

**Opera: Aeroporto di Treviso**

**Progetto: Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030)**

**Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile**



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

E.prot DVA - 2013 - 0009990 del 02/05/2013

Osservazioni ai sensi del comma 9-bis art. 24 d.lgs. 152/2006 e s.m.i. alle integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso (vedere Allegato 1).

Scrivente: Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971, residente a Treviso in Via Passo Buole 10/a, e-mail: alessandrosottana@alice.it

I numeri e i titoli dei paragrafi nonché le parti in corsivo e i numeri di pagina (dove non diversamente specificato) fanno riferimento al documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale datato ottobre 2012.

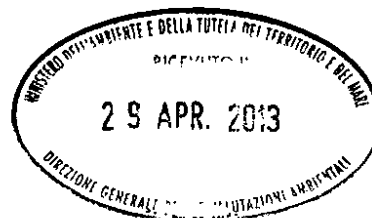
### **2.3 I procedimenti di VIA inerenti l'Aeroporto di Treviso**

*“Sino al recepimento delle prescrizioni contenute nel parere ed alla presentazione dello Studio completamente rivisto ed aggiornato veniva individuato un numero massimo di movimenti annuale pari a 16.300”. (pag. 12/119)*

Il riferimento è al Decreto VIA n. 398 del 14/05/2007 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (d'ora in poi indicato con MATTM), dalla cui analisi si evince come tale limite di movimenti annuale non trova un eventuale venir meno conseguente ad un generico recepimento delle prescrizioni e ad uno Studio modificato, in quanto dispone:

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il “sentito” della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA...
- in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentato inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000”.

Si parla quindi di conclusione di una nuova procedura di VIA relativa al Master Plan



(orizzonte temporale al 2010). Rispetto ad allora, la novità odierna è rappresentata dal fatto che il gestore ed Enac hanno elaborato un Piano di Sviluppo Aeroportuale (d'ora in poi indicato con PSA) con orizzonte al 2030, quindi con previsioni infrastrutturali e di movimentazione aerea di gran lunga più consistenti, rendendo a rigor di logica ancora più cogente il limite in questione.

Il Decreto VIA n. 398 del 14/05/2007 prende atto che non è pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, aspetto di estrema rilevanza, in considerazione del fatto che si tratta di parere di natura vincolante:

<http://www.va.minambiente.it/comunicazione/spazioperilproponente/valutazionediimpattoambientale.aspx>

*“Conseguentemente, in accoglimento di una istanza di AERTRE del 8 maggio 2012, il MATTM e la Regione Veneto (rispettivamente in data 24 e 25 maggio 2012) hanno disposto l'archiviazione dell'intero procedimento in quanto superato dal procedimento di VIA relativo al progetto “Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)” (istanza ENAC del marzo 2012), che insiste sulla stessa opera e si basa su proiezioni di traffico ed analisi ambientali aggiornate”. (pag. 12/119)*

Parlare di archiviazione dell'intero procedimento di VIA relativo al progetto “Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel comune di Treviso (TV)”- istanza presentata da AERTRE S.p.A. in data 6 dicembre 2002 (richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento di traffico aereo) non risulta concorde e coerente con la realtà in quanto:

- Nella nota MATTM prot. DVA-2012-0012365 del 24/05/2012 si parla di archiviazione (compresa la relativa documentazione) del precedente progetto del Master Plan dell'aeroporto di Treviso (quello con orizzonte temporale al 2010) in quanto come scritto sopra sostituito dal proponente con un Master Plan nuovo aggiornato in termini di orizzonte temporale al 2030.
- Lo stato della procedura di VIA conseguente alla presentazione dell'istanza in data 6 dicembre 2002 (vedere il sito internet MATTM) è **“conclusa”** non “archiviazione post interlocutorio negativo” il che significa che è giunta al suo termine con la piena efficacia di quanto disposto con Decreto VIA n. 398 del 14/05/2007; tra le disposizioni, come già sopraindicato, la presentazione di un'aggiornata istanza e successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso e che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300. In sostanza il decreto stesso indicava l'iter per la pronuncia di compatibilità ambientale ossia la conclusione della nuova procedura di VIA relativamente al Master Plan. La presentazione della nuova aggiornata istanza non può assolutamente significare l'archiviazione del provvedimento direttoriale in questione: è evidente a tutti il cortocircuito giuridico-amministrativo che si configura nell'interpretazione fornita da chi sostiene che l'eseguire un passaggio disposto da un decreto ministeriale costituisca l'archiviazione stessa di quest'ultimo compreso quanto prescritto, nel caso in questione anche il limite numerico annuo dei movimenti aerei. Al fine di sgombrare dubbi sul termine **“conclusa”** si rileva come

un'altra procedura, la verifica di esclusione/assoggettabilità a VIA riguardo il progetto "Aeroporto di Treviso - interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo", quindi relativo sempre alla stessa opera, si è conclusa (infatti stato della procedura è **conclusa**) con esito positivo con prescrizioni.

- Il limite numerico annuo dei movimenti aerei costituisce elemento fondante e essenziale per quanto stabilito nella determinazione direttoriale MATTM prot. DVA/2011/10666 del 05/05/2011, nell'ordinanza Consiglio di Stato N. 04460/2011 REG.ORD.CAU., nella sentenza TAR Veneto numero 975/2012 pubblicata in data 11/07/2012.
- Il non riconoscere la validità del limite sopraindicato comporta come conseguenza il registrare la presenza di una infrastruttura per legge sottoposta alla normativa sulla Valutazione di Impatto Ambientale, nel caso l'aeroporto di Treviso, operativa (già a livelli consistenti) in assenza di una procedura di VIA conclusa con esito positivo. Procedura che si ricorda avere carattere preventivo rispetto alla fase esecutiva e di esercizio del progetto. In sostanza si configura una violazione della normativa. Il limite in questione rappresenta quindi non tanto una costrizione ma una garanzia legale all'operatività dello scalo in assenza di una procedura di VIA conclusa con esito positivo.

Per lo scalo "Antonio Canova" di Treviso i movimenti totali annui sono stati (dati traffico Enac):

**19.140** nel 2007; **19.435** nel 2008; **19.453** nel 2009; **22.672** nel 2010 di cui **18.086** di aviazione commerciale; **9.776** nel 2011 (aeroporto chiuso dal primo di giugno al 4 dicembre 2011 per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo); **18.770** nel 2012 di cui **17.144** di aviazione commerciale.

Numeri che attestano il superamento del limite annuo di movimenti imposto pari a circa 16.300 riferito all'anno 2004. Si precisa che tale numero è comprensivo sia dei movimenti di aviazione commerciale sia dei movimenti di aviazione generale. L'annuario statistico Enac 2004 attesta per l'esattezza 16.272 movimenti totali.

*"A prescindere dalla definizione del progetto, i lavori oggetto di valutazione non erano destinati ad un potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale, ma consistevano nell'esecuzione di sole opere di rifacimento ed adeguamento della pista esistente e degli impianti luminosi annessi. In particolare i lavori consistevano nella riqualifica della pavimentazione e delle shoulder della pista di volo, nella modifica della direzione conformazione di uno dei due raccordi e nella riqualifica di quello esistente, nel rifacimento dei circuiti e segnali degli impianti AVL (audio video luminosi) e in opere idrauliche per la raccolta, allontanamento e trattamento delle acque; interventi che non erano preordinati ad una implementazione del volume di traffico della infrastruttura aeroportuale, ma erano necessari ed improcrastinabili per la sicurezza del volo e per lo stesso mantenimento in esercizio dello scalo e ciò, si badi, indipendentemente dal numero di voli previsto che, anche se fosse stato in ipotesi in decremento, ne avrebbe comunque richiesto l'esecuzione". (pag. 12/119)*

*In merito ai rapporti tra il procedimento sub b) – concernente i lavori di manutenzione della pista eseguiti nel 2011 – e il procedimento sub c) – concernente il PSA –, si precisa che gli interventi oggetto di valutazione, sebbene in parte abbiano un oggetto comune,*

*hanno finalità completamente diverse. Precisamente, i lavori di manutenzione della pista e degli AVL (Aiuti Visivi Luminosi), indicati come necessari nel PSA ai fini dello sviluppo dello scalo aereo (e che sono indicati nella Sezione B “Quadro di riferimento progettuale” del SLA in carattere corsivo), sono stati eseguiti nel 2011 (e quindi con un anticipo rispetto al cronoprogramma iniziale) esclusivamente per garantire la sicurezza del traffico aereo. Infatti, nel 2011 è stata anticipata l'esecuzione di interventi di mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione della quantità e delle caratteristiche dei voli e senza alcuna alterazione degli attuali livelli di impatto: interventi di “manutenzione” della pista di volo necessarie non già per garantire un incremento di traffico, ma per garantire il mantenimento della stessa apertura dello scalo, anche, per mera ipotesi, in caso di un solo volo giornaliero. Coerentemente con quanto sopra, nel procedimento di VIA sub b) il cd screening che ha escluso alcun effetto significativo impatto sull'ambiente. (pag. 13/119)*

Si parla degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo che hanno interessato l'aeroporto di Treviso nel corso dell'anno 2011.

La definizione di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture, ossia quella fornita dallo stesso proponente, trova fondamento nel fatto che i lavori eseguiti hanno avuto quale obiettivo la profonda riqualifica delle infrastrutture di volo esistenti al fine di migliorare l'operatività complessiva dell'aeroporto.

Lavori tutti compresi all'interno del PSA 2011-2030, quindi organici e funzionali ad uno scenario futuro che vede movimenti e passeggeri raddoppiare nei quantitativi.

In sintesi nuova pista con maggiore portanza e conformazione ottimizzata per atterraggi in autoland (atterraggi automatici) in CAT II/CAT III, nuovo raccordo B che velocizza le manovre degli aerei, riqualifica e allargamento della back track in testata 07 ora in grado di consentire l'inversione a un aereo di notevoli dimensioni quale il Boeing 767-300, nuovo impianto AVL e ILS di categoria superiore che consentono operatività in condizioni di visibilità in precedenza proibitive.

Il vocabolo manutenzione, il quale definisce l'insieme delle operazioni necessarie per mantenere l'efficienza e il buono stato, non è coerente con il caso in esame chiaro esempio oggettivo di miglioramento infrastrutturale.

Il concetto di sicurezza deve essere precisato. E' pacifico che un avanzato stato di degrado della pavimentazione della pista abbia imposto un necessario intervento, ma altra cosa è incrementare la potenzialità operativa. Lo stesso passaggio di categoria di ILS è un miglioramento e non si può dire che una certificazione di ILS di rango inferiore rappresenti uno stato di non sicurezza ma solamente una limitazione operativa in determinate condizioni ambientali.

Il passare ad una categoria superiore di ILS (sistema di atterraggio strumentale) comporta anche una maggiore attrattiva commerciale dello scalo da parte delle compagnie aeree.

