



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

E.prot DVA - 2012 - 0011439 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

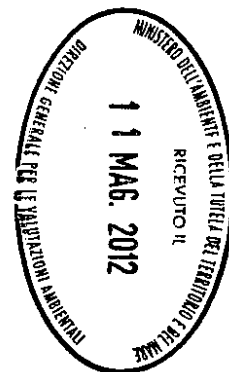
Regione del Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

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)

Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale ai sensi art. 24 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

L'elaborato contiene le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale depositato nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) relativo all'aeroporto di Treviso "Antonio Canova".

INDICE:

- Quadro di riferimento programmatico

Mobilità e trasporti.....	pag. 3
Piano di Rischio Aeroportuale.....	pag. 4
Vincoli ambientali e paesaggistici.....	pag. 4
<i>- Quadro di riferimento ambientale</i>	
Atmosfera.....	pag. 8
Suolo e sottosuolo.....	pag. 12
Ambiente idrico.....	pag. 12
Aspetti naturalistici.....	pag. 13
Rumore.....	pag. 15
Salute pubblica.....	pag. 17
Inquinamento luminoso.....	pag. 18
Aspetti viabilistici.....	pag. 18
Cambiamenti climatici.....	pag. 19
Rifiuti.....	pag. 19
Patrimonio agroalimentare.....	pag. 19
Conclusione.....	pag. 19
Foto.....	pagg. 20-21

Quadro di riferimento programmatico

Mobilità e trasporti

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma risultando non 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).

In considerazione della situazione invariata si riporta quanto scritto nel Decreto VIA n. 398 del 14/05/2007: "Per quanto riguarda il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto, questo risulta essere stato adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 1671 del 5 luglio 2005, ma tuttora non è stato approvato. Risulta vigente il Piano Regionale dei Trasporti del 1990".

Piano di Rischio Aeroportuale

Da sottolineare come tutta la programmazione urbanistica dell'intorno aeroportuale deve/dovrà tenere conto, e in tal senso il PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) si rivela carente e non aggiornato, degli obbligatori Piani di Rischio Aeroportuali che avrebbero dovuto coinvolgere congiuntamente nella loro stesura i Comuni di Treviso e Quinto di Treviso.

Il Piano di Rischio Aeroportuale è disposto e regolamentato dal Codice della Navigazione (di cui al D.Lgs n. 96/2005 come modificato dal D.Lgs n. 151/2006, art. 707), dalla Circolare Enac APT 33 del 30.08.2010 e dal Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli aeroporti il quale (Edizione 2 – Emendamento 7 del 20.10.2011) ha istituito le nuove zone di tutela laterali C e D.

La Tavola del PSA n. 11 – Zone di Rischio non è quindi aggiornata alle prescrizioni attuali.

Si precisa che ad oggi solamente il Comune di Quinto di Treviso con deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 22.12.2011 ha adottato Variante Parziale al PRG, ex art. 50, comma 4, lettera l) L.R. 61/1985, per inserimento del Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 Codice della Navigazione. Piano di Rischio deficitario perché mancante delle zone di tutela laterali e prodotto non in concertazione con l'altro comune in cui è inserito il sedime aeroportuale, ossia Treviso, come dispone la Circolare Enac APT 33 del 30.08.2010. E' grave l'assoluta mancanza di recepimento delle disposizioni in materia da parte del Comune di Treviso.

Non è dato sapere se è stato tenuto conto di quanto disposto dalla Circolare Enac APT 33 del 30.08.2010: "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".

Vincoli ambientali e paesaggistici

Nel Quadro programmatico non viene fornita espressa indicazione del grado di coerenza del PSA con il Piano Ambientale del Parco del Sile.

Non viene menzionata la DGR Veneto N. 2077 del 22 giugno 1999 "Comuni di Vedelago, Morgano, Istrana, Quinto, Treviso, Silea, Casier, Casale sul Sile e Roncade (TV). Inclusione del fiume Sile negli elenchi di cui all'art. 2 della legge 29.6.1939, n. 1497". Questa delibera pone un vincolo paesaggistico che interessa anche il sedime aeroportuale nella porzione più ad ovest.

In merito alla dichiarata alta coerenza con i vincoli ambientali e paesaggistici si pongono all'attenzione tre problematiche che dimostrano senza ombra di dubbio come tale affermazione non sia aderente alla realtà ed anzi emerga un quadro di evidente non coerenza:

1) In concomitanza con i lavori di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo eseguiti nel 2011, 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 (Aer Tre) 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 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? 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 e necessita di screening ai fini VAS.

Nell'autorizzazione di cui sopra 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 modificano 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 (vedi foto a pag. 20 e 21).

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*".

2) L'aeroporto Canova ha la caratteristica di avere parte del sentiero luminoso inserito all'interno del Parco del Sile. Nelle Norme di Attuazione del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile questo elemento viene considerato come "elemento detrattore del paesaggio" (Tav.37.3 - Elementi detrattori).

L'art. 25 bis delle Norme di Attuazione "Insediamenti ad elevato impatto ambientale e detrattori del paesaggio" recita:

"Nella tavola n. 37 sono individuati i seguenti insediamenti ad elevato impatto ambientale e/o gli elementi detrattori del paesaggio:

- impianti di itticoltura;

- allevamenti zootecnici intensivi o di elevata consistenza;
- edifici destinati ad attività produttive, anche se dismessi;
- linee elettriche ed impianti di cui al penultimo comma dell'articolo 29 delle presenti norme;
- **segnaletica aeroportuale in Comune di Quinto;**
- centrali idroelettriche;
- viabilità di grande comunicazione ed opere d'arte relative.

L'assentibilità delle azioni ammesse dal Piano Ambientale in relazione alle suddette fattispecie è subordinata alla riduzione degli impatti, mediante opportune e contestuali opere di mitigazione; in particolare per quanto riguarda gli allevamenti zootecnici e le attività produttive di cui agli Allegati L e K, si applicano gli articoli 36 bis e 42.

