



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

E. prot. DVA - 2012 - 0011897 del 17/05/2012

Spett. MINISTERO dell'AMBIENTE e della TUTELA del TERRITORIO e del MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44 00147 ROMA

Spett. REGIONE VENETO
Unità Compessa Via-Vas
Cannareggio 99

30121 VENEZIA



Oggetto : Piano di sviluppo aeroporto "A. Canova" di Treviso
Osservazioni alla Valutazione dell'Impatto Ambientale

Il sottoscritto ZULIANI GIANCARLO nato a Treviso l'11.06.1943 - c.f. ZLNGCR43H11L407T -
ivi residente in via Noalese 64/a,

con riferimento all'Oggetto presenta una serie di

CONSIDERAZIONI e OSSERVAZIONI relative allo Studio e alla successiva Valutazione di Impatto Ambientale.

Premette che a partire dal 1997, insieme a centinaia di cittadini, dei quali implicitamente si sente portavoce e ai quali si ripromette di dare adeguata informazione delle presenti osservazioni, segue attentamente le evoluzioni e i gravi problemi di ordine ambientale, viario e di vivibilità del quadrante Ovest della città, già ora gravato da enormi problemi, e sul quale si prospettano una serie di iniziative tali da renderlo letteralmente invivibile.

I mutamenti prossimi, alcuni già approvati dall'Amministrazione Comunale, e altri in corso di perfezionamento, che di seguito richiameremo, non possono non essere presi in considerazione nel piano di sviluppo aeroportuale.

Come, infatti, si valuta l'impatto prodotto dalle modifiche aeroportuali sullo stato attuale del territorio, non si può, contemporaneamente, non tenere nella dovuta considerazione la ricaduta dovuta ai restanti mutamenti per addivenire al nuovo quadro derivante dalla sommatoria.

Partendo da Ovest, ai confini comunali con Quinto, lungo e a Nord della strada Noalese, hanno cambiato tipo di attività o lo faranno, una serie di industrie/aziende con conseguente aumento di traffico, rumore, inquinamento. L'ex ceramica Pagnossin, le ex concessionarie di automobili Marazzato, Sartori (Mercedes) ed altre.

Oltre la Tangenziale, procedendo verso Est, tra la Noalese (a Sud) e il fiume Sile, proprio sulla linea di decollo-atteiraggio degli aerei, esiste la scuola materna Appiani che accoglie circa 80 bambini..., e sono in corso di approvazione piani di lottizzazione privati ed un'area Peep per il cui impatto sulla viabilità - già ora allo stremo - è stata approvata una variante urbanistica a ridosso della rotatoria della tangenziale, aggiungendo una piccola rotatoria a quella grande esistente.

Su questa parte di città sarà interessante conoscere il piano di rischio che produrrà l'Amministrazione Comunale...

Invece a Nord della Noalese è in corso un mega progetto (Taurus) dove sono previsti 1200 posti auto di parcheggio.

Si segnala, che a causa delle difficoltà di accesso a detto progetto dalla rotatoria Noalese, evidenziate dagli estensori delle analisi dei flussi di traffico incaricati dal Committente (e inizialmente negate dall'Assessore alla "grande viabilità"..), è stata anche qui studiata una viabilità

di accesso alternativa, con relativa variante urbanistica approvata, che non compare nelle tavole del Masterplan. Detta variante interessa la viabilità dell'aeroporto. In quanto modifica l'innesto con la Tangenziale - sulla rotatoria prevista in corrispondenza con la cosiddetta area di "Trevisoservizi" - del tratto di strada che dovrebbe collegare la Noalese, all'altezza dell'aeroporto.

Nella appena citata area di Trevisoservizi, compresa tra la linea ferroviaria Treviso-Vicenza e la via Boiago, nel 2006 il Comune di Treviso ha approvato un Piano Guida.

In quell'area, connotata come zona dell'intermodalità dei trasporti, è in corso la costruzione dello scalo ferroviario e di due bretelle almeno "assurde" in carenza della rotatoria prevista dal PRG vivente. Ed è pure stata approvata una variante urbanistica parziale per l'inserimento del Velodromo, che prevede l'impegno - non meglio definito - da parte della Provincia di Treviso di realizzare quella viabilità di collegamento tra la Tangenziale e la Noalese all'altezza dell'Aeroporto...di cui si è appena detto.