Si può quindi affermare che dopo i lavori in questione l'aeroporto ha potenzialmente acquisito maggiori capacità operative (indipendentemente dal fatto siano state esse sfruttate o meno in ragione di vari motivi) destinate ad espandersi nel caso di realizzazione degli altri interventi progettati nel PSA 2011-2030.

La determinazione direttoriale MATTM prot. DVA/2011/10666 del 05/05/2011 disponeva parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA del progetto Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo ma a condizione di ottemperare a delle prescrizioni. La prima prescrizione è: “il numero totale

annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato”.

## 2.4 Il numero dei voli autorizzati

*“Il numero di voli autorizzati sullo scalo trevigiano è attualmente pari a 8 movimenti/ora, come recentemente ricordato da ENAC nei Comitati di Sicurezza Aeroportuale del 28 gennaio e 6 settembre 2011 (Allegati 2.4-1 e 2.4-2).*

*Non ha valenza limitativa del traffico aereo il parere interlocutorio negativo espresso con decreto DSA-DEC-2007\_000039 in data 14 maggio 2007 (16.300 movimenti/anno) in quanto:*

*- ai sensi dell'art. 687 Codice della Navigazione nel settore dell'aviazione civile l'“unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo” è l'ENAC;*

*- il limite di 16'300 movimenti/anno non è un dato rappresentativo di un limite ambientale ma è riferito al traffico dell'anno 2004, termine temporale individuato dall'applicazione del DM 29 novembre 2000;*

*- in ogni caso, il parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM (Allegato 2.3-2)”.*  
(pag. 14/119)

Si rimanda alle considerazioni relative al paragrafo 2.3 e inoltre:

- Il limite di 8 movimenti/ora dichiarato da Enac rappresenta la “clearance” di pista, ossia è un limite di carattere tecnico non ambientale; indica la capacità massima di movimentazione oraria della pista. (vedere anche Master Plan 2011-2030 Relazione e Piano degli investimenti a pag. 69/122). Infatti se per assurdo fosse considerato un limite di carattere ambientale, il moltiplicare la clearance oraria per le ore di apertura giornaliera dello scalo per i 365 giorni dell'anno porterebbe ad un numero di movimenti (e tutto l'impatto collegato) superiore a quelli per cui si è attivata la procedura di VIA.
- L'art. 687 del Codice della Navigazione al primo comma per la precisione recita: “L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari”.

Conviene segnalare il potere ultimo sovraordinato ad Enac in capo a Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze in ambito di approvazione dei contratti di programma e affidamento degli aeroporti in gestione totale (concessione totale fino a un massimo di quaranta anni). In proposito si segnala come a tutt'oggi l'aeroporto “Canova” di Treviso è privo del decreto interministeriale di concessione quarantennale che comporta l'affidamento in gestione totale dello scalo al gestore:

[http://www.enac.gov.it/La\\_Regolazione\\_Economica/Aeroporti/Gestioni\\_aeroportuali/info497597246.html](http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Gestioni_aeroportuali/info497597246.html)

In ambito ambientale nello stesso sito internet Enac si legge: “La normativa sull'inquinamento ambientale nelle aree circostanti l'aeroporto fa capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale predispose la regolamentazione in materia in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conformemente alle Convenzioni internazionali e alle direttive e regolamenti comunitari concernenti l'ambiente e il patrimonio naturale”.

([http://www.enac.gov.it/L%27Ambiente/Quadro\\_normativo/index.html](http://www.enac.gov.it/L%27Ambiente/Quadro_normativo/index.html))

- E' veramente arduo definire il limite di 16.300 movimenti/anno come un dato non rappresentativo di un limite ambientale in considerazione del fatto che è disposto in un decreto VIA del MATTM e che il DM 29 novembre 2000 a cui si fa riferimento è un decreto Ministro dell'Ambiente nominato “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”. Forse che il rumore non sia da considerarsi un tema ambientale?
- Nella sentenza TAR Veneto numero 975/2012 pubblicata in data 11/07/2012 si legge: “Il collegio sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli annuo autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministro dell'Ambiente in data 14 Maggio 2007. È evidente che tale limite massimo di voli annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo di voli è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto”. Questo è in contraddizione con quanto ora dichiarato dal proponente.

## **2.5 I piani di rischio aeroportuale**

*“Elementi discretivi vi sono sia sotto il profilo dei soggetti competenti ad avviare e completare l'istruttoria, sia sulle finalità procedurali”.* (pag. 14/119).

Il comma quinto art. 707 del Codice della Navigazione e la circolare Enac APT-33 non lasciano spazio a dubbi in merito ai soggetti competenti e alle procedure che portano alla elaborazione, approvazione e adozione del Piano di rischio aeroportuale, strumento urbanistico obbligatorio per i comuni ospitanti sedimi aeroportuali, L'attuale e prolungata mancanza del Piano di Rischio aeroportuale relativa al comune di Treviso costituisce una grave carenza nonché un limite di cui il PSA e lo stesso proponente Enac non possono non tenere conto.

## **2.6 Vincoli procedurali in relazione alla vicinanza del Parco del Sile e dei siti della Rete Natura 2000**

*“Tuttavia, è importante precisare che tutte le opere previste dal PSA verranno realizzate al di fuori del Parco del Sile, con la sola eccezione della manutenzione delle luci di pista collocate in testa di pista. Così, durante i lavori sulla pista realizzati nel 2011, sono stati sostituiti i corpi illuminanti (da dispositivi a incandescenza a quelli a LED) e i cavi, utilizzando i cavidotti e gli impianti già esistenti”.* (pag. 15/119)

Si segnala un altro l'intervento che ha interessato il territorio del Parco del Sile: la sistemazione RESA in testata 25 (vedere Master Plan 2011-2030 Relazione e Piano degli investimenti alle pagine 86-87/122), intervento già eseguito nell'anno 2011. Nello specifico si tratta di una zona destinata dal Piano Ambientale del Parco a ripristino vegetazionale (vedere tra le integrazioni del proponente la Tavola denominata "Ricerca aree comuni tra sedime TSF e il Parco del Sile – Sovrapposizione sedime TSF e aree Parco Sile"). Ad oggi non si è a conoscenza di alcun parere/autorizzazione rilasciato dall'Ente Parco Sile in merito all'intervento in oggetto.

*“La necessità di garantire le altezze degli ostacoli nel rispetto della sicurezza delle operazioni aeronautiche ha imposto, e impone, una periodica attività di adeguamento altimetrico degli ostacoli arborei alle superfici di avvicinamento, transizione e salita al decollo dell'aeroporto (anche detta generalmente capitozzatura). Tale attività coinvolge alberi che si collocano nei pressi dell'Aeroporto e pertanto anche all'interno del Parco del Sile. Dal punto di vista procedimentale, tale attività avviene previa autorizzazione rilasciata di volta in volta dagli enti competenti (es. Regione Veneto, Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile), con specifica e autonoma procedura.*

*Va peraltro precisato che tale attività è necessaria per garantire la sicurezza della navigazione aerea e che, pertanto, non è collegata e/o dipendente con l'approvazione del PSA; in altri termini, trattasi di attività richiesta anche nell'ipotesi in cui non dovesse verificarsi il potenziamento dello scalo a seguito dell'attuazione del PSA (per esemplificare, si deve procedere alla capitozzatura anche nell'ipotesi di un solo movimento aereo all'anno )”.* (pag. 15/119).

Si rimanda a quanto lo scrivente ha già inviato alla cortese attenzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS. Inoltre si aggiunge:

a) Il proponente inquadra l'intervento sulla vegetazione protetta come non collegato al PSA in quanto necessario anche in caso di attività aeroportuale minima. Tale tipologia di intervento però non è stata mai richiesta prima di ora agli enti competenti. Fino ad oggi quindi è stata messa a repentaglio la sicurezza delle operazioni aeronautiche? O invece, spiegazione più probabile, tale tipologia d'intervento si è resa necessaria per il passaggio del sistema ILS ad una categoria superiore?

b) In ogni caso anche nell'ipotesi del singolo movimento aereo annuo tutte le conseguenze della fase di esercizio dell'infrastruttura aeroporto con pista di lunghezza superiore ai 1500 metri devono essere considerate nel procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale (d.lgs. 152/2006 e s.m.i.). Non è superfluo ricordare che l'aeroporto di Treviso è privo di giudizio positivo di compatibilità ambientale.

### **3.1.1.2 Sistema aeroportuale**

*“Mentre per lo scalo di Venezia è programmato un ampio potenziamento della capacità/livelli di servizio (nuova pista e ampliamento del terminal) e dell'accessibilità (stazione ferroviaria), per lo scalo di Treviso sono previsti gradualmente adeguamenti che non modificheranno tuttavia le caratteristiche e le prestazioni del complesso aeroportuale”.* (pag. 17/119)

Passare da 2 milioni a 4.3 milioni di passeggeri non costituisce una modifica delle prestazioni del complesso aeroportuale? I “graduali adeguamenti” al termine temporale del 2030 definiscono una infrastruttura notevolmente potenziata rispetto alla configurazione attuale.

### **3.2.1 Volabilità e operatività delle rotte di decollo su Treviso**

*“I parametri che caratterizzano la sicurezza del volo e che regolamentano la gestione dell’operatività aeroportuale sono legati non solo alle condizioni meteo o alla relazione che intercorre tra queste e la configurazione (peso al decollo) del velivolo pronto al decollo, ma anche all’infrastruttura aeroportuale.*

*Per quanto concerne quest’ultimo aspetto, è importante evidenziare la prevista realizzazione di una via di rullaggio entro il 2016. Lo scopo è appunto quello di mantenere libera la pista dalle operazioni di rullaggio necessarie a condurre l’aeromobile autorizzato al decollo, dalla zona parcheggi aeromobili alla testata di decollo 07 (l’estremità della pista più prossima a Quinto di Treviso).*

*La possibilità offerta dalla via di rullaggio di mantenere sempre libera la pista di volo, si traduce anche in “assenza di potenziale interferenza con il sistema ILS”. Infatti se l’aeromobile autorizzato al decollo percorre la pista per raggiungere la testata 07, rende indisponibile il segnale ILS per l’aeromobile in avvicinamento. Questo comporta un allungamento dei tempi di atterraggio e di decollo con conseguente penalizzazione dell’operatività aeroportuale. La via di rullaggio permetterebbe di continuare ad operare mantenendo, quanto meno, la stessa separazione temporale tra i velivoli pronti ad eseguire l’operazione aerea.*

*Per quanto concerne la ripartizione del 45%-50% dei decolli (2020-2030) sul Comune di Treviso, è importante sottolineare che nel SIA questa è definita come “Nuova operatività aeroportuale” alternativa a quella attuale”. (pag. 19/119).*

Si rende necessario precisare che relativamente al livello attuale della movimentazione aerea sullo scalo non esiste nessun problema di sicurezza e/o penalizzazione aeroportuale conseguente alla mancanza di una pista di rullaggio. Lo scopo per cui è prevista la realizzazione della pista di rullaggio è dichiarato dallo stesso proponente nel Master Plan 2011-2030 – Relazione generale sugli interventi di Piano a pag. 174: “migliorare l’operatività dello scalo attraverso l’incremento della capacità di movimenti a terra”.