Sono considerati altresì, elementi detrattori, le attività produttive non censite che i comuni provvedono a comunicare all'Ente Parco al fine dell'adozione di una ulteriore variante al Piano ambientale.

Fino all'approvazione di tale variante le attività produttive non censite sono da considerarsi attività da bloccare e trasferire.

Per gli insediamenti ad alto impatto ambientale e/o elementi detrattori del paesaggio come sopra individuati, l'Ente Parco, in accordo con i Comuni interessati, potrà perseguire la conclusione di accordi di programma, ai sensi del precedente articolo 8, al fine di intraprendere le azioni di contenimento dell'impatto ambientale e paesaggistico e per concertare, con le stesse aziende, strategie di adeguamento ed eventuale riconversione e/o rilocalizzazione degli impianti. Gli interventi eccedenti la manutenzione e l'adeguamento degli impianti e delle strutture e le ristrutturazioni interne, sono subordinati alla stipula di apposite convenzioni con la partecipazione dell'Ente Parco”.

Nel caso in esame non ci sono dubbi che il nuovo impianto di aiuti visivi luminosi (AVL) possa considerarsi come un intervento eccedente la manutenzione e/o adeguamento degli impianti.

Allo stato attuale non esiste a riguardo nessuna convenzione tra Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e gestore aeroportuale (Aer Tre Aeroporto di Treviso S.p.A.) riguardo il nuovo impianto di aiuti visivi luminosi (AVL).

3) A pag. 34 della Valutazione di Incidenza del PSA è scritto: *“Per la parte del sedime che rientra all'interno del Parco regionale del fiume Sile, si fa riferimento al Piano ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile che individua la zona come “urbanizzazione controllata” ove valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico. Anche in questo caso quindi non si prevedono particolari interferenze nel momento in cui verranno rispettate le indicazioni dello strumento urbanistico comunale di Treviso”.*

L'affermazione non è veritiera in quanto l'intervento di sistemazione della RESA in testata 25, opera già eseguita nell'anno 2011, ha interessato una porzione del Parco del Sile classificata non ad urbanizzazione controllata bensì come **“zona di ripristino vegetazionale”**. Al fine di verificare la cosa è sufficiente confrontare l'elaborato n. 17 – “Verifiche dimensionali” del Masterplan con la tavola n. 23-3 “Azzonamento” del Piano Ambientale del Parco del Sile.

Quadro di riferimento ambientale

Atmosfera

Il documento, pur essendo datato marzo 2012, inspiegabilmente nell'analisi dello stato di fatto giunge a prendere in considerazione un termine temporale che termina all'anno 2009. In questo modo le considerazioni enunciate si rivelano tendenzialmente sottostimanti la situazione critica che caratterizza l'area in esame. Infatti:

1) Il **biossido d'azoto NO₂** nell'anno 2010 (Arpav - Monitoraggio della qualità dell'aria nel Comune di Treviso) ha presentato una concentrazione media annuale pari a 40 µg/m³, ossia coincidente con il valore limite previsto dal D.Lgs 155/2010. A testimonianza della situazione di criticità l'ARPAV dichiara: "Le concentrazioni di NO₂ rilevate negli ultimi 5 anni risultano infatti al di sopra della Soglia di Valutazione Superiore (SVS). In base al D.Lgs 155/2010 risulta necessario provvedere al monitoraggio dell'inquinante con rete fissa al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente.

In base all'Allegato V del D.Lgs 155/2010 le misurazioni in siti fissi costituiscono l'unica fonte di informazione per la valutazione della qualità dell'aria ambiente in relazione ai valori limite previsti per la protezione della salute umana ed alle soglie di allarme nelle zone e negli agglomerati".

2) Il **PM₁₀** nell'anno 2010 (dati ARPAV) ha presentato una media annuale pari a 35 µg/m³, la stessa quindi dell'anno precedente e inferiore al valore limite annuale di 40 µg/m³, ma il numero di superamenti del valore limite media 24 ore per la protezione della salute umana previsto dal D.Lgs 155/2010, stabilito in 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte per anno civile, è stato pari a 83 (contro i 72 nel 2009).

I dati ARPAV 2011 testimoniano una situazione ancora più emergenziale: la centralina fissa di Via Lancieri di Novara nell'anno 2011 ha registrato un superamento del valore limite della media annuale fissato a 40 µg/m³ raggiungendo un valore pari a 43 µg/m³ mentre per ben 102 volte è stato superato il valore limite giornaliero. Nell'anno in corso, alla data del 15 aprile 2012, i superamenti del valore limite giornaliero risultano essere già 54 (Bollettino qualità aria Comune di Treviso).

Insieme di dati che contrastano con quanto scritto a pag. 46 "Per quanto riguarda i trend in atto la Figura C2-15 e la Figura C2-16 evidenziano una situazione in progressivo miglioramento, soprattutto per quanto riguarda il numero di superamenti del limite giornaliero, ma ancora ben lontana dal rientrare nei valori previsti dalla normativa".

In riferimento alla pericolosità di tale inquinante si ricorda che in 13 città italiane studiate dall'OMS, 8.220 morti l'anno sono attribuibili al PM₁₀ per concentrazioni superiori ai 20 µg/m³. Questo valore equivale al 9% della mortalità per tutte le cause naturali nella popolazione oltre i 30 anni di età; l'impatto per la mortalità a breve termine, per valori del PM₁₀ superiori ai 20 µg/m³, è pari a 1.372 decessi, l'equivalente dell'1,5% della mortalità per tutte le cause nell'intera popolazione. I ricoveri ospedalieri attribuibili al PM₁₀ sono dello stesso ordine di grandezza. Martuzzi M, Mitis F, Iavarone I, Serinelli M. Health impact of PM₁₀ and ozone in 13 Italian cities. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark, 2006; ISBN 92 890 2293 0 - WHOLIS number E88700. <http://www.euro.who.int/healthimpact>

3) Il **PM2.5** è costituito da polveri di diametro inferiore ai 2.5 micron estremamente pericolose in quanto in grado di penetrare nel tratto inferiore dell'apparato respiratorio sino agli alveoli polmonari.

