non è stata tenuta in considerazione dal Direttore del Parco il quale, in data 23 novembre 2011, ha concesso l'autorizzazione derogando a quanto disposto

dall'allegato D delle norme di gestione del verde, nonché delle norme prescrittive delle zone di riserva naturale orientata/massimo pregio naturalistico/area SIC/ZPS.

Quindi si è di fronte non ad una semplice autorizzazione, ma ad una deroga ampia che interessa un complesso di norme del Piano Ambientale del Parco del Sile.

Non è stata rispettata la corretta procedura di VInCA. L'allegato A DGR 3173 del 10 ottobre 2006 è chiaro in questo senso; la possibilità di autorizzare interventi impattanti su siti della Rete Natura 2000 è concessa per accertati motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, ma questo non esonera dal portare avanti la procedura di VInCA ed è un fatto logico perché altrimenti sarebbe evitata la ricerca di possibili soluzioni alternative e la descrizione delle misure di mitigazione e/o compensazione da introdurre e prevedere.

E' importante anche segnalare che l'intervento in oggetto non solo non è dichiarato nel SIA del VIA del Masterplan depositato il 9 marzo 2012 ma non è stato incluso nella VInCA di primo livello sulla quale si è pronunciata la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale -VIA e VAS con parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA, numero di protocollo DVA/2011/10666, parere numero 698 del 15/04/2011, Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso. Anzi veniva letteralmente scritto: ***“Le strutture arboree a sud, lungo il Sile, non subiranno alcuna alterazione rispetto alla situazione attualmente esistente”***.

Perché questa lacuna? Il richiedente ha dichiarato che l'intervento è dettato dal dover garantire le altezze degli ostacoli nel rispetto della sicurezza delle procedure aeronautiche. Tali altezze degli ostacoli non dovevano già essere conosciute in relazione agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture? O forse si è ritenuto più conveniente suddividere gli interventi per fare risaltare meno il loro effetto combinato?

Considerato che in più di 10 anni di vita dell'aerostazione di Treviso, mai erano stati eseguiti all'interno del Parco tali tagli e capitozzature, vi è anche da aggiungere che, in considerazione del fatto che tale intervento viene giustificato al fine di garantire la sicurezza dei voli, si è in presenza di zone da sottoporre a vincolo (art. 707 Codice della Navigazione Aerea). Il Piano Ambientale del Parco del Sile è stato adeguato considerando tale vincolo? Allo stato attuale non risulta. Ogni variante del Piano Ambientale è sottoposta alla procedura indicata dall'art. 7 della LR n. 8/1991. In più andrebbe richiesta, almeno una minima analisi in merito alla procedura VAS.

Nell'autorizzazione in oggetto è presente anche la deroga al vincolo paesaggistico (deroga all'art. 146/9 del D.Lgs. 42/2004 - D.P.R. 139/2010). Vale la pena ricordare che questo intervento di taglio/capitozzatura si pone anche in deroga con l'art 25 delle Norme di Attuazione Piano Ambientale in quanto va a diminuire il valore di alcuni punti focali da salvaguardare (Piano Ambientale Tav. 24-3 – Elementi puntuali ed interconnessioni): “Negli intorni delle aree generate dai punti focali sono esclusi gli interventi che possono pregiudicare, ostacolando, l'apprezzamento paesistico d'insieme.

In particolare ciò comporta l'esclusione di interventi edilizi, infrastrutturali e agroforestali che modifichino i luoghi limitando la leggibilità e la percezione del paesaggio”.

L'intervento in esame si è protratto anche nei primi mesi dell'anno 2012 ed è evidente come abbia costituito un prelievo di risorse naturali dal SIC.

L'intervento di taglio/capitozzatura si pone in contrasto anche con quanto giustamente indicato a pag. 86 della Valutazione di Incidenza relativa al PSA: *“La componente boschiva, le zone arboree ed arbustive ripariali hanno, tuttavia, un ruolo rilevante per la riduzione, mediante filtraggio, del carico di nutrienti e di inquinanti in arrivo al fiume, per la mitigazione dei picchi di luce e di temperatura durante le diverse fasi della giornata e infine per la capacità di mantenere in equilibrio la materia organica presente (Figura 4-33) (Schiemer et al.,1992). Nell’ottica degli interventi proposti, quindi, favorire una loro naturale estensione lungo l’asse fluviale potrebbe costituire una potenziale azione di limitazione dei carichi inquinanti in arrivo nel fiume”.*

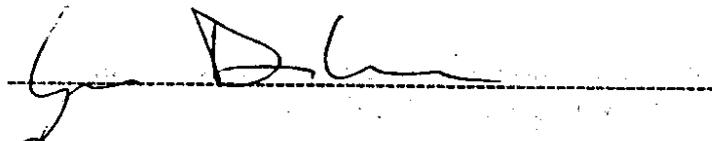
Segnaliamo che l'intervento in questione è oggetto di verifica al Parlamento Europeo attraverso una Interrogazione del Deputato on. Andrea Zanoni alla Commissione Europea del 13 aprile 2012, E-003886/2012: “Mancato rispetto dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE "Habitat" in zona SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" . (in Allegato) in quanto il parlamentare chiede delucidazioni alla commissione se le operazioni eseguite in piena Zona Protetta siano soggette a sanzioni.