La ripartizione dei decolli individuata per gli anni 2020-2030 non è “alternativa” ma quella utilizzata come riferimento per l’analisi degli impatti ambientali e coerente con le progettate modifiche all’infrastruttura nello scenario temporale in questione.

### **3.2.2 Procedure di decollo PBN (IATA)**

*“Save, attraverso il contributo di IATA, ha progettato due nuove procedure di decollo tenendo conto della tipologia di flotta operante presso lo scalo e delle condizioni ambientali (terreno ed edificati), nel pieno rispetto delle normative tecniche di settore che regolano la sicurezza aerea del traffico commerciale, in particolare quelle ICAO, e più precisamente le ICAO PANS OPS 8168 e l’ICAO Performance Based Navigation (PBN) Manual Doc 9613”. (pag. 20/119)*



Una delle due rotte, quella di decollo da testata 25, interessa direttamente anche il comune di Zero Branco (TV). Si segnala a proposito (Allegato 2) la ferma contrarietà espressa dal Sindaco del Comune di Zero Branco in merito alla praticabilità di tale nuova rotta.

*“E’ opportuno specificare che la Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 è costituita dai rappresentanti dei seguenti enti:*

- Regione;
- Provincia;
- Comuni interessati;
- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente;
- Ente Nazionale di Assistenza al Volo (nel caso specifico dell’aeroporto “A. Canova” di Treviso, l’Aeronautica Militare);
- vettori aerei;
- società di gestione aeroportuale.

*In questo consesso pertanto si trovano riunite tutte le competenze e responsabilità per l’approvazione di nuove procedure presso l’aeroporto”. (pag. 20/119)*

Si segnala l’anomalia che deriverebbe dall’eventuale volontà da parte della Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 di autorizzare nuove procedure dichiarate antirumore, nel caso specifico le nuove rotte PBN, in quanto priva al suo interno dei rappresentanti dei Comuni interessati (Zero Branco e Preganziol) dalla pratica di tali nuove rotte.

Si specifica inoltre che la Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 insediata all’aeroporto “Canova” non contiene al suo interno un rappresentante del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare così come invece disposto dal D.M. 20 maggio 1999 art. 8 comma 5 (vedere Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente- Qualità dell’ambiente urbano VIII Rapporto Edizione 2012 - Focus su porti, aeroporti e interporti – tabella 1 pag. 122).

### **3.3.1 Soluzioni per la fluidificazione del traffico**

*“...inserimento di una rotatoria sulla via Noalese, in corrispondenza dell’accesso all’aeroporto, in grado di smistare il flusso proveniente dall’autostrada e dalla via Noalese stessa, e conseguente eliminazione delle svolte “in sinistra”...”. (pag. 21/119)*

Evidentemente si deve intendere flusso proveniente dalla tangenziale, non autostrada.

*“Quanto sopra dovrebbe naturalmente essere concertato con gli Enti territoriali competenti, ed essere approfondito ad una scala più dettagliata di quella del PSA”. (pag. 24/119)*

Permane quindi elevato il grado di incertezza.

### **4.3 Lo stato zero (o stato di fatto) di riferimento e gli scenari di impatto**

*“La condizione (o stato) di riferimento rispetto alla quale lo Studio di Impatto Ambientale stima gli impatti è rappresentata:*

- in termini di livelli di traffico (movimenti e n. passeggeri) dall'anno 2010;
- in termini di adeguamento infrastrutturale airside e landside, agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo realizzati (ancorché contenuti nella programmazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale), in quanto già oggetto di procedura di VIA nazionale (ed integrata VINCA) con una Verifica di assoggettabilità ex art. 20 D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni (Decreto del Dirigente della Direzione Tutela Ambiente n. 43 del 27 maggio 2011)". (pag. 29/119)

Non risulta oggettivo considerare come stato zero di riferimento (movimenti e numero passeggeri) l'anno 2010 in quanto si è in presenza di un'infrastruttura ancora priva di esito positivo di compatibilità ambientale e questo a partire ancora dalla presentazione della prima istanza di VIA in data 6 dicembre 2002. L'anno 2010 presenta inoltre un valore di movimentazione aerea superiore al limite stabilito con il decreto VIA n. 398 del 14/05/2007. Nello Studio Preliminare Ambientale presentato per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo (lavori eseguiti nell'anno 2011), nello specifico nella Relazione di Incidenza Ambientale (paragrafo 2.2.16 Identificazione degli effetti sinergici e cumulativi) il proponente scriveva: "Attualmente non sono noti altri progetti che possano causare effetti combinati con il progetto analizzato. Gli effetti del Piano di Sviluppo delle attività dell'aeroporto non sono noti al momento e non possono essere effettuate quindi le considerazioni relative agli eventuali impatti cumulati".

Ora invece si dichiara nel documento di integrazioni che "il PSA è stato redatto prima dei lavori" (pag. 18/119).

La contraddizione è evidente e porta a concludere che non è stata fatta una valutazione d'impatto ambientale preliminare unitaria di tutto l'insieme delle opere contenute nel PSA, con ciò venendo meno a quanto stabilito dalle linee guida in campo di valutazione d'impatto ambientale (Linee guida V.I.A. - Ministero Ambiente – 18 giugno 2001).

#### **4.4 L'analisi delle alternative**

*"Nel caso in esame non si possono chiaramente applicare alternative strategiche e di localizzazione, in quanto il PSA rappresenta di per sé lo strumento di esplicitazione di scelte strategiche e localizzative di livello nazionale e regionale.*

*A tal proposito, lo studio per lo sviluppo della rete aeroportuale nazionale redatto da ENAC del 2011 compone il quadro strategico nel quale si inserisce il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso. Tale studio definisce lo scalo di Treviso come aeroporto "Primario" con sviluppo correlabile all'aeroporto "Strategico" di Venezia". (pag. 29/119)*

Lo studio in questione (nella sostanza un tentativo di Piano trasporti aerei) è privo della necessaria Valutazione Ambientale Strategica (VAS), lo strumento preposto tra le altre cose alla valutazione dell'opzione zero e delle possibili alternative.

Sempre nello stesso studio gli aeroporti "primari" sono definiti come quelli che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, ecc; inoltre tra gli aeroporti con sviluppo correlato individua la triade Venezia, Treviso e Trieste.

*“La procedura di decollo da testata 07 prevede il sorvolo di un corridoio libero fra l’abitato di Treviso e quello di Frescada (frazione di Preganziol), ed è contenuta entro la tangenziale SR53. Quella di decollo da testata 25 contempla una virata molto stretta a evitare l’abitato di Quinto di Treviso sorvolando delle aree verdi e l’area industriale”.* (pag. 31/119)

La procedura di decollo PBN da testata 07 implica il sorvolo da parte degli aeromobili di due distributori carburante posti lungo la tangenziale SR53 e posti in linea d'aria a soli circa 900 metri dalla testata 25.

Per la procedura di decollo PBN da testata 25 si rimanda al paragrafo 3.2.2 e si aggiunge che porta gli aerei a sorvolare un habitat prioritario [codice 91E0\* Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)] esteso circa 5 ettari, posizionato a meno di 500 metri in linea d'aria dalla fine della testata 07.

## **5.1 Piano Ambientale del Parco del Sile**

*“Il Piano Ambientale del Parco del Sile, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01.03.2000, non si configura, come riportato nella Relazione Illustrativa, come progetto urbanistico, ma come processo di interventi, opere, azioni e procedure finalizzati ad innescare la progressiva identificazione dei territori interessati come area integrata del parco”.* (pag. 32/119)

Il Piano Ambientale del Parco del Sile è stato modificato con Delibera del Consiglio Regionale del Veneto n. 58 del 26.07.2007. Costituisce strumento pianificatorio sovraordinato agli altri Piani (P.T.R.C., P.T.C.P., PRG, PAT, P.I.) e comporta l’automatica variazione degli strumenti urbanistici, generali e attuativi, in corrispondenza alle prescrizioni e ai vincoli approvati (art. 6 L.R. n. 8 del 28.01.1991 istitutiva del Parco Naturale Regionale del fiume Sile, art. 3 Norme di Attuazione del Piano Ambientale).

*“Si segnala che limitate aree aeroportuali rientrano all’interno del perimetro del Parco Regionale del Sile.*

*Le aree in questione sono classificate, come riportato nella Tavola A4-7 estratto della Tavola 23.3 “Azzonamento” del Piano Ambientale, come zona di “urbanizzazione controllata” e zone di “ripristino vegetazionale” e normate rispettivamente dall’art. 17 e dall’art. 13 della normativa di attuazione del Piano ambientale”.* (pag. 32/119)

Le zone di urbanizzazione controllata sono presenti solamente nella parte militare dell'aeroporto.

L'area del Parco situata all'interno del sedime aeroportuale in corrispondenza della testata 07 è zona a riserva naturale orientata (art. 12 Norme di Attuazione del Piano Ambientale).

*“Inoltre, l’art. 25bis individua fra gli insediamenti ad alto impatto ambientale e/o elementi detrattori del paesaggio, la “segnaletica aeroportuale nel Comune di Quinto””.* (pag. 33/119).

Il prolungamento del sentiero luminoso Calvert si posiziona esternamente al sedime aeroportuale e internamente al Parco Sile in zona a riserva naturale orientata.

*“Sulla base di quanto sopra riportato, poiché il PSA non prevede interventi direttamente interferenti con le aree del Parco, mentre possono essere prevedibili ricadute indirette (approfondite nel Quadro di riferimento ambientale), si ritiene di valutare, in via cautelativa, come media la coerenza tra il Piano Ambientale del Parco del Sile e il PSA”.*  
(pag. 33/119)

Gli interventi di modifica alle luci lungo il sentiero luminoso Calvert e la sistemazione RESA in testata 25 (vedere paragrafo 2.6) interessano direttamente aree del Parco. Come poi è possibile non considerare interferenza diretta tutta la movimentazione aerea che sia in decollo sia in atterraggio, rotte normali o PBN, attraversa a bassissima quota il territorio del Parco del Sile (Foto 1)? Risulta superfluo aggiungere come la stessa legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” art. 11 comma 3 lettera h “vieta il sorvolo di velivoli non autorizzato, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo”? Articolo valido anche per le aree naturali protette regionali (vedere articolo 22 primo comma lettera d ).

Ci sono tutti gli elementi oggettivi per affermare come la coerenza tra Piano Ambientale del Parco del Sile e PSA è bassa; anzi Parco e aeroporto (soprattutto al livello di operatività inseguito dal PSA) si configurano come realtà incompatibili tra di loro.