Nell'anno 2010 (dati ARPAV) la sua concentrazione media annuale è risultata essere di 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ quindi ancora superiore al valore limite di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da raggiungere entro il 1° gennaio 2015 (D.Lgs 155/2010).

4) Il problema dell'inquinante secondario **ozono O₃** nel documento in esame a pag. 50 così viene considerato: *“Per quanto riguarda il trend registrato negli ultimi anni, nella Figura C2-19 vengono confrontati il numero di superamenti rilevati per l'ozono dal 2003 al 2009. Si evidenzia come negli anni la situazione sia migliorata ma a tutt'oggi l'area non è esente dalle problematiche connesse alla presenza di questo inquinante.*

A causa delle particolari caratteristiche dell'inquinante e dell'insufficienza e disomogeneità dei dati storici disponibili, il PRTRA non ha individuato il tipo di provvedimento da attuare a livello regionale per la riduzione della presenza in aria di ozono”.

Nei fatti la situazione non risulta per niente migliorata. Nell'anno 2010 (dati ARPAV), presso la stazione fissa di Treviso, si sono osservati 49 superamenti (compresi in 13 giorni) della soglia d'informazione. Tale soglia viene definita come il livello oltre al quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per alcuni gruppi particolarmente sensibili della popolazione nel suo complesso ed il cui raggiungimento impone di assicurare informazioni adeguate e tempestive.

Il valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana (media mobile di 8 ore) è stato superato per un totale di 55 giorni. In base all'Art 8 del D.Lgs 155/2010 essendo stato superato l'obiettivo a lungo termine risulta obbligatorio provvedere al monitoraggio dell'inquinante con rete fissa al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente.

Un netto peggioramento, quindi, rispetto all'anno 2009 dove i superamenti della soglia d'informazione e del valore obiettivo a lungo termine furono rispettivamente 6 e 49.

La criticità dell'ozono in tutta l'area della Pianura Padana è sancita anche nel rapporto 2011 “Air quality in Europe” dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA).

5) Non è presente alcun riferimento al **benzo(a)pirene**, inquinante che fa parte degli IPA (idrocarburi policiclici aromatici) e cancerogeno di massima pericolosità classificato in categoria 1 (“cancerogeno per l'uomo”) dallo IARC (International Agency for Research on Cancer). Il benzo(a)pirene è considerato “marker” per il rischio cancerogeno degli IPA in aria ambiente. A Treviso negli anni dal 2006 al 2011 (dati Arpav) la concentrazione media annuale è mostrata nella seguente tabella:

ANNO	ng/m ³
2006	1.4
2007	1.8
2008	1.0
2009	1.2
2010	1.1

2011	1.9
------	-----

E' evidente la criticità considerando i superamenti del valore obiettivo previsto dal D.Lgs 155/2010 pari alla media annua di 1.0 nanogrammi per metro cubo.

A pag. 39 è citato il “Monitoraggio della qualità dell’aria in prossimità dell’aeroporto “Antonio Canova” di Treviso. Periodo di indagine: novembre 2010” di cui tra l'altro non si riportano i risultati. In riferimento a tale monitoraggio è la stessa ARPAV a dichiarare: “Si premette che i limiti di concentrazione in aria per gli inquinanti previsti dalla normativa si riferiscono principalmente allo stato di qualità dell’aria monitorato con stazioni fisse rispondenti a precisi criteri di posizionamento e numero minimo di dati raccolti. Nel presente caso la valutazione è riferita a un monitoraggio di breve periodo effettuato con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantisce le stesse condizioni di rappresentatività temporale (numero di campioni raccolti) previste dalla normativa vigente per le stazioni di tipo fisso.

Per quanto detto, la valutazione del rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa per i dati ambientali rilevati nei siti monitorati in prossimità dell’Aeroporto Canova nell’inverno 2010 deve essere considerata, in particolare per i limiti a lungo termine, con valore indicativo”.

Il monitoraggio eseguito presso l'aeroporto Canova di Treviso dagli estensori dello Studio di Impatto Ambientale nelle giornate 1, 2 e 3 aprile 2011 non può essere di alcun valore in quanto non è stato condotto nel rispetto delle disposizioni stabilite dal D.Lgs 155/2010 (Allegato I). Il decreto prescrive un periodo minimo di copertura così stabilito: misurazione effettuata in un giorno variabile di ogni settimana dell’anno in modo tale che le misurazioni siano uniformemente distribuite nell’arco dell’anno oppure effettuata per otto settimane distribuite equamente nell’arco dell’anno.

La stessa centralina di riferimento in Via Lancieri di Novara a Treviso non è in grado di stabilire il reale stato della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale, come dichiarato dagli stessi estensori dello SIA nell'Allegato 1 Interpretazione dei dati di qualità dell’aria misurati presso l’aeroporto ‘Canova’ di Treviso a pag. 11 “*sicuramente non risente delle emissioni aeroportuali*”. La centralina è posta a nord-est, distante circa 3 km in linea d'aria e sopravvento rispetto al sedime aeroportuale. Si ricorda che è classificata come centralina di background urbano. E' ragionevole ipotizzare che la qualità dell'atmosfera nell'intorno aeroportuale possa essere peggiorativa di quanto evidenziato dalla centralina di Treviso in considerazione della presenza di due arterie stradali a intenso traffico (SR515 e tangenziale) e ovviamente dell'attività aeroportuale.

In definitiva nel caratterizzare lo stato di fatto manca per l'intorno aeroportuale un monitoraggio in grado di fornire un adeguato livello d'informazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria.

I dati ISPRA aggiornati al 2005 e utilizzati per la stima del contributo emissivo specifico dell'attività aeronautica in rapporto all'emissione totale degli inquinanti sono strutturati su scala provinciale, ossia di fatto si diluisce l'emissione aeroportuale su tutta la provincia di Treviso. Tale rappresentazione si pone in contraddizione con la stessa area vasta di impatti per la componente atmosfera individuata dai medesimi estensori dello SIA e visibile a pag. 23 in figura C2-1; area di gran lunga meno estesa rispetto all'estensione della provincia di

Treviso.

