



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

E.prot DVA – 2012 – 0011437 del 14/05/2012

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

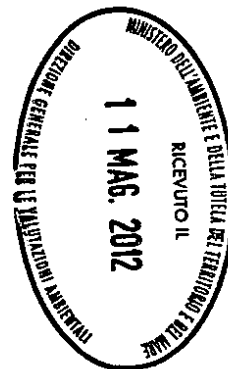
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

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 Masterplan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, Aspetti viabilistici e Intermodalità.

Premesso che il piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Patto per la Logistica, e il Piano per la Logistica definiscono tra gli obiettivi principali la trasformazione degli aeroporti in piattaforme intermodali per favorire connessioni con gli altri sistemi di Trasporto, il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, prevede un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma.

Inoltre il PSA stesso non risulta coerente con la programmazione a livello regionale (PTRC Regione Veneto) e provinciale (PTCP Provincia di Treviso).

In particolare il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale propone una linea di metropolitana leggera con relativa stazione di progetto nei pressi dell'aeroporto (PTCP Treviso Tavola 4-5 Mobilità sostenibile).

Le integrazioni al Documento preliminare al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Treviso, approvate con D.G.C. n. 232 del 25/05/2011 e non prese in considerazione dal masterplan prevedono al cap. 8.5 – Aeroporto:

"anche per l'ambito dell'aeroporto si prevedono interventi urbanistici volti alla riqualificazione dei servizi e delle aree ad esso limitrofe;

il PAT dovrà tenere in debita considerazione il Piano di sviluppo dell'area Aeroporto e la domanda di adeguati e conseguenti servizi che detto sviluppo comporterà;

in particolare dovranno essere messi in sicurezza i collegamenti pedonali tra aeroporto e parcheggi pubblici, potenziando quest'ultimi;

dovrà essere previsto un sistema di collegamenti veloci e non inquinanti con il polo ferroviario per ridurre i problemi di congestione del traffico meccanico sulla viabilità di accesso all'aeroporto;

potrà essere ipotizzato un collegamento ferroviario con terminal presso l'aeroporto nell'ambito del progetto denominato S.F.M.R. che collegherebbe l'aeroporto con il centro storico."

A questo proposito va sottolineato che nel parere n.698 del 15 aprile 2011 espresso dalla Commissione Tecnica VIA/VAS che concesse un **parere favorevole CON PRESCRIZIONI** all'esclusione di VIA del progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – Sant'Angelo – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture, a pagina 5 dello stesso documento è scritto:

"si considera la previsione di un'apposita fermata del futuro sistema metropolitano di superficie SMFR evidenziando la posizione strategica dell'Aeroporto".

Appena un anno dopo, tale progetto sparisce dalla documentazione SIA, Aeroporto di Treviso

“Antonio Canova” Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030) presentata il 9 marzo dall'Ente Proponente.

Circostanza da ritenersi grave se già ora il traffico veicolare interessante la SR515 denominata anche SS Noalese, unica via di accesso all'aerostazione, nell'ora di punta è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa per corsia (1104 veicoli/h contro i 600 veicoli/h del DM 05/11/01). Nel 2030 il valore stimato nell'ora di punta sarà pari a più di 1800 veicoli/h per corsia, quindi tre volte il limite di norma. Con questo scenario valutare l'impatto sulla componente traffico come trascurabile o persino positivo, così è affermato nello SIA, appare non conforme alle linee guida di valutazione di impatto ambientale che affermano: ***“la' dove i limiti di legge siano già stati superati, non dovrà essere ulteriormente incrementato il livello di criticità esistente”***.

Considerato che agli atti dello SIA è prevista come unica soluzione mitigatoria l'introduzione di una rotatoria lungo la SR515 conosciuta anche come “strada Noalese” che però potrà produrre solo effetti di traffic calming con riduzione del numero e gravità degli incidenti (a parità di traffico veicolare) rispetto alla conformazione attuale. L'effetto sulla congestione però sarà minimo in quanto una rotatoria non è esente dalla formazione di code in entrata lungo alcune direttrici nell'ora di punta, dissimmetria di deflusso lungo i bracci di ingresso e uscita, maggiore/minore difficoltà di impegno dell'anello circolatorio per alcune correnti veicolari.