Foto 1 - Wizzair in atterraggio per pista 25.

## **5.2 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)**

*“In merito infine all’aeroporto di Treviso, il Piano afferma che, situato in prossimità della città di Treviso, l’Aeroporto “Canova” rappresenta il centro di raccolta off-city per il traffico dei corrieri (DHL, UPS, TNT), consentendo, per la flessibilità della gestione della pista, l’ottimizzazione dei voli feeder da/per i principali hub europei”.* (pag. 34/119)

A proposito si ricorda quanto scritto dallo stesso proponente nel Master Plan 2011-2030 Relazione e Piano degli investimenti a pag. 38/122: “Non esiste allo stato attuale un terminal dedicato al cargo, vi è solo un varco doganale da cui transitano le merci, che devono essere imbarcate. In area esterna al sedime aeroportuale è attualmente presente la sede dei corrieri DHL con ingresso diretto dalla strada “Noalese”. L’edificio ospita al piano terra il deposito merci e al primo piano gli uffici. Fino a poco tempo fa erano attivi all’interno dello scalo trevigiano anche i corrieri TNT ed UPS che hanno spostato le loro attività all’aeroporto di Venezia”. Al paragrafo 16.3 dello stesso documento si dichiara che ad oggi non esiste un programma di sviluppo dell’area Cargo.

## **5.3 Conclusioni**

*“...il PSA dell’aeroporto di Treviso...è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera; Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, Piano Faunistico Venatorio Regionale e Piano Ambientale del Parco Regionale del Sile;*

*è mediamente coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso e il Piano Ambientale del Parco Regionale del Sile, in quanto gli interventi previsti dal PSA dovranno valutare alcune criticità di natura ambientale identificate nel piano stesso”.* (pag. 36/119)

E' evidente la contraddizione riguardo il livello di coerenza del PSA nei confronti del Piano Ambientale del Parco Regionale del Sile, contraddizione ancora maggiormente amplificata con quanto riportato nella pagina precedente delle integrazioni in oggetto (35/119) in cui si indica coerenza alta con i vincoli ambientali e paesaggistici.

*“è coerente con le aree vincolate ai sensi del Decreto Legislativo n. 42/2004 “Codice Urbani””.* (pag. 36/119)

Si ricorda come ampie zone dell’intorno aeroportuale nonché alcune aree compenetranti il sedime dello scalo sono vincolate ai sensi del D.lgs. 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” art. 136 e art. 142 lettere c) e f) – D.G.R. Veneto n. 2077 del 22 giugno 1999. In molti casi i vincoli di diversa origine (notevole interesse pubblico, fiume, parco) si sovrappongono. Risulta di conseguenza impossibile considerare coerente il PSA con le estese aree dotate di vincolo paesaggistico.

## **6.1 Aggiornamenti sulla qualità dell’aria dello stato di fatto**

*“Nel presente paragrafo viene aggiornato lo stato di fatto della qualità dell’aria all’anno 2010, che nello Studio di Impatto Ambientale era riferito all’anno 2009”. (pag. 37/119)*

Si segnala che al momento della stesura delle Integrazioni (ottobre 2012) erano già disponibili anche i dati Arpav sulla qualità dell'aria nel comune di Treviso relativi all'anno 2011.

*“La centralina fissa più vicina all’area aeroportuale e che, pertanto, tra tutte meglio si presta a descrivere le caratteristiche di qualità dell’aria della zona in esame è quella ubicata a Treviso città. Si tratta di una centralina di background che registra SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub> e IPA”. (pag. 37/119)*

La 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 Studio di Impatto Ambientale relativo al PSA 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.

La centralina in questione registra NO<sub>x</sub>, CO, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, **PM<sub>2.5</sub>**, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, BaP, Pb, Cd, Ni, As.

*“In considerazione della tipologia di opera oggetto di valutazione, tutti gli analiti rilevati dalla centralina, e in particolare quelli direttamente e indirettamente correlabili ai processi di combustione (NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>, IPA), risultano di interesse ai fini di caratterizzare la qualità dell’aria del territorio su cui l’opera si inserisce”. (pag. 37/119)*

Manca il riferimento al **PM<sub>2.5</sub>**, ossia alle polveri respirabili, le più pericolose per la salute.

“Gli aeromobili emettono particelle ultrafini (diametro aerodinamico minore di 0,1 µm) sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sottoforma di carbonio elementare, sia in conseguenza della rapida condensazione e coagulazione di gas e vapori (acido solforico, combustibile parzialmente bruciato, olio lubrificante) immediatamente dopo l’emissione, fenomeno che si verifica entro poche decine di metri dallo scarico (ACRP 6, 2008). Fonti di PM nella frazione coarse (1µm – 10 µm) sono lo stoccaggio di sabbia o sale, le attività di cantiere e di manutenzione degli aeromobili, i fenomeni di attrito generati dal movimento dei veicoli e degli aeromobili in particolare nelle fasi di atterraggio” (Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente - Qualità dell’ambiente urbano, VIII Rapporto Edizione 2012, Focus su porti, aeroporti e interporti, pag. 130).

*“Al fine di disporre di informazioni più specifiche dell’intorno aeroportuale sono stati inoltre effettuati da parte degli estensori dello Studio di Impatto Ambientale, dei campionamenti della qualità dell’aria (nelle giornate 1, 2 e 3 aprile 2011) in 3 punti*

*limitrofi all'aerostazione con l'obiettivo di verificare la presenza di sostanze aerodisperse riferibili alle attività aeroportuali pericolose per la salute umana e per l'ambiente". (pag. 37/119)*

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.

#### **6.1.2 Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)**

*"Nell'anno 2010 non si è osservato nessun superamento normativo. Tuttavia, si può notare come il valore della media annua coincida con il limite normativo, evidenziando una situazione non ancora esente da criticità". (pag. 40/119)*

Nell'anno 2011 il valore medio annuale registrato di NO<sub>2</sub> è risultato essere pari a 37 µg/m<sup>3</sup> (dati Arpav), valore vicino al limite normativo pari a 40 µg/m<sup>3</sup> e comunque al di sopra della Soglia di Valutazione Superiore stabilita dal D.Lgs. 155/2010.

"Gli ossidi di azoto NO<sub>x</sub>, prodotti dalle reazioni di combustione principalmente da sorgenti industriali, da traffico e da riscaldamento costituiscono ancora un parametro da tenere sotto stretto controllo per tutelare la salute umana.

Le concentrazioni di NO<sub>2</sub> rilevate negli ultimi 5 anni risultano infatti al di sopra della Soglia di Valutazione Superiore (SVS) (Grafico 6). In base al DLgs 155/2010 risulta necessario provvedere al monitoraggio dell'inquinante con rete fissa al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente" (Arpav – Monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Treviso, anno 2011).

#### **6.1.4 Polveri sottili (PM10)**

*"Per quanto riguarda i trend in atto le figure successive evidenziano una situazione tendenzialmente in miglioramento, soprattutto per quanto riguarda il numero di superamenti del limite giornaliero, ma ancora ben lontana dal rientrare nei valori previsti dalla normativa. Per quanto riguarda la media annua invece negli ultimi anni il limite normativo è sempre rispettato". (pag. 44/119)*

Si segnala che nell'anno 2011 il PM10 ha registrato 102 superamenti del Valore Limite di 24 ore previsto dal D.Lgs 155/2010 (da non superare per più di 35 volte durante l'anno). Risulta altresì superato il Valore Limite annuale di 40 µg/m<sup>3</sup> essendo stata riscontrata come media annuale il valore di 43 µg/m<sup>3</sup> (Arpav – Monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Treviso, anno 2011).

#### **6.1.5 Polveri respirabili (PM2.5)**

*"Nella Tabella 6-7 vengono messe a confronto le concentrazioni medie annuali di PM2.5 rilevate dal 2005 al 2010 presso la stazione di via Lancieri a Treviso e confrontate con il valore limite che entrerà in vigore dal 2015. Come si può notare, sebbene negli ultimi 5*

*anni sembra essere in atto un leggero decremento delle concentrazioni medie e il limite normativo non sia ancora vigente, i dati indicano una situazione di non conformità con quanto previsto dalle norme". (pag. 46/119)*

Nell'anno 2011 il valore medio annuale di PM2.5 è stato pari a ben 31  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  contro un valore limite da raggiungere entro il 1° gennaio 2015 fissato in 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . (dati Arpav)

### **6.1.6 Ozono (O<sub>3</sub>)**

*“Per quanto riguarda il trend registrato negli ultimi anni, nella Figura 6-7 vengono confrontati il numero di superamenti rilevati per l’ozono dal 2003 al 2010. 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”. (pag. 47/119)*

“Nell’anno 2011, presso la stazione fissa di Treviso, si sono osservati 24 superamenti (compresi in 9 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 91 giorni. In base all’Art 8 del DLgs 155/2010, essendo stato superato l’obiettivo a lungo termine previsto all’allegato VII del decreto, risulta obbligatorio provvedere al monitoraggio dell’inquinante con rete fissa al fine di valutare la qualità dell’aria ambiente” (Arpav – Monitoraggio della qualità dell’aria nel comune di Treviso, anno 2011).

### **6.1.8 Benzo(a)pirene**

*“Gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA o PAH) sono composti organici contenenti due o più anelli di benzene. Uno dei composti più studiati e rilevati è il Benzo(a)pirene, che, insieme ad altri IPA, è stato classificato dallo IARC (International Agency for Research on Cancer) come possibile cancerogeno per l’uomo”. (pag. 50/119)*

Il benzo(a)pirene non è un possibile cancerogeno per l’uomo perché purtroppo è inserito dallo IARC nel gruppo I degli agenti cancerogeni per l’uomo:

“The strong and extensive experimental evidence for the carcinogenicity of benzo[a]pyrene in many animal species, supported by the consistent and coherent mechanistic evidence from experimental and human studies provide biological plausibility to support the overall classification of benzo[a]pyrene as a human carcinogen (Group 1)” (IARC MONOGRAPHS – 100F, anno 2012).

*“Per quanto riguarda il trend relativo agli ultimi 5 anni sembra essere in atto un leggero decremento delle concentrazioni in aria di questo inquinante, sebbene i valori medi siano ancora leggermente al di sopra del Valore Obiettivo fissato dal D.Lvo 155/2010”. (pag. 51/119)*

Nell’anno 2011 è stato rilevato (dati Arpav) un consistente aumento del valore medio



annuale di benzo(a)pirene, ben 1.9 ng/m<sup>3</sup> contro 1.1 ng/m<sup>3</sup> dell'anno precedente. Il Valore Obiettivo fissato dal D.Lgs. 155/2010 è pari a 1.0 ng/m<sup>3</sup>.

