

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 n. 44
00147 Roma

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



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

E.prot DVA - 2012 - 0011872 del 17/05/2012

**Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 -
2030)**

Proponente: Enac Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Valutazione di Impatto ambientale

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



OSSERVAZIONE 1: Paesaggio

Non esiste in nessun, ripeto nessuno, elaborato grafico del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) l'indicazione dell'esistente prolungamento del sentiero luminoso Calvert all'interno del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile.

Tale struttura (foto 1 e 2) viene considerata come "elemento detrattore del paesaggio" dal Piano Ambientale del Parco del Sile (Tav.37.3- Elementi detrattori).

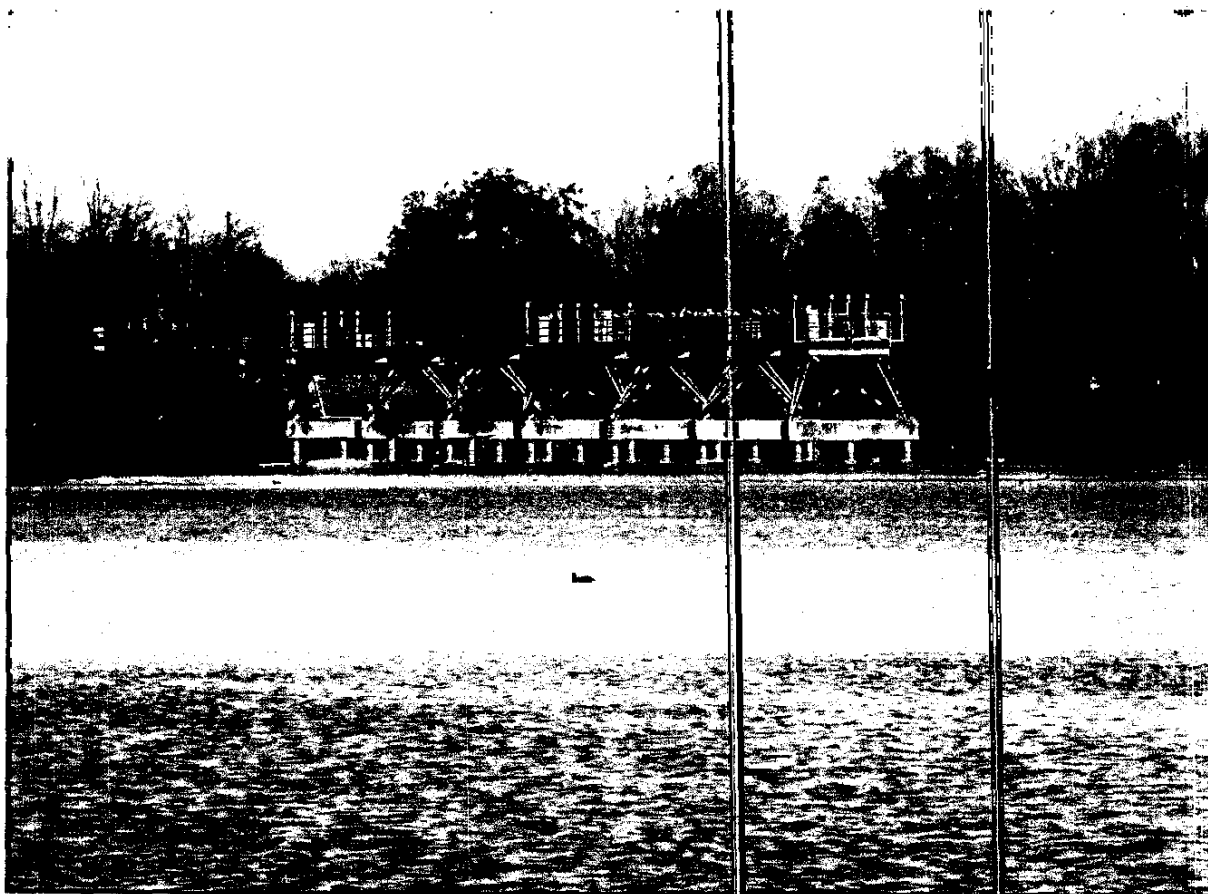


Foto 1: Sentiero luminoso Calvert all'interno del Parco del Sile.