Sempre in quell'area sono già stati approvati altri piani (Soc. A. Cappelletto e S.Giuseppe).

Nel PRG vigente è poi previsto il collegamento viario della Tangenziale con la località Stiore, dove esiste il mercato ortofrutticolo. A ridosso di questo è già stata approvata la trasformazione delle ex officine Scardellato, da anni dismesse, e la realizzazione di un parcheggio multipiano.

Non va dimenticato che nei pressi ha cessato l'attività l'ex Consorzio Agrario, che prima o poi cambierà destinazione e attirerà inevitabilmente traffico, rumore, ecc.

Rispetto ai dati del traffico a cui fa riferimento la SIA-VIA, non si può omettere di aggiungere quello recentemente aggiuntosi dall'apertura della Cittadella delle Istituzioni (ex ceramiche Appiani) in viale della Rebbublica e quanto si aggiungerà coi piani già approvati : Repubblica 1 - Favarato - Kolbe, che sorgeranno attorno alla rotatoria della Cittadella.

Fatta questa ricognizione sommaria, dalla quale non si può prescindere, faccio delle OSSERVAZIONI :

Sull'Atmosfera.

Nel corso del 2011 ci sono stati 102 superamenti della soglia consentita della concentrazione PM10 contro i 35 consentiti. E l'Europa ha già minacciato sanzioni per il mancato rispetto delle norme.

Il Comune di Treviso, avendo aderito al Patto dei Sindaci, è impegnato a ridurre entro il 2020 del 20 % la produzione di CO2 rispetto al livello attuale.

In quest'ottica ha commissionato all'Università di Bologna degli studi e prodotto un Piano di Azione per Energia Sostenibile (PAES) che è stato illustrato nel corso di una Commissione Consigliare Comunale pochi giorni fa : il 24 aprile 2012.

Nell'ottica della riduzione del livello attuale dell'inquinamento atmosferico, è evidente che il raddoppio dei voli, dei passeggeri, e dei trasporti a terra peggiorerà in modo consistente la già disastrosa situazione attuale. **Si chiede pertanto la dimostrazione di tale riduzione.**

Sul Rumore.

Su questo punto la nostra sensibilità, dovuta alla continua sofferenza, è particolarmente alta.

In data 23 giugno 2008, controfirmata da molti cittadini, ho fatto richiesta di una verifica del grado di inquinamento acustico sulla strada Noalese.

Nel mese di novembre 2009 è stato effettuato un monitoraggio in tre punti distinti (presso un condominio, una scuola materna, una casa di riposo) e questa la risposta fornita dall'ARPAV :

" Nei tre punti considerati I livelli equivalenti di rumore sono risultati superiori rispettivamente a 70 dB (A) nel periodo diurno e a 60 dB(A) nel periodo notturno, pertanto vengono superati I valori limite di immissione stabiliti dal DPR n. 142/2003".

I cittadini di Treviso, anche per le prospettate modifiche alla direzione di decollo verso la città subirebbero un danno non calcolabile.

Va evidenziato poi che l'eventuale fase cantieristica (diurna e notturna), qualora non fosse risolta preventivamente la problematica viaria, produrrebbe sulla Noalese e sui cittadini residenti un grave ulteriore aggravio sia acustico che viabilistico. **Si chiede pertanto la dimostrazione del rispetto**

delle norme.

Sulla viabilità.

La strada Noalese – non dimenticando il centro di Quinto – ma soprattutto nel comune di Treviso, e marcatamente nel tratto compreso tra l'aeroporto e le Stiore, svolge una funzione sovracomunale, regionale, pur non essendo adeguata per tale carico di veicoli.

La mancata prosecuzione della **tangenziale** fino a raggiungere la strada Feltrina costringe tutto il traffico diretto a Nord e N-Est ad utilizzare la Noalese fino alle Stiore.