Rilevato che con il regime attuale di traffico nei pressi dell'aeroporto la SR515, unica strada di collegamento tra Quinto di Treviso ed il quartiere S.Giuseppe del comune di Treviso, per gran parte della giornata è interessata da lunghe code, le quali causano grossi disagi per i residenti e per gli autoveicoli in transito.

Gli attraversamenti pedonali per lo più disordinati dei pedoni in accesso o in uscita all'aerostazione oltre a mettere a rischio la sicurezza degli stessi, causano già ora notevoli rallentamenti del traffico con formazione di lunghe code sulla rotonda e sulle corsie di accesso della tangenziale, lunghe code sull'arteria di attraversamento del quartiere di San Giuseppe con rallentamenti dei flussi veicolari che si estendono ben oltre il sovrappasso ferroviario; mentre in entrata a Treviso lunghe code sulla SR515, fino oltre il confine geografico del Comune di Treviso con Quinto. L'effetto dei gestioniamenti veicolari comporta un ulteriore peggioramento della qualità dell'aria.

In più la carenza e l'elevato costo dei parcheggi in prossimità dell'Aerostazione comportano l'utilizzo giorno notte di parcheggi liberi anche a distanza di circa un chilometro dall'Aerostazione. Ciò è facilmente riscontrabile nel parcheggio della lottizzazione Luigina che si prospetta sulla strada Noalese in prossimità del confine comunale con Quinto; in questo tratto di strada è frequente incontrare pedoni con bagaglio che percorrono la strada, per tratti priva di marciapiedi lungo il ciglio.

In merito al carico di traffico e alla congestione della SR515, si fa notare che lungo la strada sono presenti realtà commerciali momentaneamente dismesse di notevoli dimensioni (area ex Marazzato, area ex concessionaria Mercedes, area ex Pagnossin, area ex Berga prossima ad aprire come Centro Commerciale), ubicate di fronte all'aerostazione e in prossimità degli accessi ai futuri parcheggi. Queste attività, una volta rimesse in funzione, potrebbero generare ulteriori criticità alla viabilità in accesso e in uscita agli esercizi e ai parcheggi.

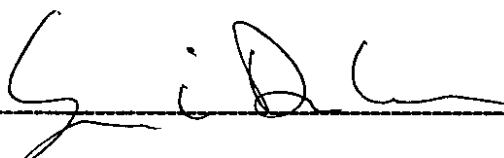
Consatato che nel “Progetto di sviluppo aeroportuale” non sono previste opere tipo l'allargamento delle sedi stradali, realizzazione dei marciapiedi e delle piste ciclopedonali chiediamo alla

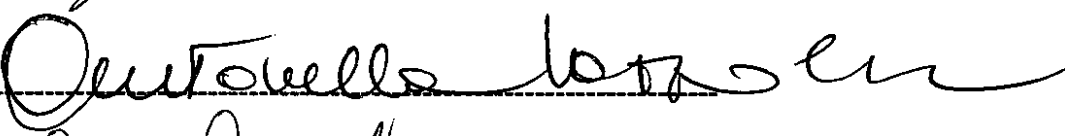
Commissione Tecnica VIA/VAS una immediata sospensione della Procedura in corso e che si ridiscuta in maniera appropriata il piano viabilistico.

Riferimenti: Quadro ambientale - Capitolo C11 da pag. 349 a pag.368; Relazione generale sugli interventi di piano - Capitolo 16 da pag. 144 a pag. 152.

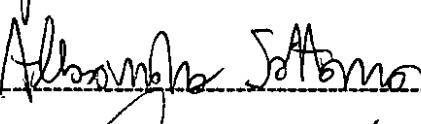
Treviso, 04.05.2012

Firme:

1. Giovanni De Luca 

2. Antonella Vazzoler 

3. Giulio Corradetti 

4. Alessandro Sottana 

5. Dante Nicola Faraoni 