Nella pubblicazione ARPAV "Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto A. Canova di Treviso, periodo di indagine novembre 2010" la stima dell'incidenza percentuale delle emissioni aeroportuali è stata ottenuta attraverso dati contenuti nella banca dati INEMAR Veneto anno 2005, non su base provinciale ma in rapporto alle singole emissioni totali in capo ai comuni di Morgano, Quinto di Treviso, Treviso, Zero Branco.

La stima calcolata in questo modo, prendendo ad esempio gli ossidi d'azoto NOx, porta ad evidenziare un contributo del 13.2% e del 9.5% da parte del traffico aereo rispettivamente in rapporto alle emissioni totali dei comuni di Quinto di Treviso e Zero Branco.

La stima delle emissioni per i diversi scenari temporali risulta carente e/o incerta per diversi aspetti:

1) Il ciclo LTO preso come riferimento è quello standard (ICAO, 1993) comprensivo quindi della fase Taxi/ground idle caratterizzata da una durata di 26 minuti con potenza erogata del 7% (vedere tabella C 2-15 a pag. 67). La durata di tale fase, ai fini del calcolo delle emissioni, può essere stabilita sulla base di analisi di ciascun aeroporto. "The actual operational time-in-mode might vary from airport to airport depending on the traffic, environmental considerations, aircraft types as well as topographical conditions" (EMEP/CORINAIR, 2006).

E' evidente che nello studio in esame l'analisi per l'aeroporto di Treviso non è stata eseguita. Da considerare anche la non menzione dell'uso degli inversori di spinta in atterraggio, pratica comune sullo scalo trevigiano e sicuramente causa di emissioni che dovrebbero essere tenute in considerazione.

2) Non si rinviene alcuna tabella (simile alla tab. C2-18 a pag. 73) con l'indicazione delle emissioni espresse in tonnellate/anno correlate alla struttura aeroportuale per gli scenari 2020 e 2030.

3) I decrementi nei fattori di emissione relativi agli aeromobili dovuti a ipotetici miglioramenti tecnologici futuri, pari al 10% per gli NOx, al 21% per il CO e al 18% per i VOC (scenari 2020 e 2030) sono da rigettare in quanto:

- nello stesso documento EMEP/CORINAIR 2006 a cui lo Studio di Impatto fa riferimento è anche scritto: "Research is being undertaken on engines to substantially reduce emissions of NOx, CO and HC (MEET 1998). However, the time scale over which the results from this research will become commercially available is unclear, and therefore their use in baseline projections is not recommended";

- la riduzione nei fattori di emissione al 2020 rispetto al 2010 è del tutto irrealistica considerando che la flotta prevista al 2020 è la stessa del 2010 (pag. 195) se si esclude un limitatissimo numero di movimenti operato dall'aeromobile MD80 (non più operativo sullo scalo già ora);

- la riduzione nei fattori di emissione al 2030 è del tutto arbitraria e soggettiva considerando che nello stesso SIA si dichiara a pag. 67: "La previsione relativa all'abbassamento dei fattori di emissione arriva fino al 2020. Non ci sono ad oggi informazioni su possibili ulteriori miglioramenti tecnologici alle emissioni in atmosfera per gli anni successivi".

L'ipotesi delle riduzioni di emissioni per gli scenari futuri dovuto alla comparsa sul mercato di automezzi di nuova generazione non risulta oggettivata da una stima sulla cadenza del

rinnovo del parco automezzi, analisi per forza di cose non facilmente attuabile sul lungo periodo. Per dare un'idea dell'incidenza di questo aspetto il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto stimava al 2003 un'età media del parco autobus regionale pari a 12 anni.

Da considerare anche il fatto che il traffico stradale contribuisce all'inquinamento dell'aria da particolati attraverso la lenta polverizzazione della gomma dei pneumatici, fattore quindi non interessato dall'installazione di nuovi filtri allo scarico.

4) I dati forniti non sono sufficienti nel garantire il principio di trasparenza che afferma la necessità di assicurare la tracciabilità dell'utilizzo fatto del modello in modo che possano essere ricostruiti tutti i passi che hanno portato a certe conclusioni.

5) Assenza di una fase di taratura del modello di simulazione della dispersione delle emissioni.

Non è presente alcun riferimento al parere n. 698 del 15 aprile 2011 favorevole all'esclusione della procedura di VIA ma con prescrizioni espresso dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS relativamente al progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso-Sant'Angelo – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo.

Una di tali prescrizioni era la seguente: "entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam della qualità dell'aria (CO, NOx, e PM10) atta a verificare il rispetto dei limiti normativi in particolare in prossimità delle zone SIC IT3240028 e ZPS IT3240011".

Suolo e sottosuolo

Non viene indicata la delicatezza del suolo presente all'interno del sedime aeroportuale, a differenza di quanto evidenziato nel Quadro programmatico ossia che il Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso classifica parte dell'area a sud come terreno pessimo: in questi casi il Piano riporta alcune indicazioni riguardo la progettazioni degli interventi in generale edificatori o infrastrutturali a cui bisogna attenersi.

Ulteriore prova è costituita dal fatto che il progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso-Sant'Angelo – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, lavori eseguiti nel 2011, ha interessato anche il ripristino del valore di portanza in due zone "scadenti" poste a nord e a sud della pista.

Ambiente idrico

Lo studio non menziona i seguenti importanti aspetti utili a fornire una giusta caratterizzazione dell'area in esame:

1) L'importanza dei fiumi di risorgiva, dei quali il Sile costituisce uno degli esempi di più alto valore a livello europeo, è sancita anche dalla legge regionale Veneto 25 settembre 2009, n. 23 "Iniziativa a tutela dei corsi d'acqua di risorgiva".

2) Il tratto del fiume Sile dalle sorgenti fino alla località Ponte Ottavi, quindi è compreso anche il tratto che affianca l'aeroporto, come indicato nel Piano Tutela Acque Regione Veneto, è compreso nell'elenco delle "acque dolci che richiedono protezione o miglioramento per essere idonee alla vita dei pesci". Il riferimento normativo è costituito dal D.Lgs. n. 152/2006, dalla D.G.R. Veneto n. 3062 del 5/07/1994 e dalla D.G.R. Veneto n.