Per risolvere il problema, il vigente PRG prevede la realizzazione di un tratto di strada, la “**Noalese bis**”, che dalla tangenziale raggiunge in nodo delle Stiore. Poiché attorno a questa nuova Noalese è previsto l'insediamento di varie funzioni non comunali ma comprensoriali, (aeroporto, scalo ferroviario, mercato ortofrutta, velodromo, dogana, cittadella Istituzioni, ecc.) anticipando quanto scritto nel SIA – pag. 454/509 – e cioè che “*..il miglioramento della viabilità e del traffico veicolare richiede politiche e finanziamenti promosse da diversi Enti...e attraverso un meticoloso percorso di concertazione con le amministrazioni pubbliche locali e gli enti coinvolti nella pianificazione territoriale e la gestione delle infrastrutture...*”, e riprendendo un'idea nata tra i cittadini nel corso di precedenti pubbliche assemblee nel Quartiere di san Giuseppe, il 25 febbraio 2010 è stato promosso da Consiglieri Comunali della minoranza, in collaborazione con Assessori, Consiglieri della maggioranza e approvazione del Sindaco, il tentativo (chiamato in seguito **Consorzio di Porta san Marco** !) di riunire attorno a un tavolo tutte le entità pubbliche e private interessate ad affrontare e risolvere il problema. Dopo varie riunioni preparatorie e mesi di lavoro, inopinatamente l'Amministrazione Comunale ha rinunciato all'idea, rinviando tutto alla futura revisione del PRG con il PAT che solo in questi giorni è stato avviato.

E' stata un'occasione sprecata, una grossa responsabilità di una Amministrazione che – caso davvero unico – ha ben 2 (diconsi due) Assessori alla mobilità...

E tempo sprecato. Perché oggi, a due anni di distanza, lo studio e il progetto, perché questo era il nostro intento, sarebbe pronto.

E su questo progetto, che teneva conto di tutte le realtà in trasformazione di cui abbiamo sopra accennato, si sarebbe inserito l'eventuale **Masterplan**.

Invece dobbiamo osservare che molte delle realtà precedentemente richiamate non sono presenti in esso.

A cominciare dal **collegamento ferroviario dell'aeroporto**, che pure è previsto sia dal Piano Guida di Trevisoservizi, che dal PTCP, che dal PAT.

Nel “Documento Preliminare al PAT” in più riprese si fa riferimento all'aeroporto come Polo Strategico (7.2.4) per il quale “*dovrà essere potenziato il collegamento Aeroporto-Città mediante il recupero della dismessa ferrovia Ostiglia...*” e ripreso al punto (8.5) in cui si ribadisce l'opportunità di “*...un collegamento ferroviario con terminal presso l'aeroporto nell'ambito del progetto S.M.F.R. di collegamento tra centro storico e aeroporto*”.

Nello SIA si afferma che attualmente il 49,5 % dei passeggeri utilizzano l'auto privata, mentre il 43,4 utilizzano l'autobus, e nel corso della presentazione della VIA, il 4.4.'12 al BHR, su mia esplicita domanda ai relatori, ho avuto conferma che gli autobus vanno e provengono da Venezia.

E' evidente che il raddoppio dei passeggeri produrrà il doppio di inquinamento, mentre l'utilizzo della “metropolitana ferroviaria” avrebbe un effetto ben diverso.

Non più tardi di ieri (8 maggio 2012) in un convegno a Mestre (Un progetto per una mobilità sostenibile in Veneto) ho potuto sentire da esperti, Assessori Regionali e Presidenti di Provincia (TV), l'importanza dell'integrazione dei mezzi pubblici ed è stato citato il loro crescente utilizzo anche dovuto ai costi nel momento dell'attuale crisi.

A tal proposito, nel Masterplan si asserisce che i tempi per raggiungere su ferro la stazione di Treviso da parte di circa 800.000 utenti (il 39 % del bacino)- provenienti p.es. Da Venezia o Conegliano, Oderzo, Castelfranco – è inferiore ai 30'. Si sottolinea tuttavia che il tempo necessario per il successivo spostamento fino all'aeroporto è quasi lo stesso : ca. 20' di autobus, con frequenza di corse ogni 30' !

L'aver nominato l'ex ferrovia Ostiglia e il suo utilizzo, mi permette di segnalare una serie di altre realtà e fare delle considerazioni ulteriori.

Nel recentissimo Consiglio Comunale di Treviso del 30.04.12 è stato approvato il Biciplan.

Nel presentare delle osservazioni – in buona parte accolte – ho premesso che :

“L'indeterminatezza della viabilità principale nella parte Sud-Ovest della città,... prima di fornire un contributo sulla mobilità lenta (piste ciclopedonabili)...mi obbliga ad ipotizzare un quadro della “grande viabilità”.