### 6.1.9 Conclusioni

*“Per caratterizzare l’area in esame, non essendoci centraline fisse nel territorio circostante l’aeroporto, sono stati utilizzati i dati della stazione più vicina che da anni tiene sotto controllo la qualità dell’aria del territorio in esame (centralina ARPAV di Treviso via Lancieri). Si evidenzia come tale centralina sia influenzata da sorgenti non correlate all’aeroporto, mentre non risente di altre sorgenti locali (ad esempio la Strada Statale Noalese) che invece influenzano l’intorno aeroportuale”.* (pag. 52/119)

Si rimanda a quanto considerato per il paragrafo 6.1 ed in più si evidenzia il limite costituito dalla mancanza di centraline fisse nel territorio circostante l’aeroporto, le uniche considerate dalla normativa (D.Lgs. 155/2010) utili a fornire un’analisi attendibile del livello di determinati inquinanti che superano determinati valori.

*“Si evidenzia comunque che, per quanto riguarda il parametro più critico per la qualità dell’aria, cioè le polveri sottili (PM10 e PM 2,5), l’alta correlazione fra le varie stazioni di qualità dell’aria di tutta la rete regionale del Veneto dimostra che gran parte delle concentrazioni misurate sono costituite da valori di fondo generati da sorgenti non locali e che i vari andamenti temporali sono sostanzialmente legati dall’andamento della meteorologia di tipologia comune in tutta la regione. Per questo specifico parametro è quindi possibile presumere che i dati misurati a Treviso (via Lancieri) siano ben rappresentativi anche della situazione a Quinto di Treviso”.* (pag. 52/119)

La stazione di Via Lancieri di Novara è di “fondo urbano” ma l’area costituita da aeroporto più la rete stradale stradale circostante (a nord e ovest la strada Noalese, a est la tangenziale, a sud la strada di Sant’Angelo-Canizzano) presenta caratteristiche di “traffico urbano”:

*“contesto altamente urbanizzato e ad elevato traffico veicolare in cui l’aeroporto si colloca”* (pag. 53/119)

A maggior ragione l’unico elemento tampone e mitigatore, ossia il Parco del Sile, merita attenzione e rispetto assoluto.

Relativamente alla mancanza attuale e alla necessità della presenza di una stazione di misura di tipologia di traffico urbano nell’Agglomerato di Treviso si riporta quanto indicato nella VAS (il cui iter è in fase di conclusione) relativa al nuovo Piano di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera Regione Veneto (Allegato A Dgr n. 2872 del 28 dicembre 2012):

“Con la nuova zonizzazione si osserva infatti l’assenza di una stazione di monitoraggio di tipologia traffico urbano nell’Agglomerato di Treviso (IT0509), di recente istituzione”.

*“Come riportato nella relazione di ARPAV (ARPAV, 2010) e come desumibile dal sito web di ISPRA, relativamente alle emissioni in atmosfera a scala provinciale, ([http://www.sinanet.isprambiente.it/it/inventaria/disaggregazione\\_prov2005/emissioni%20attivita/macrosettore%208/view](http://www.sinanet.isprambiente.it/it/inventaria/disaggregazione_prov2005/emissioni%20attivita/macrosettore%208/view)), il contributo emissivo dell’aeroporto “Antonio*

*Canova” per i diversi composti analizzati è scarsamente significativo rispetto al contesto in cui si colloca”. (pag. 54/119)*

Rappresentare la stima delle emissioni aeroportuali su base provinciale, ossia diluire tutto il contributo emissivo dell'aeroporto nel territorio dell'intera provincia di Treviso, non è coerente con l'area vasta degli impatti emissivi del PSA (area di estensione di gran lunga inferiore rispetto alla provincia) individuata nello Studio di Impatto Ambientale – Sezione C -Quadro di riferimento ambientale in Figura C2-1 a pag. 23/509).

## **6.2 Sintesi delle principali evidenze emerse dai monitoraggi effettuati nell'intorno aeroportuale**

*“A conferma di quanto già osservato durante la campagna eseguita a Novembre 2010, le concentrazioni degli inquinanti presso il sito di Traffico n.1 presso la scuola Appiani risultano maggiori rispetto a quelle rilevate nel sito di traffico n.2 lungo la SS 515 Noalese. Quindi la sorgente legata al traffico veicolare sembra essere di particolare rilievo e dominante rispetto all'apertura o meno dello scalo al traffico aereo”. (pag. 57/119)*

Non può essere fatto un confronto con la precedente campagna di rilevamento in quanto il periodo dell'anno è diverso così come non coincidono le sostanze monitorate (PM10, IPA, metalli, COV e aldeidi nel novembre-dicembre 2010; COV e NO<sub>x</sub> nel giugno-luglio 2011).

*“Ancora una volta, come già osservato durante le campagne eseguite nel 2010 e nel 2011, gli esiti della campagna permettono di confermare come le concentrazioni degli inquinanti in prossimità dei siti di traffico stradale siano maggiori rispetto a quelli di background”. (pag. 58/119)*

Rientra nella normalità il fatto che una centralina posta più vicina alle fonti emissive fornisca concentrazioni più elevate degli inquinanti rispetto ad una situata più lontana.

*“I tre siti di background urbano n.3 Treviso – mulino di Canizzano, n.6 Quinto di Treviso – via Nogarè e n. 7 Quinto di Treviso - via Sile, mostrano risultati poco inferiori o confrontabili a quelli della stazione fissa di Treviso città (ARPAV, 2012b)...”. (pag. 58/119)*

Questo vale solamente per i parametri COV e NO<sub>2</sub>.

*“E' stato inoltre monitorato il PM10 nel sito di background n.6 Quinto di Treviso – via Nogarè. La concentrazione media del periodo è risultata superiore rispetto al sito di Treviso”. (pag. 58/119)*

Vale la pena precisare che la concentrazione media presso il sito di background n. 6 Quinto di Treviso – via Nogarè è risultata essere pari a 58 µg/m<sup>3</sup> contro i 50 µg/m<sup>3</sup> registrati a Treviso in via Lancieri di Novara. Il numero giorni di superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> previsto dal D.Lgs. 155/2010 da non superare per più di 35 volte l'anno è pari a 26 su 46 giorni (via Nogarè, Quinto di Treviso) contro i 18 su 46 giorni (via Lancieri di Novara, Treviso).

Sempre il sito in questione di Quinto ha evidenziato concentrazioni superiori dei diversi composti di IPA rispetto al sito di Treviso. In particolare il benzo(a)pirene ha presentato una concentrazione media del periodo pari a 2.6 ng/m<sup>3</sup> contro 1.5 ng/m<sup>3</sup> (obiettivo fissato dal D.Lgs. 155/2010 pari a 1.0 ng/m<sup>3</sup>).

*“Oltre alle sopra descritte campagne di monitoraggio ARPAV, esiste un monitoraggio continuativo della qualità dell’aria da giugno 2011 effettuato attraverso una centralina fissa (per l’ubicazione cfr. Figura 6-11) gestita da Ente Zona Industriale di Porto Marghera cui è affiancato un campionatore di polveri (Tecora). L’insieme dei dati prodotti da questa serie di strumenti viene elaborato dall’Università di Venezia nell’ambito di un programma di ricerca dal titolo “Studio delle emissioni aeroportuali in un contesto urbano””.* (pag. 58/119)

La campagna di misure è stata finanziata da AerTre S.p.a. e da Save S.p.a. (Foto 5 e vedere Integrazioni Allegato 6-4).

La centralina è stata posizionata in Via Cornare - Treviso, a circa 650-700 metri dalla pista, a sud della strada di Canizzano, in un contesto prevalentemente agricolo (Foto 2-3-4) e presenta quindi caratteristiche di stazione background suburbana. Un confronto quindi con la centralina di background urbano qual è quella di Via Lancieri di Novara non appare appropriato.

*“La scelta relativa al posizionamento di questa centralina è stata oggetto di un’accurata analisi modellistica finalizzata ad individuare il punto di massima ricaduta dei contaminanti emessi dagli aerei durante le fasi atterraggio e decollo”.* (pag. 59/119)

Affermazione che non trova riscontro nelle stesse tavole elaborate dal proponente riguardo le emissioni di inquinanti in atmosfera da parte degli aerei per tutti gli orizzonti temporali (vedere nel SIA – Quadro ambientale); si osserva infatti come il luogo di posizionamento della centralina non è incluso nella zona di massima ricaduta dei contaminanti.

Qual è l’analisi modellistica più aderente alla realtà? Forse nessuna delle due?

Si ricorda anche quanto indicato nello SIA – Sezione C, Quadro di riferimento ambientale (pag. 31/509):

”Per quanto riguarda l’analisi meteorologica storica, si riportano nelle figure seguenti le rose dei venti suddivise per ora e per stagione.

Nello specifico appare significativo evidenziare come nel corso della giornata, così come nelle diverse stagioni, ci sia una non trascurabile rotazione del settore di provenienza dei venti.

Al mattino infatti (Figura C2-3) la direzione di provenienza in tutte e 4 le stagioni (inverno, primavera, autunno ed estate) è sempre dal primo quadrante, in particolare da NE.

A metà giornata (ore 12 Figura C2-4) in particolare nel periodo primaverile ed estivo, aumentano considerevolmente i venti provenienti secondo quadrante (E e S-E) che diventano statisticamente più frequenti.

Con il passare delle ore e avvicinandosi al tramonto (ore 18.00) si assiste ad un’ulteriore rotazione del vento in senso orario (Figura C2-5); nuovamente le stagioni dove il fenomeno è più evidente sono quelle primaverili ed estive dove si osserva come la provenienza da SE

sia molto marcata.

Il trentennio di dati esaminati consente quindi di evidenziare la presenza di una rotazione del settore di provenienza dei venti in senso orario con il passare delle ore ed una evidente stagionalità nella provenienza dei venti, con un aumento nel periodo primaverile ed estivo di quelli provenienti dal secondo quadrante”.

Questo comporta che la centralina EZIPM-UNIVE-SAVE, causa suo posizionamento, non è idonea ad intercettare gli inquinanti di origine aeroportuale nei periodi di rotazione del vento, ossia quando il vento è proveniente dal secondo quadrante (E, S-E) in quanto si trova sopravvento rispetto all'aeroporto.

*“In generale nei due periodi di monitoraggio (gennaio-marzo e aprile-giugno 2012) non sono state evidenziate particolari criticità per la qualità dell’aria a Canizzano ad eccezione delle polveri nei mesi invernali e dell’ozono nei mesi primaverili”.* (pag. 60/119)

Polveri nei mesi invernali e ozono nei mesi primaverili non sono criticità da poco; aggiungiamo poi le concentrazioni di benzo(a)pirene, inquinante non monitorato dalla centralina, superiori al valore obiettivo ed ecco che il quadro risultante non è per niente confortante.