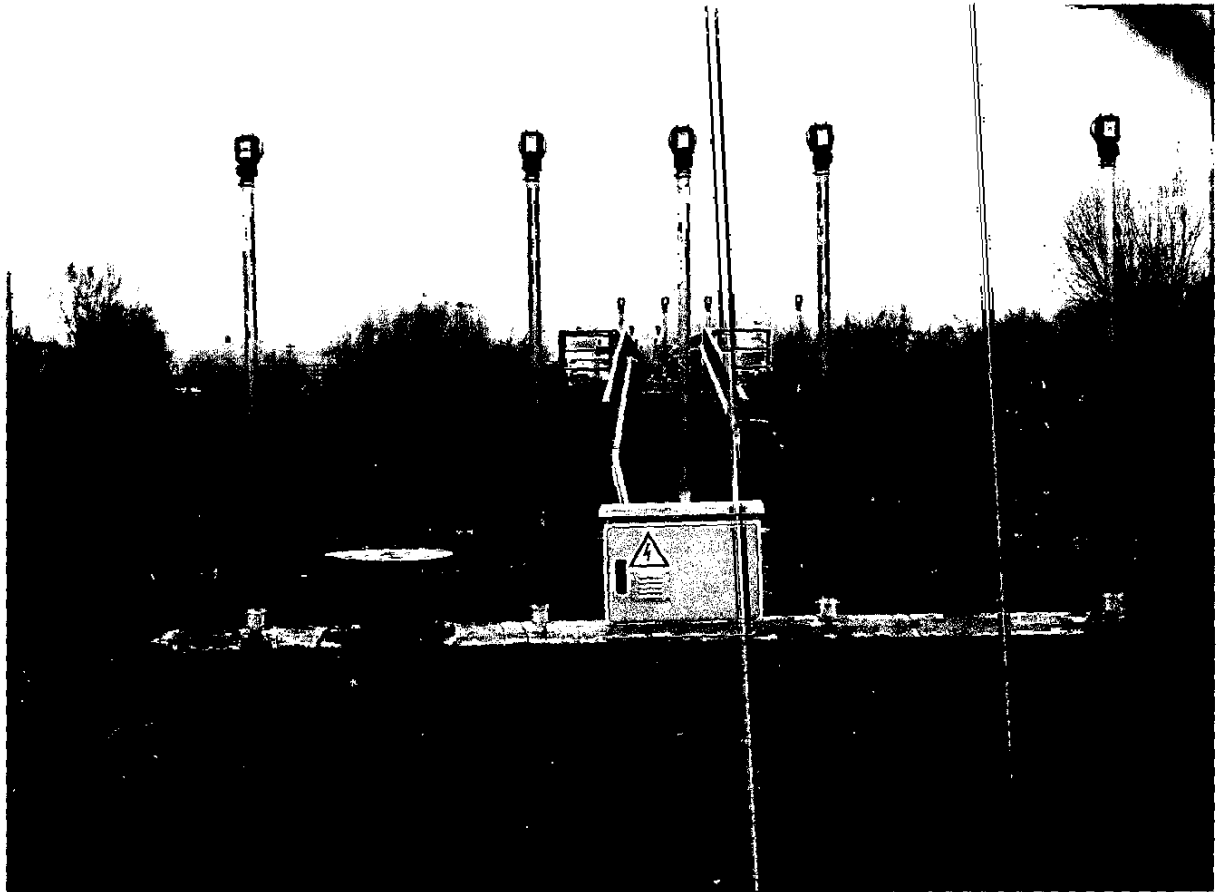


Foto 2: Sentiero luminoso Calvert all'interno del Parco del Sile con nuovo impianto AVL.

OSSERVAZIONE 2: Scenario 0

A pag. 22 del Quadro ambientale è scritto: *“Nel paragrafo successivo (par. C2.5) vengono trattati e valutati gli impatti, a partire dallo scenario 0 corrispondente al 2010, anno utilizzato come riferimento per valutare secondo una metodologia e una coerente scala di impatto gli scenari futuri”*.

Quale motivazione giuridico-scientifica è alla base della scelta di fissare all'anno 2010 lo scenario zero?

Lo scalo trevigiano non è in possesso di alcun decreto di compatibilità ambientale positiva pregressa e il numero dei movimenti autorizzato è pari a 16.300/anno. Come è possibile prendere a riferimento per la valutazione degli impatti l'anno 2010 che con ben 20.558 movimenti ha registrato un consistente superamento del limite imposto? E' evidente che in tal modo tutta l'analisi degli impatti viene ad essere inficiata causa utilizzo di un riferimento di partenza non corretto.

OSSERVAZIONE 3: Mancata comunicazione

La ZPS IT3240011 (Sile: sorgenti, paludi di **Morgano** e S. Cristina) è uno dei due siti Rete Natura 2000 più vicini all'area aeroportuale. Come si spiega la grave mancanza di invio del PSA da parte del proponente verso il Comune di Morgano, ente quest'ultimo a tutti gli effetti in diritto di esprimere osservazioni riguardo al progetto?