Nel frangente avevo ben chiare le considerazioni fatte sia con cittadini che con Amministratori del Comune di Quinto (Sindaco e Assessore Urbanistica), i quali concordavano sull'opportunità, anzi, **l'occasione irripetibile, di utilizzare per il grande traffico l'ex Ostilia** almeno a partire dalla ex ceramica Pagnossin fino alla Tangenziale di Treviso, per quanto sull'ex ferrovia sia previsto un tratto del **“Gira Sile, percorso ambientale ciclabile”**. La continuità di tale percorso ciclopedonale può essere garantita, e verrebbe a servire le parti più abitate di via Vittorio Emanuele a Quinto proseguendo lungo la Noalese, oppure via Boiago, e **raggiungerebbe la zona e le rive del Sile a Treviso, oltre la Tangenziale, come prevede il nome stesso (Gira Sile) e come recepito nel Biciplan.**

L'utilizzo di **quel tratto della ex Ostilia** avrebbe anche altri notevoli vantaggi.

Intercetterebbe la via Aeroporto, che collega la Noalese con la Strada Castellana, dove, all'intersezione, è prevista la realizzazione di una rotatoria. Sulla via Aeroporto è in fase di completamento il suo passaggio sotto la ferrovia ed è già realizzata una rotatoria che potrebbe facilmente collegare la **“Complanare alla Castellana”** per la quale nel giugno 2011 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra I Comuni di Quinto, di Paese, di Istrana, la Provincia di Treviso e la Regione Veneto.

E' evidente che questa soluzione (Ostiglia e via Aeroporto) sostituisce la “bretella” di collegamento tra via Noalese e la tangenziale all'altezza di Trevisoservizi. **E la rotatoria prevista dal Masterplan sulla Noalese dovrebbe essere spostata all'altezza di via Aeroporto.**

Questa soluzione ridurrebbe l'impatto ambientale, non distruggendo delle aree agricole o utili per future destinazioni, tagliando in diagonale un'area compatta.

Certamente ridurrebbe I costi per l'acquisizione di aree dai privati.

E' opportuno qui evidenziare che per ciascuna delle attività richiamate in premessa sono state fatte le analisi dei flussi di traffico indotto, che si va ad aggiungere alla situazione preesistente, definita spesso dai tecnici estensori come “prossima al collasso”. I dati aggiornati sono in possesso dell'Amministrazione Comunale, e sono da ritenersi superati quelli a cui si riferisce la valutazione dello Studio (2002).

Così come solo una ricalibratura della Noalese potrà garantire la gestione dei flussi pedonali. Tenendo comunque presente che I passaggi pedonali, con o senza semafori, (vedasi la Noalese all'altezza della chiesa di san Giuseppe...) creano interruzioni del flusso e code dannose e costose.

Quanto esposto è la prova che qualsiasi aumento del volume di traffico aeroportuale, non può avvenire se non dopo aver risolto I nodi evidenziati.

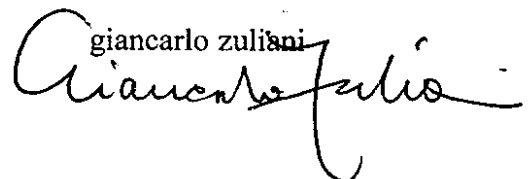
La produzione di una ricchezza per qualcuno non può scaricarsi sulla vivibilità di altri.