*“Le concentrazioni degli inquinanti monitorati nel trimestre primaverile sono confrontabili con le concentrazioni del periodo estivo dell’anno 2011, periodo in cui l’aeroporto non era attivo (giugno – agosto)”.* (pag. 60/119)

Si tratta della conferma che il posizionamento della centralina (di background suburbano) non è utile a rilevare la diretta emissione aeroportuale e non coincide con il punto di massima ricaduta dei contaminanti emessi dagli aerei durante le fasi atterraggio e decollo; in caso contrario si arriva a concludere che l'infrastruttura aeroporto non produce nessun inquinamento atmosferico, fatto ovviamente impossibile.

Probabilmente entra in gioco anche la metodica di misurazione.

*“È stato osservato che la variabilità su scala oraria non è sufficiente a permettere di apprezzare fenomeni su scala temporale ridotta, determinati dalle attività aeroportuali; le diverse sorgenti aeroportuali determinano un contributo complessivo caratterizzato da variabilità molto ampia in intervalli di tempo limitati. I risultati dimostrano comunque che le operazioni aeroportuali, incluse quelle a terra, hanno un’influenza sui livelli dei diversi inquinanti monitorati nelle immediate vicinanze dell’aeroporto. Periodici picchi (tra 20.000 e 400.000 pp cm<sup>-3</sup>) di UFP sono stati osservati in corrispondenza di operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, nelle postazioni sottovento alle piste. Le misure ad alta risoluzione temporale aiutano a evidenziare il contributo degli aeromobili, mentre le misure integrate della concentrazione di massa del PM, su tempi d’integrazione tipici (24h) non permettono di evidenziare significative differenze riconducibili alle attività aeroportuali”* (Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente, Qualità dell’ambiente urbano VIII Rapporto Edizione 2012, Focus su porti, aeroporti e interporti, pag. 131).

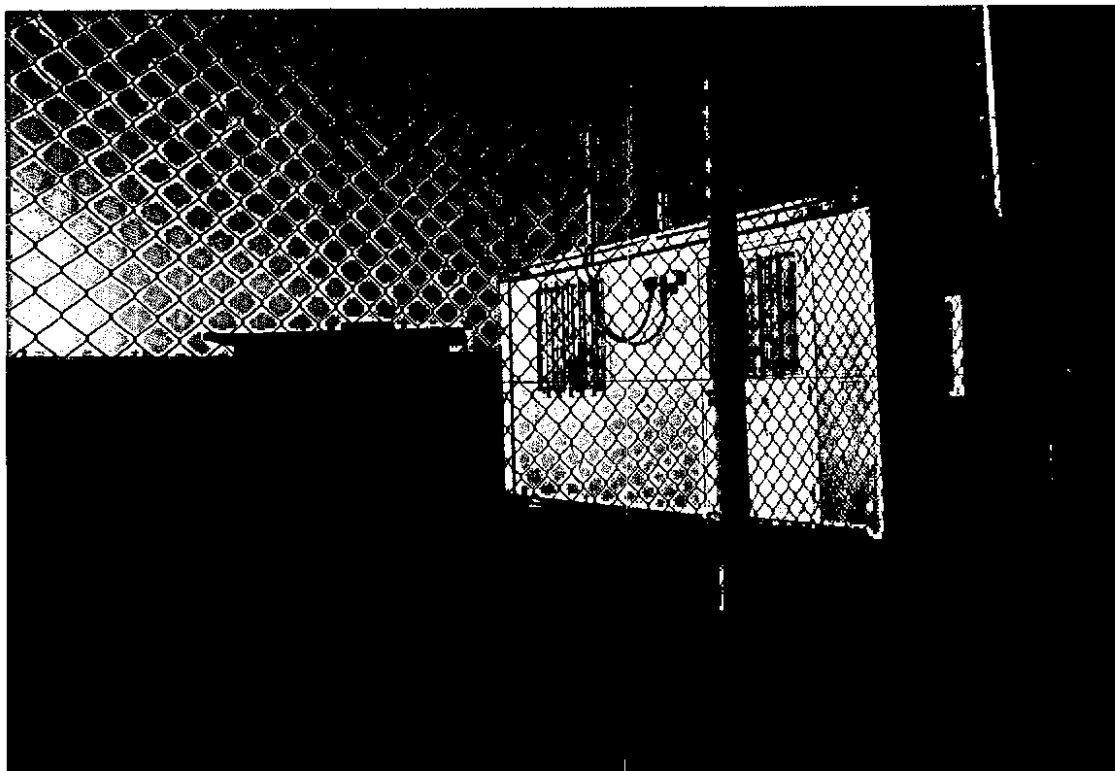


Foto 2 - Centralina in via Cornare.



Foto 3 - Via Cornare, veduta verso sud.



Foto 4 - Via Cornare, veduta verso nord.

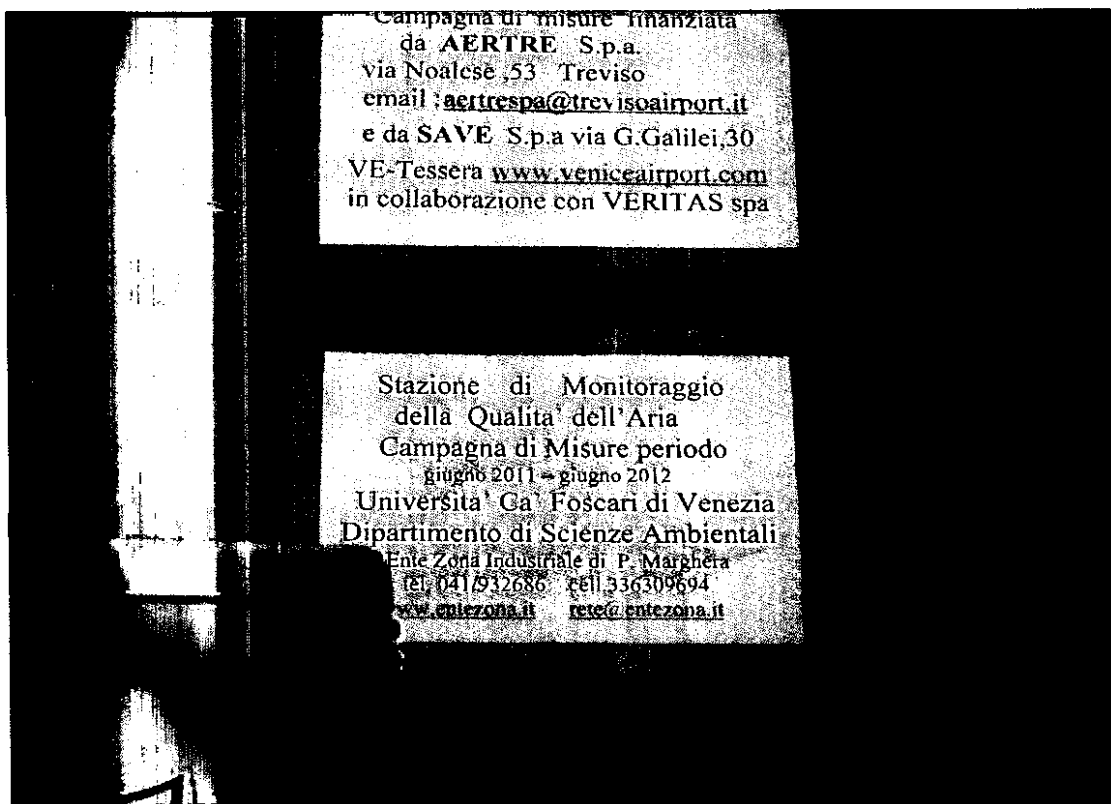


Foto 5 - Centralina in via Cornare, cartelli.

#### 6.4.1 Emissioni degli aeromobili

*“Relativamente agli scenari futuri 2020 e 2030 si è tenuto conto dell’abbassamento dei fattori di emissione (per NO<sub>x</sub> CO e HC) previsto dalla metodologia CORINAIR. Tale metodologia nel fornire queste indicazioni sulle probabili riduzioni dei fattori di emissione, esplicita anche una notevole incertezza nella reale consistenza delle stime fornite”.* (pag. 67/119)

EMEP/CORINAIR 2006 afferma: “Research is being undertaken on engines to substantially reduce emissions of NO<sub>x</sub>, 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”.

EMEP/CORINAIR 2006 non prende in considerazione l'orizzonte temporale al 2030 (e quindi non è indicata alcuna percentuale di riduzione delle emissioni).

EMEP/CORINAIR 2006 afferma: “Proposed average changes in emission factors are shown in Table 3.4. Note that these may be larger or smaller according to the rate at which the aircraft fleet is renewed (see below)”. A proposito è notizia recente l'accordo tra Ryanair e Boeing per l'acquisto di 175 Boeing 737-800, ossia lo stesso modello già ora utilizzato dalla compagnia irlandese. Attualmente la Ryanair rappresenta circa l'80% del traffico commerciale operativo sullo scalo. Tenendo conto dei tempi di consegna e del periodo temporale di utilizzo degli aerei da parte della compagnia è facilmente prevedibile che di sicuro fino al 2025 se non addirittura al 2030, il modello principale di aeromobile utilizzato sullo scalo sarà uguale a quello attuale. In tal caso le percentuali di riduzione delle emissioni per miglioramenti tecnologici hanno poche basi di fondamento.

*“Infine a riprova della valutazione conservativa delle emissioni degli aeromobili si evidenzia come le emissioni di aeromobili ampiamente in uso nel 2010 presso lo scalo di Treviso (ad esempio il Boeing 737/800), che non esistevano all'epoca della stesura dei fattori di emissione EMEP/CORINAIR, sono state assunte uguali a quelle di altri velivoli più vecchi e sicuramente più impattanti dal punto di vista emissivo (nel caso specifico del Boeing 737/800 sono stati utilizzati i fattori di emissione del Boeing 737/400)”.* (pag. 67/119 )

Il Boeing 737-400 è sì un velivolo più vecchio rispetto al Boeing 737-800 ma è anche più piccolo (trasporta quindi meno passeggeri), più leggero e di conseguenza dotato di motori meno potenti. Affermare che sia più impattante dal punto di vista emissivo non corrisponde al vero. A dimostrazione si allegano (Allegati 3 e 4) i dati ICAO delle emissioni relative ai motori utilizzati sui due aerei (CFM56-3B-2 per il 737-400 e CFM56-7B27/3 per il 737-800 ). Il primo risulta più emissivo per quanto riguarda HC e CO ma invece per NO<sub>x</sub> e polveri (per l'area in esame si ricorda che gli ossidi di azoto superano la Soglia di Valutazione Superiore e le polveri presentano concentrazioni superiori ai limiti di legge) è meno emissivo. Il livello di emissioni di polveri è correlato con lo “smoke number”: più alto è tale numero e maggiore è l'emissione di polveri. Il CFM56-3B-2 rispetto al CFM56-7B27/3 presenta uno smoke number sensibilmente inferiore per le fasi di take off e climb out mentre è sostanzialmente simile per le fasi di approach e idle.