OSSERVAZIONE 4: Fase esecutiva

A pag. 19 (paragrafo C 1.4) del Quadro ambientale è scritto: *“L’analisi delle azioni di progetto, sviluppata nella Sezione B “Quadro di riferimento progettuale” del SIA, ha portato ad escludere interferenze in fase di costruzione alla luce delle azioni strategiche e tecnologiche orientate alla riduzione degli impatti ambientali durante i cantieri, specificate nell’elaborato di progetto “Caratteristiche costruttive e specifiche tecniche per l’esecuzione delle opere” e sintetizzate per ciascun intervento al par. B5.1 del Quadro di riferimento progettuale”.*

A pag. 79 (paragrafo B 5.1) del Quadro progettuale si legge: *“Per la fase di costruzione va evidenziato che gli interventi di adeguamento previsti sono per lo più modulati su un ampio periodo di tempo pluriennale (2010-2030) evitando pertanto di concentrare fasi di cantiere in un intervallo temporale limitato. Ciò non solo permetterà di organizzare i cantieri preservando l’operatività dell’aeroporto, ma contribuirà in modo sostanziale ed evitare potenziali effetti sull’ambiente nella fase di costruzione. È opportuno inoltre evidenziare come gli interventi previsti dal piano siano in buona parte interventi di adeguamento strutturale di alcune opere già esistenti e ricadenti in ambito aeroportuale. Anche tali fattori portano ad escludere la fase di costruzione dalla valutazione delle interferenze indotte sull’ambiente”.*

Affermare che il PSA prevede in buona parte interventi di adeguamento strutturale di alcune opere già esistenti e ricadenti in ambito aeroportuale è a dir poco riduttivo.

Il PSA, in relazione anche alla sua natura di Piano, non presenta le caratteristiche di un progetto definitivo indispensabili a valutare in modo appropriato gli impatti ambientali. Oltretutto il lungo orizzonte temporale considerato (fino al 2030) rende probabile una modifica delle condizioni al contorno inficiando in tal modo le valutazioni prodotte molto tempo prima.

Di conseguenza è totalmente da non condividere e rigettare la scelta compiuta di escludere dallo SIA la fase d'opera.

OSSERVAZIONE 5: Componente rumore

Il decreto VIA n. 398 del 14/05/2007 segnalava che dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000. Da allora sono state individuate queste aree critiche? Nello SIA in esame riguardo alle problematiche generate dalle impronte acustiche dell'aeroporto compaiono solo generiche affermazioni in merito alla futura bonifica acustica.

OSSERVAZIONE 6: Componente rumore

Curioso notare come una mitigazione prevista, il divieto dei movimenti aerei dalle ore 23 alle 06, costituisce già una disposizione di legge (DPR 9 novembre 1999 n. 476 che ha modificato il DPR 11 dicembre 1997 n. 496).

Da recente incontro del 20 aprile 2012 tra gestore aeroportuale, Comune di Quinto di Treviso ed estensori dello SIA è emerso il fatto che il primo (AERTRE S.p.A.) estende l'operatività tecnica dello scalo fino alle ore 24.

E' evidente il non rispetto di quanto dichiarato nello SIA e della legge, la quale dispone deroghe attuate solo nel seguente modo: con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le regioni e gli enti locali territorialmente competenti, possono essere autorizzati, per i singoli aeroporti, voli notturni

diversi da quelli di cui al comma 2, ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il non superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A)_Lvan.

OSSERVAZIONE 7: Componente acque

A pag. 3 del Quadro ambientale è scritto: *“Tenuto conto di ciò, della relativamente scarsa significatività delle portate scaricate dal depuratore e della qualità presumibilmente scadente delle acque presenti in quel fossato, interessato da scarichi di vario tipo e dalle acque meteoriche di dilavamento provenienti dalla Via Noalese, l'impatto complessivo del PSA, attraverso le acque reflue scaricate dall'area aeroportuale, sulla qualità delle acque in rete minore può ragionevolmente stimarsi come trascurabile per entrambi gli scenari al 2020 e al 2030”*.

La qualità presumibilmente scadente delle acque non costituisce assolutamente un motivo per giustificare o valutare in maniera trascurabile un'ulteriore immissione di inquinanti nella componente.

OSSERVAZIONE 8: Fuel dumping

Nulla viene scritto sulle modalità di scarico del carburante in condizioni di emergenza, anche in relazione al contesto di alto valore ambientale dell'intorno aeroportuale.

OSSERVAZIONE 9: Nuovo deposito carburanti

Si chiede come la nuova localizzazione del deposito carburanti e la non meglio precisata “Iniziativa commerciale (ristorazione)”, vedere fig. B 5-6 Area di intervento a pag. 90 del Quadro progettuale sia compatibile con la presenza di Villa Brilli, Mandruzzato, Busatto inserita nel Catalogo dell'Istituto Regionale Ville Venete codice A0500000850/IRVV e tutelata con legge 1089/1939.