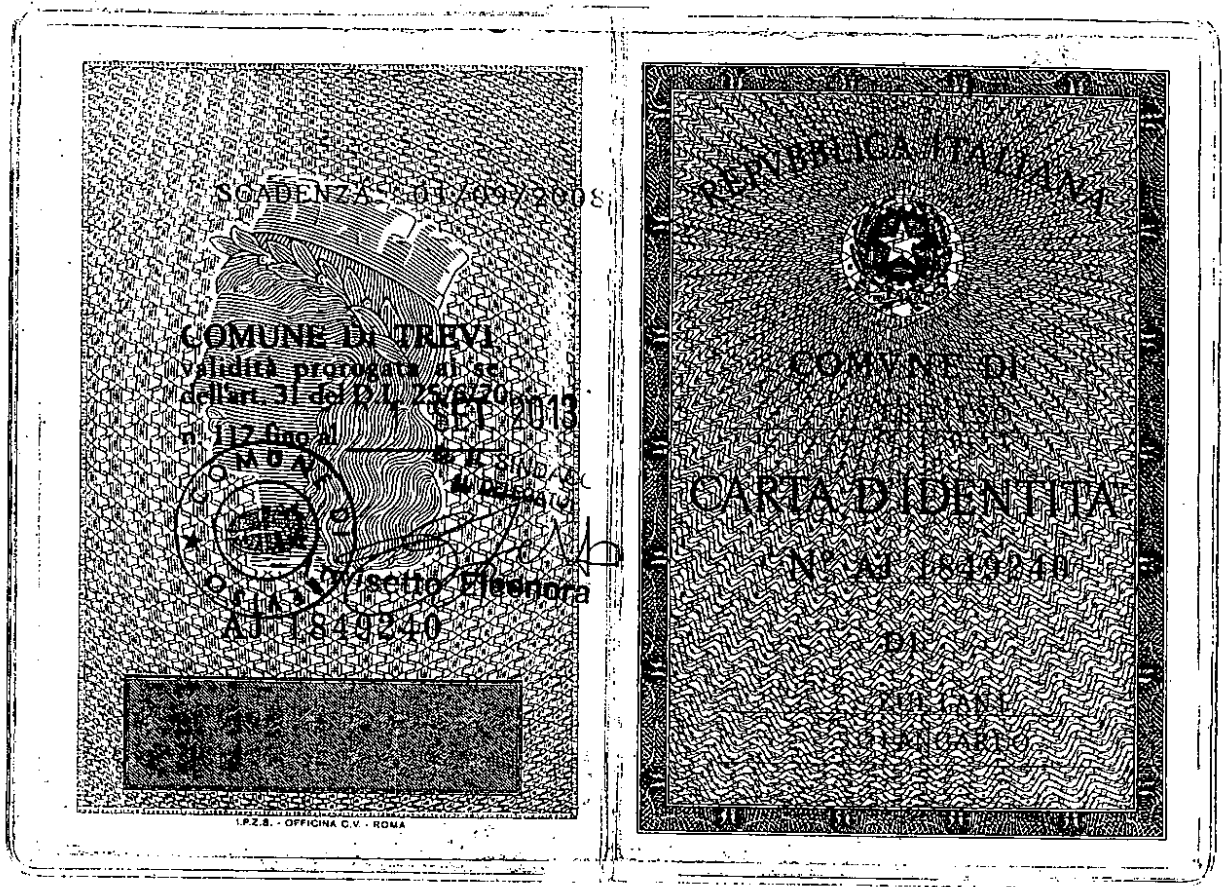
In conclusione ritengo che contrariamente ai criteri di scelta adottati dai pionieri dell'aeroporto di Treviso, oggi si cerchi di far entrare in un bicchiere il contenuto di una damigiana.

Si chiede pertanto un aggiornamento dei dati e delle tavole.

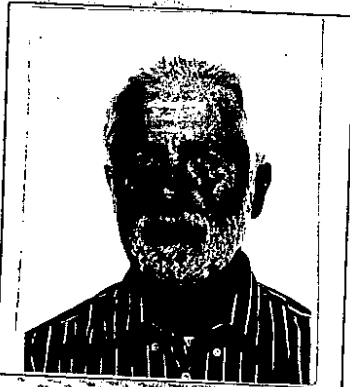
A disposizione per integrazioni e chiarimenti.

Treviso, 10 maggio 2012

giancarlo zuliani




Cognome.....	ZULIANI
Nome.....	GIANCARLO
nato il.....	11/06/1943
(atto n..... 722..... S..... A.....)	
a.....	TREVISO
Cittadinanza.....	ITALIANA
Residenza.....	TREVISO
Via.....	VIA NOALESE, 64/A
Stato civile.....	CONIUGATO
Professione.....	PENSIONATO
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI	
Statura.....	m. 1,72
Capelli.....	bianchi
Occhi.....	castani
Segni particolari.....	===

	
Firma del titolare.....	<i>Giancarlo Zuliani</i>
.....	TREVISO/11..... 01/09/2003.....
Impronta del dito indice sinistro	IL SINDACO
	IL DELEGATO
	<i>Levisetto Eleonora</i>
DIRITTI	
Euro	5,42