Ossidi di azoto e particolato di conseguenza risultano sottostimati.

Si rileva come manca del tutto un'analisi e stima delle emissioni "non Exhaust". Si tratta delle emissioni prodotte da abrasione o usura del manto stradale, dei freni, delle gomme, oltre a quelle prodotte dal risollevarimento delle polveri per azione della circolazione stradale, dovuta al passaggio dei flussi autoveicolari.

Secondo le stime ISPRA il PM10 di origine "non Exhaust" nel 1990 era pari al 14% del totale delle emissioni annue nazionali; nel 2010 la percentuale è salita al 28%.

Valutare la significatività dell'impatto emissivo del PSA senza considerare le già presenti criticità dell'area circostante non è metodologicamente corretto. Ad esempio per quanto riguarda il biossido d'azoto la stima fornita dal proponente (tavola C4.18 PSA) prevede al 2030 un contributo massimo alla concentrazione media annua compreso tra 2.5 e 8.3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , quantitativo non indifferente se aggiunto ai valori prossimi al limite di legge caratterizzanti l'intorno aeroportuale.

## 6.8 Attività di monitoraggio

*"Si evidenzia che per l'ubicazione della stazione, la tipologia dei parametri monitorati, la periodicità delle misure, la continuità delle misure, la tipologia della strumentazione e le metodiche analitiche la stazione di monitoraggio risponde correttamente ed in modo esaustivo alle prescrizioni tecniche del D.Lvo 155/2010". (pag. 80/119)*

Tra i parametri monitorati non rientrano due molto importanti considerati invece dal D.Lgs. 155/2010: PM2.5 e benzo(a)pirene.

Inquinanti che nell'area in esame superano i valori limite normativi.

La mancanza del monitoraggio del parametro PM2.5 è una grave lacuna in quanto i motori aeronautici emettono solamente particolato di dimensioni inferiori a 2.5  $\mu\text{m}$ :

*"From combustion science principles it is anticipated that the PM2.5/PM10 ratio for aircraft engines will be similar to, or higher than, that for internal combustion engines. Given that the ratio for IC engines is found to be 94%, it is reasonable to assume that for aircraft their PM emissions can be considered as PM 2.5. The PM2.5/PM10 ratio most commonly used when reporting values within EMEP is 1.0. This is the relationship assumed in this guidebook" (EMEP/CORINAIR 2006).*

## 8.2 Qualità chimica delle acque sotterranee

*"Nel 2010, nell'ambito dei consueti controlli periodici delle reti di monitoraggio delle acque sotterranee, è stato riscontrato un inquinamento da Mercurio in alcune falde acquifere della provincia di Treviso, in particolare in alcune zone dei comuni di Preganziol e di Quinto di Treviso. Alcune delle concentrazioni riscontrate superavano il limite previsto dalla normativa relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano (D.Lvo 31/2001), pari a 1.0  $\mu\text{g}/\text{L}$ ". (pag. 85/119)*

L'inquinamento è pesante anche nel comune di Treviso, nel quartiere Sant'Angelo-Canizzano. Due pozzi con rispettivamente concentrazioni di mercurio pari a 14.0 e 10.7  $\mu\text{g}/\text{L}$  sono presenti in area aeroportuale o limitrofa (vedere Integrazioni, Figura 8-1 a pag.



86/119).

### 8.3 Gestione dei rifiuti

*“Relativamente alle due voci fisse di rifiuto (fanghi delle fosse settiche e imballaggi in materiali misti), l'andamento dei dati di produzione non permette di stabilire una correlazione chiara con l'aumento del traffico passeggeri. In particolare la produzione dei fanghi delle fosse settiche, legato alla fruizione dei servizi igienici, è in relazione non solo con l'andamento del traffico passeggeri ma anche con il personale dell'aerostazione, con gli addetti alle attività commerciali e gli Enti di Stato presenti nell'aeroporto (es: Finanza). Per la produzione imballaggi in materiali misti provenienti dalla pulizia di bordo degli aeromobili non sembra esserci un aumento chiaro della quantità di rifiuti a fronte di un incremento di passeggeri. Probabilmente la quantità di rifiuto prodotto dall'aeromobile dipende dalla tipologia di volo (Charter, Low cost, ecc.) e dalla destinazione (nazionale e internazionale)”. (pag. 89/119)*

*“L'analisi delle quantità di rifiuti di produzione generati da AERTRE nel periodo 2001-2010 non evidenzia una chiara correlazione con l'aumento del traffico passeggeri. Allo stato attuale non è possibile individuare un trend di sviluppo delle quantità di rifiuti in quanto, anche quando il rifiuto è correlato direttamente all'incremento del traffico (es: imballaggi in materiali misti), le variabili in gioco sono molteplici”. (pag. 90/119)*

Emerge un evidente quadro d'incertezza che non porta a identificare scenari attendibili.

### 9.4 Scelta dei recettori

E' grave la completa mancata considerazione del principale recettore sensibile presente nell'area in esame, ossia il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, il quale in base al DPCM 14/11/1997 è compreso in classe I (aree particolarmente protette) e quindi soggetto a valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) pari a 50 nel diurno e 40 nel notturno.

*“In Allegato 9-5 (Tabella A e Tabella B) si riporta un'analisi più dettagliata per tutti i 38 recettori individuati nei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, relativamente allo scenario di sviluppo di medio termine per il quale è prevista l'adozione di procedure di tipo PBN”. (pag. 101/119)*

Manca l'analisi per l'ipotetico scenario di lungo termine (anno 2030).

*“Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A). La priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è già stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651 in questo studio). Altri interventi verranno valutati nel tempo secondo l'ordine di priorità dettato dallo sviluppo dell'aeroporto”.*

*Relativamente il recettore di via Nogarè 22 (ricadente in zona B) da SIA, Sezione C –*

*Quadro di riferimento ambientale, pag. 261:*

*“Nei due scenari di sviluppo analizzati sono individuati gli edifici che ricadono in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA). Rimandando a una trattazione più dettagliata successiva alla verifica dell’effettivo stato dei fabbricati, il gestore si impegna a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel DPCM 05/12/1997 “Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici”.*

*La priorità è data dall’abitazione di via Nogarè 22, che presenta valori superiori a 65 dB(LVA) attualmente e in tutti gli scenari considerati. Gli altri interventi, che riguardano situazioni che nel medio termine non saranno critiche, verranno valutati, anche attraverso l’effettuazione di campagne di monitoraggio acustico mirate, nel corso degli anni”. (pag. 102/119)*

Le scuole sono recettori in base al DPCM 14/11/1997 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.

Gli interventi di contenimento del rumore sono insufficientemente dettagliati nelle modalità e tempistiche, ma soprattutto il trattarli in questa maniera distoglie da quanto già la normativa obbliga a riguardo. Il riferimento è al D.M. 29 novembre 2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”. E’ lo stesso decreto evidenziato nel decreto VIA n. 398 del 14/05/2007. Il gestore aeroportuale ha eseguito gli obblighi disposti dal D.M. 29 novembre 2000? In base a quanto sopra dichiarato è ragionevole supporre ad una risposta negativa.

#### **9.5 Sistema di monitoraggio e dislocazione centraline**

*“Le caratteristiche del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale sono definite dalle seguenti normative:*

- *DM 31.10.1997 – “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”;*
- *DM 20.05.1999 – “Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico”.*

*Il sistema operante presso l’aeroporto “A. Canova” di Treviso è conforme alle specifiche normative introdotte con i due decreti citati. Un idoneo posizionamento delle centraline e una corretta impostazione dei parametri di funzionamento permettono infatti di discriminare perfettamente il rumore di origine aeroportuale, con l’attribuzione del singolo sorvolo aereo al relativo evento acustico, e pertanto di calcolare con buona approssimazione i descrittori acustici richiesti”. (pag. 103/119)*

Si segnala (vedere Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente - Qualità dell’ambiente urbano VIII Rapporto Edizione 2012, Focus su porti, aeroporti e interporti, pagine 122-123) come il sistema di monitoraggio del rumore presente presso l’aeroporto di Treviso non è conforme a quanto stabilito nelle “Linee guida per la progettazione e la

gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale, ISPRA 2010”.

Lo stesso proponente/gestore aeroportuale dichiara: “*Il sistema di monitoraggio dell'aeroporto di Treviso è composto esclusivamente da stazioni di tipo M*” (pag. 104/119). Mancano quindi le stazioni di tipo V, ossia quelle funzionali alla determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, dove è necessario rilevare, in modo preciso e accurato, i diversi parametri che caratterizzano il singolo evento rumoroso e attribuirlo correttamente, in maniera univoca, all'aeromobile responsabile.

L'individuazione di violazioni alle procedure antirumore è uno degli obiettivi fondamentali delle azioni di monitoraggio del rumore aeroportuale così come indicato dall'articolo 2 del D.M. 20/05/1999. L'assenza delle stazioni di tipo V significa non rispettare il D.M. 20/05/1999.

Nelle integrazioni in esame manca qualsiasi riferimento all'attività di ARPAV che per legge (D.P.R. 496/97) ha il compito di verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e di conseguenza validare i dati forniti dal gestore aeroportuale.

Le linee guida ISPRA affidano in capo ad ARPA il compito di effettuare periodicamente delle campagne di misura in affiancamento alle centraline della rete di monitoraggio.

Un utile esempio è quanto prodotto da ARPA Emilia-Romagna in merito alla verifica del nuovo sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale operante presso l'aeroporto di Bologna.

“In una determinata stazione di misura, per una migliore informazione di quali siano i contributi acustici che hanno determinato il rumore non aeronautico, possono essere utilizzati i livelli percentili orari e/o di periodo, in particolare L1, L90 e L99. L'uso dei livelli percentili è necessario per verificare che la stazione di misura sia stata correttamente localizzata e sia rispettato quanto richiesto dal D.M. 20/05/1999, articolo 5, comma 3” (Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale, ISPRA 2010).

Nell'elaborato fornito dal proponente non si rinvennero informazioni a proposito.

## **10.1 Tutela del patrimonio agroalimentare**

Manca l'analisi sulla compatibilità tra le “peschiere del Sile” e il PSA. L'informativa Enac “Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti” Edizione n. 1 del 4/12/2009 considera le produzioni di acquicoltura come problematiche nei confronti dell'attività aeroportuale:

“Per questi motivi questi impianti possono costituire fonti attrattive per diverse specie di fauna selvatica e la loro realizzazione a distanze inferiori a 13 km dagli aeroporti dovrebbe essere valutata da esperti caso per caso”.

Nell'area in esame attività di itticoltura sono presenti lungo il corso del Sile e precisamente a Canizzano (a poco più di 200 metri dal centro pista) e a Quinto di Treviso (a circa 1.1 km dalla fine testata 07).