2894 del 5/08/1997. Nello specifico si può notare come il tratto in oggetto sia stato classificato ad acque salmonicole, una caratteristica rara per le acque di pianura.

3) Una risorgiva posta a ridosso della testata est dell'aeroporto è censita nel Piano Ambientale Parco Sile nonché nel PTCP della Provincia di Treviso e nel PRG del Comune di Treviso.

4) All'interno dell'area di studio numerosi pozzi privati pescanti a profondità superiore ai 180 metri sono stati interessati nell'anno 2011 da grave fenomeno di inquinamento da mercurio. I Comuni di Treviso, Quinto di Treviso, Preganziol hanno dovuto emettere ordinanze di divieto d'uso a scopo potabile.

5) La carta della vulnerabilità intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta (Piano Tutela delle Acque Regione Veneto) segnala per il sedime aeroportuale un grado di vulnerabilità (espresso in valori SINTACS) da elevato a estremamente elevato.

6) I Comuni di Treviso e Quinto di Treviso sono compresi nelle aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi a norma dell'articolo 40 norme tecniche di attuazione del Piano Tutela delle Acque della Regione Veneto (D.C.R. Veneto n.107 del 5 novembre 2009).

Proprio in considerazione dell'ultimo punto la misera e poco chiara disamina sul maggiore consumo idrico conseguente al notevole numero di passeggeri in transito previsto agli scenari 2020 e 2030 lascia perplessi. Di fatto non si ritiene degno di attenzione il considerare l'uso dell'acqua come consumo di risorsa ambientale; atteggiamento a dir poco incoerente con l'importanza sempre maggiore che rivestirà la delicata gestione del bene prezioso acqua negli anni a venire.

Aspetti naturalistici

Lo studio risulta carente e/o non coerente con la situazione di fatto nei seguenti aspetti:

1) La descrizione del fenomeno birdstrike, ma è bene riferirsi al concetto più ampio degli impatti con la fauna selvatica (comprensivo quindi della componente minoritaria rappresentata dai mammiferi), manca dei dati statistici ufficiali liberamente disponibili (Relazioni annuali Bird Strike Committee Italy – Enac). L'anno 2009 ha registrato un rateo totale di 19.05 impatti ogni 10.000 movimenti, uno tra i più alti in Italia; il 2010 ha visto un miglioramento con 13.11 impatti ogni 10.000 movimenti, ma comunque sempre al di sopra della soglia critica fissata in 10 impatti ogni 10.000 movimenti. Enac con circolare APT-01B del 23/12/2011 ha introdotto il BRI (Birdstrike Risk Index) per misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto. Questo indice, sulla base delle abbondanze medie delle specie presenti in aeroporto, del numero degli impatti per specie, degli effetti sul volo dei suddetti impatti e del traffico aereo consente di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2. Il valore di 0.5 segna la soglia di attenzione. Nello SIA è scritto che questo tipo d'impatto si debba considerare poco incidente e non in grado di incidere sulle popolazioni di specie ornitiche, affermazione condivisibile, ma manca ogni analisi riguardo i sistemi e le procedure utilizzate al fine di allontanare la fauna selvatica.

I sistemi attivi di allontanamento della fauna selvatica utilizzati nell'aeroporto di Treviso (fonte Bird Strike Committee Italy) sono: pistola very, sirene bitonali, veicoli fuoristrada, falconidi addestrati.

Non è presente nessuna indicazione di come potrà evolversi la problematica del birdstrike in

relazione agli scenari futuri caratterizzati da elevati numeri di movimenti aerei, né se e come è stata programmata una gestione della problematica.

Non vi è alcun riferimento al piano di prevenzione e controllo del rischio di Bird Strike che fa parte del Manuale dell'Aeroporto (ENAC – Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti). La tabella C5-4 a pag. 168 probabilmente rappresenta solo una minima parte di tale manuale.

Nessun riferimento all'Informativa Tecnica Enac “ Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti” Edizione n° 1 del 4/12/2009, la quale introduce dei principi che riguardo la fauna selvatica costituiscono un sicuro impatto negativo, ancora di più nel caso in esame dove si è in presenza di un aeroporto confinante con un parco fluviale nonché area SIC e le cui rotte di decollo e atterraggio intersecano direttamente lo spazio aereo appartenente a tali aree pregiate.

In sostanza si è di fronte ad una incompatibilità, soprattutto anche in considerazione dell'intensa attività desiderata per il futuro ed esplicitata nel piano di sviluppo aeroportuale presentato dal gestore, tra le due realtà parco e aeroporto. Incompatibilità già a suo tempo dichiarata nel 1998 in una delibera del comitato esecutivo Ente Parco Sile.

2) Lo SIA cataloga come trascurabile l'impatto causato dalla perturbazione rumore. Tale conclusione non risulta circostanziata da consistenti elementi ed è molto riduttiva per il fatto che considera solamente l'avifauna. Vengono indicati a sostegno della tesi studi che però, come affermato a pag. 169 non prendono in considerazione le specie di uccelli segnalate per l'area in esame. In letteratura è poi ricavabile una serie di altri studi che affermano l'esistenza del danno da rumore. Uno studio condotto sul topo del cotone (*Sigmodon hispidus*) presso l'aeroporto Cape Kennedy in Melbourne (Florida) si basò sul confronto tra due popolazioni, una situata sotto un corridoio rumoroso e l'altra invece distante qualche centinaio di metri. Risultò che la prima mostrava una densità di 2.58 capi per acro e la seconda 10.3 capi per acro. Gli studiosi osservarono anche una minore socializzazione intraspecifica per la prima popolazione e individuaron la causa di queste differenze nel rumore (Kavaler, 1975).