Chiediamo quindi alla Commissione VIA/VAS delucidazioni e indicazioni sulle motivazioni per le quali tali lavori non sono riportati nelle documentazioni dello **S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell’Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso**, presentate dal proponente.

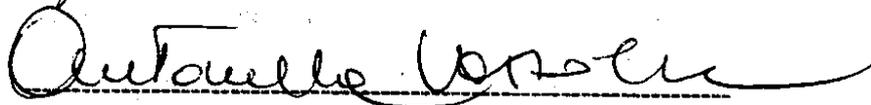
Treviso, 07.05.2012

Firme:

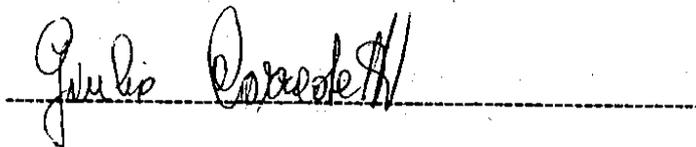
1. Giovanni De Luca

Handwritten signature of Giovanni De Luca in cursive script, written on a horizontal dashed line.

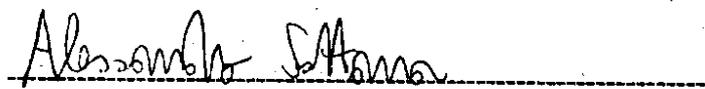
2. Antonella Vazzoler

Handwritten signature of Antonella Vazzoler in cursive script, written on a horizontal dashed line.

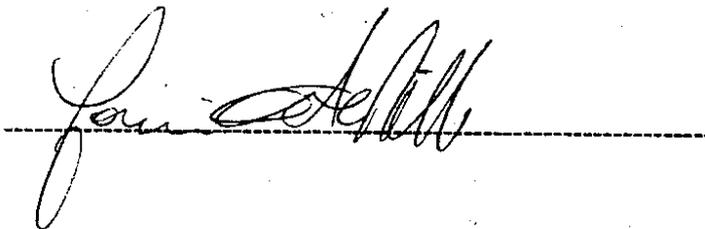
3. Giulio Corradetti

Handwritten signature of Giulio Corradetti in cursive script, written on a horizontal dashed line.

4. Alessandro Sottana

Handwritten signature of Alessandro Sottana in cursive script, written on a horizontal dashed line.

5. Dante Nicola Faraoni

Handwritten signature of Dante Nicola Faraoni in cursive script, written on a horizontal dashed line.



Parlamento Europeo

Interrogazioni parlamentari

13 aprile 2012

E-003886/2012

Interrogazione con richiesta di risposta scritta
alla Commissione
Articolo 117 del regolamento
Andrea Zanoni (ALDE)

Oggetto: Mancato rispetto dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE «Habitat» in zona SIC IT3240028 «Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest»

L'aeroporto Antonio Canova di Treviso confina con il SIC IT3240028 «Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest», istituito ai sensi della direttiva 92/43/CEE «Habitat». Il SIC IT3240028 presenta habitat naturali prioritari. Il SIC in questione è compreso all'interno dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile che ne è anche il gestore.

Nel periodo intercorso tra giugno e novembre del 2011 l'aeroporto è stato interessato da «interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo». Per realizzare tali lavori, la commissione tecnica ministeriale di verifica dell'impatto ambientale — VIA e VAS, il 15 aprile 2011 ha espresso parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA, sia pure con prescrizioni, dal momento che la valutazione di impatto ambientale relativa al SIC IT 3240028, sviluppata al primo livello, aveva stabilito che non sussistevano incidenze sul sito. Contro tale parere di esclusione però, il «Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso», associazione di 530 residenti nei pressi dell'aeroporto, ha presentato un ricorso tutt'ora pendente, su cui deve ancora pronunciarsi il TAR (il tribunale amministrativo regionale) del Veneto.

In concomitanza con i lavori di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, il 9 novembre 2011 AERTRE Aeroporto di Treviso S.p.A. ha chiesto all'Ente Parco Sile l'autorizzazione per il taglio/capitozzatura degli alberi, in gran parte localizzati all'interno del SIC IT3240028, interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso. Tale intervento non è però stato inserito nella VIA — Relazione di screening per il progetto di rifacimento della pista dell'aeroporto. Nonostante l'istruttoria del tecnico del Parco abbia stabilito che detto intervento non fosse conforme al piano ambientale vigente e che la valutazione di impatto ambientale fosse necessaria, il 23 novembre 2011 il direttore del Parco ha comunque autorizzato l'intervento in deroga alle norme del piano ambientale senza alcun riferimento alla necessaria procedura di valutazione dell'impatto ambientale.

Alla luce di quanto sopra:

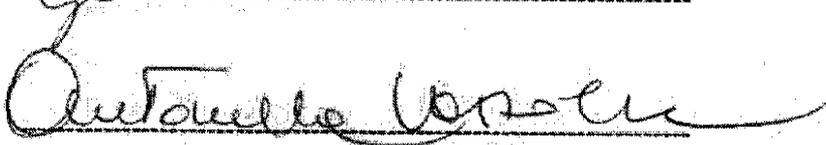
- non ritiene la Commissione che sia stato violato l'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE «Habitat»?
- Quali azioni intende intraprendere in caso di non corretta applicazione della citata direttiva?

Firme:

1. Giovanni De Luca



2. Antonella Vazzoler



3. Giulio Corradetti



4. Alessandro Sottana



5. Dante Nicola Faraoni