OSSERVAZIONE 10: Aspetti socio-economici

Una fondamentale constatazione va fatta: l'aeroporto Canova di Treviso non è struttura essenziale allo sviluppo del turismo nella provincia di Treviso.

Infatti gli stessi estensori dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) dichiarano a pag. 407: *“a livello generale benché sia difficoltoso risalire alle specifiche destinazioni dei turisti in arrivo annualmente, è ragionevole stimare che solo una piccola percentuale di tale flusso sia effettivamente destinata all'area trevigiana, zona invece tipicamente vocata a un turismo locale con la presenza di numerosi agriturismi distribuiti in maniera capillare su tutto il territorio.*

Ciò è testimoniato dal numero di arrivi e presenze totali negli anni nella provincia di Treviso, che incide sul totale regionale in media rispettivamente per il 4,5 e 2,5%”.

Nel periodo di chiusura dello scalo da giugno a novembre del 2011 per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, i dati del turismo pubblicati dalla Provincia di Treviso fotografano un deciso aumento degli arrivi e delle presenze di turisti; ad esempio l'aumento degli arrivi rispetto al 2010 varia da un +2.40% nel mese di novembre fino ad un +20.49% nel mese di giugno.

I dati dei posti di lavoro legati all'attività aeroportuale indicati nello studio sono forniti da ACI Europe ossia il Consiglio Internazionale degli Aeroporti europei; è ragionevole considerare i dati forniti come sovrastimati considerando gli interessi di cui è portatore.

Occorre subito precisare che una corretta analisi costi-benefici per la componente socio-

economica, metodologia non applicata nello SIA in questione, deve valutare solamente le positività che interessano la stessa area destinata a subire le negatività. In sostanza inglobare ad esempio nel computo posti di lavoro le persone non del territorio assunte dalle compagnie aeree è procedura non giusta.

Perché il gestore aeroportuale non ha fornito i dati degli occupati Aer Tre S.p.A. attuali? Perché non ha indicato lo sviluppo storico dell'occupazione in relazione al numero di passeggeri movimentati?

Dati rinvenibili nella stampa locale forniti dalla Cisl parlano per l'anno 2011 di 122 dipendenti in carico ad AerTre più 200 addetti dell'indotto.

La tabella C13-19 a pag. 428 "Livelli di occupazione in rapporto al traffico negli aeroporti europei" per un aeroporto con una movimentazione annua di passeggeri di circa 2 milioni (il caso dell'attuale Canova) fornisce un valore di oltre 2.000 occupati. Il confronto con i dati Cisl è alquanto indicativo sull'attendibilità della stima ACI Europe.

Inoltre all'aumentare dei passeggeri movimentati entrano in gioco anche fattori di economie di scala non facilmente quantificabili.

Il gestore aeroportuale del Canova ottiene importanti ricavi dal settore food & beverage and retail in cui è presente attraverso società controllate. E' chiaro che in tal modo lo spazio per piccoli esercizi commerciali locali è destinato a ridursi se non sparire completamente.

Gravemente poi non vengono contabilizzate tutte le esternalità negative conseguenti all'attività aeroportuale e non solo di tipo ambientale.

E' un dato di fatto che gli edifici nell'intorno aeroportuale, pagati non poco negli anni passati, stanno vedendo un continuo calo di valore. A Quinto di Treviso, dopo l'adozione del Piano di Rischio Aeroportuale, il fenomeno si è accentuato.

Altro fattore negativo di non poco conto è la mancata possibilità di godere e usufruire delle bellezze ambientali-paesaggistiche legate al territorio. Un esempio indicativo: è in fase avanzata il progetto di realizzazione di un percorso ciclo-pedonale lungo la sponda del fiume Sile in vicinanza del sedime aeroportuale. Come sarà possibile rilassarsi con un movimento aereo ogni 4 minuti, senza considerare le problematiche legate alla sicurezza? E' alto il pericolo che corre la comunità del territorio di rinunciare a un turismo locale a basso impatto, di qualità, sostenibile nel lungo periodo.

Mancanza rilevante relativamente alla componente in analisi è l'assenza di ogni indicazione ai finanziamenti pubblici che le compagnie low-cost ricevono dagli enti pubblici. Finanziamenti erogati attraverso campagne di co-marketing (ad esempio Regione del Veneto) o più o meno diretti e di consistenza maggiore come si è a conoscenza ad esempio per la Regione Puglia e l'aeroporto Catullo di Verona. All'estero è conosciuto il caso Girona-Ryanair in Catalogna (Spagna).

Treviso, 08/05/2012

Alessandro Sottana, cittadino di Treviso