E' sempre difficile confrontare situazioni spazio-temporali diverse, ma è indubbio che l'analisi degli effetti del rumore sulla fauna selvatica sia complessa e non banalizzabile, soggetta a fattori variabili come: caratteristiche del rumore (spettro e intensità) e sua durata, caratteristiche proprie di ogni specie, tipo di habitat, stagione, attività al momento dell'esposizione, sesso ed età dell'individuo, livello di esposizione precedente e concomitanti stress nel periodo dell'esposizione.

L'avifauna è il target potenzialmente più colpito in quanto tale classe di vertebrati è contraddistinta dall'utilizzo consistente delle emissioni sonore per comunicare; i rapaci notturni invece localizzano le prede anche grazie al rumore prodotto da queste ultime e quindi è chiara la loro esigenza di vivere in ambienti caratterizzati da “paesaggi sonori puliti”.

In generale però tutta la fauna vertebrata e invertebrata può subire effetti negativi in relazione alla perturbazione rumore. Tra i mammiferi anche i Chiroterri sono potenzialmente sensibili al rumore.

Aspetto poco considerato perché meno appariscente è anche il dispendio energetico causato all'animale che deve spostarsi dalle fonti del rumore, energie che in periodi critici come l'inverno risultano preziose.

Una corretta valutazione d'impatto ambientale nell'incertezza deve far valere il principio di precauzione.

E' bene poi ricordare che la stessa legislazione si preoccupa di porre dei limiti alle emissioni sonore: legge quadro sulle aree protette 6 dicembre 1991, n. 394 art. 11 comma 2 lettera f e D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" il quale impone per le aree particolarmente protette (aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.) valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A) pari a 50 diurni e 40 notturni.

3) Il monitoraggio faunistico-floristico-vegetazionale proposto è condivisibile nonché necessario, ma è gravemente limitato in utilità perché programmato a Piano di Sviluppo Aeroportuale già in corso; viene a mancare il fondamentale riferimento dello stato attuale indispensabile per un confronto con l'evoluzione futura. Rilievi di campagna per almeno due anni, da attuare con la stessa metodologia prevista nello SIA per i monitoraggi e possibilmente con l'impiego del medesimo personale, sarebbero stati una buona base di partenza.

4) La tabella C5-1 a pag. 139 riporta per il SIC IT3240028 Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest una distanza dall'area aeroportuale di 20 metri. E' un dato non corrispondente alla realtà. Il settore meridionale del sedime aeroportuale è per buona parte confinante, contiguo con il SIC in questione, ossia a 0 metri; anzi una parte dell'area militare è situata all'interno del SIC.

Rumore

Il livello di questa componente allo stato attuale e in maggior misura negli scenari futuri si rivela non coerente con i Piani di classificazione acustica in vigore nei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso. E' indubbio che nel caso di Treviso si è in presenza di un piano datato (2001) e carente non avendo recepito la Zonizzazione acustica aeroportuale approvata ufficialmente con circolare ENAC n. 16 del 2003. Si vuole precisare in ogni caso come l'area classificata in classe II (secondo lo SIA in modo non congruente al contesto dell'intorno) è al di fuori delle fasce di pertinenza aeroportuali così come approvate nel 2003. La Commissione aeroportuale non può sottrarsi alla responsabilità di non aver adeguato le aree relative alle curve isofoniche in relazione al notevole aumento del traffico aereo sullo scalo avvenuto nel corso degli anni, incremento non accompagnato a tutt'oggi da decreto positivo di compatibilità ambientale. Riguardo l'area in classe II (aree destinate ad uso prevalentemente residenziale) di cui sopra, essa presenta tutti i requisiti per essere considerata tale riferendosi all'anno 2001 ma anche in epoca attuale presenterebbe tutti i requisiti considerando che trattasi di area compresa nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile; anzi stante la presenza del Parco l'anomalia del Piano di classificazione acustica di Treviso è rappresentata dal non inserimento di aree in classe I (aree particolarmente protette).

Il Piano di classificazione acustica di Quinto molto più recente, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 4 del 23 aprile 2010, ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale la relativa zonizzazione acustica. A pagina 200 è scritto: "*Subito al di fuori della fascia A sia a sud che a nord della stessa, il Comune di Quinto ha previsto aree in Classe I e in Classe II. Questa scelta suscita più di qualche perplessità in quanto le*

differenze di rumorosità tra la Fascia A e la contigua Classe I o Classe II sono alte e si ritiene poco realistico ipotizzare un abbassamento della rumorosità così repentino tra zone contigue". Il Comune di Quinto di Treviso come di dovere non ha fatto altro che applicare la legge, ossia fare riferimento al DPCM 14/11/1997 il quale prescrive per le aree particolarmente protette (Classe I) valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) pari a 50 nel diurno e 40 nel notturno. La classe I individuata dal comune di Quinto di Treviso è il Parco del Sile. Il desiderio o modus operandi dell'estensore SIA/gestore aeroportuale è forse quello di piegare la legge e un Parco/SIC sull'altare dell'espansione dell'attività aeroportuale?

Le scelte applicate nello SIA riguardo il rumore sono soggettive e nella sostanza non in grado di rappresentare in modo soddisfacente il livello di significatività dell'impatto dovuto a tale componente.

Infatti:

1) Si considera in modo del tutto arbitrario come riferimento base uno scenario zero al 2010, anno caratterizzato da 20.588 movimenti, numero superiore al limite tuttora valido di 16.300 imposto dal Ministero dell'Ambiente con Decreto VIA n. 398 del 14/05/2007. La base di partenza per la valutazione degli impatti quindi non è accettabile come scenario zero.

2) In maniera grave viene snaturata la realtà dell'intorno aeroportuale, ossia la presenza di un Parco Regionale/SIC e di numerose scuole, recettori che in base al DPCM 14/11/1997 sono compresi in classe I (aree particolarmente protette) e quindi soggetti a valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) pari a 50 nel diurno e 40 nel notturno.

La definizione al contorno descritta nello SIA a pag. 204 *"Nell'analisi ai recettori si è peraltro considerata come soglia di attenzione quella dei 60 dB(A) poiché rappresenta un valore prossimo a quello limite delle fasce di pertinenza aeroportuali, nonché della Classe IV del D. M 14/11/97"* si dimostra non coerente con la realtà e si pone in aperta violazione ai Piani di classificazione acustica comunali; deve essere quindi rigettata del tutto.

3) Osservando la figura C6-21 a pag. 257 si può notare in zona Sant'Angelo di Treviso (a sud-est del sedime aeroportuale) come la zona acustica aeroportuale B (colore giallo) interessi 5 edifici residenziali. Di questo non vi è menzione nella tabella C6-44 a pag. 259.

4) Sarebbe stato opportuno fornire l'indicazione di come si espandevano in termini areali le fasce acustiche aeroportuali ricadenti all'interno del Parco Sile/SIC in relazione all'aumento del traffico aereo.

Si fa presente che è la stessa legge (Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 maggio 1999 art. 7 e circolare Enac APT-26 del 03/07/2007) ad utilizzare come uno dei criteri per classificare gli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico, l'estensione in ettari delle fasce acustiche A, B, C di pertinenza aeroportuale.

5) L'aver considerato nelle stime solamente il rumore generato dal traffico stradale indotto impedisce di valutare il livello totale dell'impatto generato dal rumore (stradale+aereo), conoscenza opportuna per valutarne reale entità e criticità.

Emergono elementi di incertezza, dubbio, carenza di informazioni, tra gli altri:

1) Nel modello di stima è stato considerato l'uso degli inversori di spinta nella fase di atterraggio, pratica molto usata sullo scalo trevigiano e fonte di notevole rumore?

2) Non si comprende come si possa giungere alla conclusione *"si evince una buona rispondenza del modello rispetto alla realtà osservata"* (pag. 221) contando su un

rilevamento del 2010 che ha visto solamente due centraline fornire un dato completo relativo a 21 giorni. Giorni di cui la tabella C6-19 a pag. 221 non indica il periodo. Nel caso molto probabile trattasi dello stesso rilevamento utilizzato nella documentazione presentata per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo eseguiti nel 2011, si informa che non avendo coperto il periodo tra ottobre e gennaio previsto dal DM Ambiente del 31 ottobre 1997 deve essere considerato non a norma nel definire il livello di rumore aeroportuale LVA.

3) La rotta IATA PBN di decollo verso Treviso ipotizzata in funzione di mitigazione del rumore risulta essere inficiata dal fatto che interseca a pochissima distanza dalla testata 25 (circa 1 km in linea d'aria) due distributori di benzina.

4) La rotta IATA PBN di decollo verso Quinto di Treviso ipotizzata in funzione di mitigazione del rumore risulta essere inficiata dal fatto che interseca a qualche centinaio di metri dalla pista un habitat prioritario [codice 91E0* Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)] esteso circa 5 ettari.

Non è presente alcun riferimento al parere n. 698 del 15 aprile 2011 favorevole all'esclusione della procedura di VIA ma con prescrizioni espresso dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS relativamente al progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso-Sant'Angelo - Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo.

Una di tali prescrizioni era la seguente: "Entro un anno dal completamento dei lavori sia condotta una campagna di misura post-operam atta a dimostrare la corrispondenza tra i livelli sonori previsti e quelli rilevati strumentalmente, ovvero il rispetto dei limiti acustici in prossimità delle zone SIC IT3240028 e ZPS IT3240011".

Salute pubblica

Nello SIA in esame non si riportano i seguenti importanti studi effettuati nei dintorni aeroportuali:

1) S.E.R.A. Studio sugli effetti del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nei comuni di Ciampino e Marino, Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale del Lazio-Dipartimento di Prevenzione ASL Roma H-ARPA Lazio, dicembre 2009. I risultati dello studio depongono per una associazione tra rumore aeroportuale e danni alla salute nei soggetti maggiormente esposti, in particolare per l'aumento della pressione arteriosa e del fastidio. I risultati sono in accordo con la crescente evidenza dalla letteratura internazionale ed indicano la necessità di misure preventive.

2) Studio HYENA finanziato dalla Comunità Europea e realizzato tra il 2003 e il 2006 il cui obiettivo era quello di valutare eventuali correlazioni tra rumore di origine ambientale, aeroportuale e stradale, e la prevalenza di ipertensione nella popolazione; è stata riscontrata una relazione statisticamente significativa tra esposizione al rumore, sia da traffico veicolare sia aeroportuale, e rischio di ipertensione, con maggiore evidenza tra gli uomini.

3) Rapporto Osservatorio Epidemiologico ASL Varese che ha registrato nei comuni posti vicino a Malpensa nel periodo 1997-2009 un aumento delle malattie respiratorie del 54.1% in confronto al 14.0% osservato nell'intero territorio dell'ASL.

4) E' stato riconosciuto che il rumore aereo in relazione lineare provoca deterioramento delle competenze di lettura e diminuzione delle prestazioni mnemoniche nei bambini. (Stansfeld,

S.; Berglund, B.; Clark, C. 2005; Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study; Lancet, 365, 1942-49).

Inquinamento luminoso

A pagina 282 è scritto: *“In modo molto schematico è possibile riassumere le problematiche connesse con l'inquinamento luminoso a due aspetti diversi: il primo, come anticipato, relativo alla salvaguardia dell'osservazione astronomica professionale e amatoriale del cielo e il secondo relativo al risparmio energetico”*.

Risulta sconcertante la totale assenza di ogni considerazione relativa al possibile impatto negativo sulla fauna, soprattutto considerando la contiguità dell'aeroporto con un'area naturale protetta.

A pag. 289 è scritto *“Nel PSA oggetto del presente studio, non è prevista l'installazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna”*. L'affermazione non è coerente con quanto si può leggere nel Masterplan “Relazione generale sugli interventi di Piano” a pag. 149 *“Gli interventi prevedranno anche la realizzazione di nuovi punti luce pensati prevedendo l'impiego di materiali di provata qualità e rendimento: pali in acciaio con zincatura a caldo, di altezza fuori terra di 10 m con diffusori e lampade a vapori di sodio ad alta pressione da 250 W, collegati con una rete di messa a terra e sostenuti da opportune fondazioni”* e in generale con quanto rinvenibile nella descrizione delle caratteristiche generali degli impianti; tra questi ultimi basti pensare alle nuove linee di illuminazione relative alla programmata pista di rullaggio.

A pag. 396 del Quadro ambientale è scritto: *“Infine in aggiunta a tutti gli interventi sopraelencati va evidenziato anche un progetto di creazione e implementazione di nuove reti di sottoservizi a sostegno dell'espansione delle nuove aree, interventi che riguarderanno prevalentemente l'estensione della rete elettrica, la riqualificazione della rete Automatic Vehicle Location (AVL) e l'implementazione del sistema di illuminazione”*.

Altro elemento che avrebbe dovuto consigliare per un livello opportuno d'analisi in merito alla componente inquinamento luminoso consiste nella prescrizione disposta dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS relativamente al progetto Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso-Sant'Angelo – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo che così recitava: *“sia limitata la dispersione luminosa verso l'alto e verso le zone SIC IT3240028 e ZPS IT3240011”*.

Aspetti viabilistici

Già ora il traffico veicolare interessante la SR515, unica via di accesso all'aerostazione, nell'ora di punta è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa (1104 veicoli/h per corsia contro i 600 veicoli/h per corsia 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 definire la valutazione dell'impatto trascurabile o persino positivo 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.

L'introduzione di una rotatoria lungo la SR515 potrà produrre effetti di traffic calming con riduzione del numero e gravità degli incidenti (a parità di traffico veicolare) rispetto alla

conformazione attuale, ma l'effetto sulla congestione invece 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.

Cambiamenti climatici

L'analisi è carente e non dettagliata nell'elenco delle sorgenti fisse emissive di anidride carbonica in quanto manca un elenco delle stesse e del loro contributo in base allo stato di avanzamento del PSA.

Si segnala che l'aeroporto Canova **non ha aderito** al progetto Airport Carbon Accreditation da ACI (Airports Council International) Europe, ossia quel programma avviato da ACI e amministrato dalla società di consulenza WSP Environmental, leader nel campo del cambiamento climatico, controllata da un comitato indipendente costituito dalla Commissione europea, dall'Ecac (European Civil Aviation Conference) e da Eurocontrol. Il sistema verso la "carbon neutralità" prevede quattro passaggi che passo dopo passo conducano all'obiettivo. Si inizia con la "mappatura", per poi passare alla fase della "riduzione", quindi a quella della "ottimizzazione" fino all'ultima fase della "neutralità".

La scelta di non valutare l'impatto su scala comunale non è felice in relazione al fatto che sia il Comune di Quinto di Treviso sia il Comune di Treviso hanno aderito al Patto dei Sindaci, iniziativa della Commissione Europea che impegna i sindaci firmatari a ridurre le emissioni di CO₂ del 20% entro il 2020. Il Patto consente ai comuni di realizzare progetti per ridurre le emissioni e aumentare la sostenibilità ambientale delle città grandi e piccole grazie a finanziamenti agevolati elargiti direttamente dalla Banca europea per gli investimenti. Uno dei settori in cui la Commissione Europea si aspetta che le Città redigano Piani d'Azione per l'energia sostenibile è costituito dalle politiche per il trasporto pubblico e privato e mobilità urbana; il contrasto tra PSA e necessità di ridurre la produzione di gas climalteranti è evidente.

Rifiuti

Nello SIA in esame manca una qualsiasi analisi in merito alla produzione, gestione e smaltimento dei rifiuti.

Patrimonio agroalimentare

L'allegato VII del D.Lgs. 04/2008 indica tra i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale anche il riferimento al patrimonio agroalimentare. Nello SIA in esame non si rinviene nulla in merito.

Ricchezze agroalimentari tipiche e di qualità del territorio potenzialmente interessato dal progetto in questione sono il radicchio rosso di treviso IGP, l'asparago di Badore IGP, l'asparago bianco del Sile e la trota iridea del Sile (Undicesima revisione dell'Elenco nazionale dei prodotti agroalimentari tradizionali approvato con Decreto ministeriale del 17 giugno 2011).

Conclusione

In relazione a tutto quanto sopra esposto, si ravvisano le condizioni per un respingimento

del Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato, con espressione di parere di compatibilità ambientale negativo derivante da evidenti condizioni di incompatibilità in rapporto al contesto ambientale ed insediativo di inserimento del PSA.



A sinistra stato della vegetazione prima dell'intervento di taglio/capitozzatura; a destra dopo.

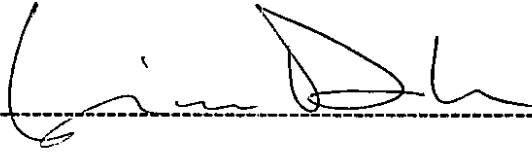


A sinistra stato della vegetazione prima dell'intervento di taglio/capitozzatura; a destra dopo.

Treviso, 07.05.2012

Firme:

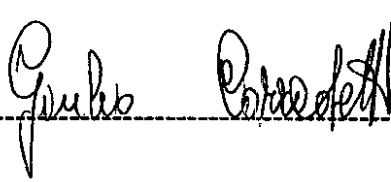
1. Giovanni De Luca

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

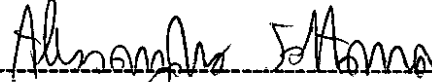
2. Antonella Vazzoler

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

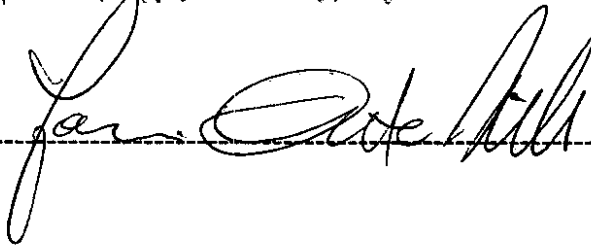
3. Giulio Corradetti

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

4. Alessandro Sottana

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

5. Dante Nicola Faraoni

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