Seguono ora osservazioni in merito alla Valutazione d'Incidenza rev. n. 03 datata novembre 2012.

I numeri e i titoli dei paragrafi nonché le parti in corsivo e i numeri di pagina (dove non diversamente specificato) sono relativi a tale elaborato.

## **1 Introduzione**

*“Il presente documento costituisce la Valutazione di incidenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso “Antonio Canova”, aggiornata e rivista a seguito del parere della Regione del Veneto, Servizio Pianificazione Ambientale (rif. prot n. 350715 del 30 luglio 2012) e viene pertanto emessa in revisione 01 che recepisce le osservazioni e sostituisce la precedente versione”.* (pag. 4/141)

La Valutazione d'Incidenza in esame, l'ultima presentata, è datata 21 novembre 2012 ed è la revisione n. 03.

### **3.1 Inquadramento generale dell'aeroporto “Canova” di Treviso**

*“I decolli avvengono in maggioranza dalla testata 25 (Figura 3-4), in condizioni di vento ed atmosferiche ammissibili, dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso. I decolli dalla testata 07, in condizioni di traffico poco intenso e con situazione atmosferica poco avverse, sono ammessi per i voli diretti verso est, ma in numero notevolmente limitato rispetto a quelli previsti per la testata opposta e per i velivoli di ridotte dimensioni. Per gli atterraggi viene scelta di preferenza la testata 07 (Figura 3-5), che porta la traiettoria dei velivoli a sorvolare lo spazio aereo al di sopra del Comune di Quinto di Treviso; per la presenza del sistema ILS, ma in assenza di condizioni meteo particolari, durante l'arco della giornata gli atterraggi possono anche essere convogliati verso la testata di pista 25, ma sempre per velivoli di piccole dimensioni e per un numero esiguo di eventi”.* (pag. 10/141)

I decolli dalla testata 07 avvengono in presenza di vento sostenuto da E-NE, spesso caratterizzante situazioni climatiche non certo poco avverse, oppure causa voli di prova militari. Non è chiaro cosa debba intendersi per “voli diretti verso est e per velivoli di ridotte dimensioni” in quanto decollano da pista 07 anche Boeing 737-800 diretti in Francia, Spagna, ecc. Pure gli atterraggi per pista 25, al momento rari perché legati ai venti da ovest, sono praticati da velivoli come Boeing 737-800 o Airbus A320.

#### **Figura 3-6 Planimetria generale stato di fatto (pag. 12/141)**

Appare poco coerente inserire in un documento datato novembre 2012 una planimetria precedente gli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo eseguiti nell'anno 2011.

#### **3.3.2.2 Nuovo deposito carburanti**

Il previsto nuovo deposito carburanti (con relativa intensa movimentazione di autocisterne)

vede la collocazione proprio a ridosso di Villa Brilli, Mandruzzato, Busatto (codice Istituto Regionale Ville Venete A0500000850/IRVV) tutelata con legge 1089/1939.

Villa Brilli, la stessa che il soprintendente Rallo chiedeva di tutelare esprimendo parere negativo, in sede di conferenza dei servizi, alla rotatoria in strada Noalese funzionale all'ipermercato Famila (fonte articolo pubblicato nel quotidiano locale la "Tribuna di Treviso" in data 12 marzo 2011). A maggior ragione un intervento più consistente qual è quello previsto nel PSA costituisce una criticità più rilevante.

In aggiunta rimane ancora un enigma la non meglio specificata iniziativa commerciale (ristorazione) proprio "sovrastante" la villa (Figura 3-25 a pag. 32/141).

### **3.5 Misure progettuali di attenuazione**

*"...al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, descritte nel seguito, il gestore limita l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06..."* (pag. 47/141)

Si ricorda come il divieto dei voli notturni (dalle ore 23 alle ore 06) sia disposto dal D.P.R. n. 496 del 11/12/1997 così come modificato dal D.P.R. n. 476 del 09/11/1999 e come confermato dal MATTM con nota del 12/01/2011 prot. DVA-2011-000049 (Allegato 5).

### **3.6 Distanza dai siti della Rete Natura 2000**

Il SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" non è distante 20 metri dal sedime aeroportuale ma è proprio per la gran parte confinante se non in alcuni punti interno (vedere Figura 3-43 pag. 58/141).

### **3.7 Indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione**

*"Limitate aree aeroportuali rientrano all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile, tuttavia il PSA non prevede interventi direttamente interferenti con le aree del Parco, mentre possono essere prevedibili ricadute indirette.*

*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".* (pag. 54/141)

Si rimanda a quanto considerato in merito alla tematica e consultabile più sopra all'interno delle osservazioni al documento di Integrazioni.

#### **3.8.3 C. Emissioni, scarichi, rifiuti, rumori e inquinamento luminoso**

*"Nel PSA oggetto del presente studio, non è prevista l'istallazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna. In ogni caso per eventuali future istallazioni sarà redatto il "progetto illuminotecnica" di cui all'art. 9 della LR 17/2009. In tal senso non si ravvisano*

*modifiche dell'inquinamento luminoso*". (pag. 59/141)

Affermazione totalmente contraria a quanto affermato nelle stesse Integrazioni (paragrafo 3.1.2.1 Sistema di illuminazione) in cui si dichiara "risulterà necessario implementare gli impianti di illuminazione per la viabilità e i parcheggi nonché il piazzale AAMM (aeromobili)".

Non viene considerata la nuova illuminazione prevista per il nuovo deposito carburanti e nulla si dice della fonte di illuminazione costituita dagli stessi aeromobili in fase di decollo e atterraggio.

La nuova illuminazione inserita nel prolungamento del sentiero Calvert (interno al SIC IT3240028) quale variazione in termini di emissioni luminose ha prodotto rispetto alla situazione precedente?

Si segnala che la LR 17/2009 ha tra le sue finalità (art. 1) la protezione dall'inquinamento luminoso dei beni paesistici, così come definiti dall'articolo 134 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" e successive modificazioni. Più della metà del territorio circostante il sedime aeroportuale (alcuni lembi si trovano addirittura dentro) presenta tale tutela paesaggistica (D.G.R. Veneto n. 2077 del 22 giugno 1999).

L'analisi del livello d'incidenza/impatto causato dal fattore perturbativo inquinamento luminoso si presenta incerta e di dettaglio insufficiente.

### **3.8.3.2 Emissione di rumore (inquinamento acustico)**

*"È tralasciato il calcolo dei valori notturni (periodo 22-06) avendo riscontrato trascurabile la componente di traffico aereo e assunto nulla quella del traffico veicolare indotto"*. (pag. 70/141)

Si tratta di una scelta non condivisibile in quanto porta a sottostimare l'incidenza del fattore perturbativo emissione di rumore; infatti l'aeroporto è normalmente operativo fino alle ore 23 (vedere pag. 105/141 "*l'attività di volo è sospesa alle ore 23:00*") e a volte per effetto dei ritardi gli aeromobili decollano in orari prossimi alle 24 se non oltre.

### **3.8.4 D. Alterazioni dirette e indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suolo (escavazioni, deposito materiali, ...)**

*"Per quanto concerne la fase di costruzione gli interventi previsti sono localizzati all'interno dell'area urbana, esterna ai siti Natura 2000, a una distanza minima di circa 500 m dal sito più vicino, il SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest", e non si ritiene che possano indurre alterazioni sulle componenti ambientali dei Siti Natura 2000"*. (pag. 77/141)

La distanza minima di circa 500 metri non corrisponde al vero; ad esempio la progettata taxiway nel punto di innesto con la backtrack verrebbe a trovarsi a meno di 200 metri dal sito in questione.

La Tabella 3-8 "*Sintesi delle alterazioni dirette ed indirette delle componenti ambientali (aria, acqua, suolo) derivanti dal PSA*" (pag. 77/141) è incompleta: manca l'indicazione dei fattori perturbativi scarichi idrici, produzione rifiuti, inquinamento luminoso.

### **3.9 Identificazione di piani, progetti e interventi che possono interagire congiuntamente con il PSA**

*“In relazione al PSA descritto ai paragrafi precedenti e alle possibili alterazioni dirette ed indirette sulle componenti abiotiche dell'ambiente, si ritiene che i piani che possono in vario modo interagire con il PSA in esame sono: ...” (pag. 78/141)*

Il paragrafo è palesemente incompleto nell'elenco dei piani che possono interagire con il PSA.

Nel testo si nota il mancato riferimento alle alterazioni dirette o indirette sulle componenti biotiche.

#### **4.3.1 Inquadramento ecosistemico dell'area d'interesse**

*“Il Sile è il più lungo fiume di risorgiva d'Italia con i suoi circa 70 km di lunghezza”.* (pag. 82/141)

Il fiume Sile è lungo oltre 80 km, giunge al mare in corrispondenza alla foce di Piave Vecchia (Autorità di Bacino del Sile e della pianura tra Piave e Livenza – Piano di Assetto Idrogeologico, luglio 2007).

#### **4.5 Identificazione degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie vulnerabili individuate**

*“Gli insetti e gli invertebrati terrestri rappresentano una componente molto diversificata ed abbondante della fauna del fiume e delle sue sponde, su cui tuttavia ci sono ancora scarse conoscenze”.* (pag. 111/141)

Siamo quindi in presenza di un insufficiente livello di completezza delle informazioni, un grande limite ai fini dell'elaborazione di idonea valutazione. Gli insetti e gli invertebrati costituiscono un fondamentale anello della catena trofica la cui modifica è causa di variazioni all'intera rete trofica dell'ecosistema con conseguente compromissione della sua funzionalità.

##### **4.8.2.1 Occupazione di spazio aereo: birdstrike**

*“Per quanto concerne il rischio di collisione con uccelli stazionanti sulla pista, va considerato che la gestione dell'aeroporto agisce per prevenire i rischi d'impatto tra uccelli e aeromobili nell'area aeroportuale”.* (pag. 119/141)

Manca del tutto l'indicazione, analisi e valutazione riguardo i metodi utilizzati allo scopo di allontanare la fauna selvatica.

Nell'ultima relazione annuale disponibile (anno 2011) prodotta dal Bird Strike Committee Italy il Piano antivolatili relativo all'aeroporto di Treviso non risulta essere ancora approvato (pag. 5).

*“È inoltre possibile prevedere che l'aumento del traffico determinerà una più costante occupazione dello spazio aereo e quindi consentirà un effetto dissuasivo e un più precoce e continuato allertamento a distanza, utile a determinare un adeguato spostamento delle rotte*

*di volo degli uccelli in transito*". (pag. 119/141)

Forse non è ragionevole pensare che l'aumento del numero dei voli comporta un conseguente aumento del rischio birdstrike? Si ricorda come nell'area in questione sia consistente la componente dell'avifauna non stanziale e quindi meno soggetta ad un ipotetico effetto "dissuasivo".

*"A tal fine è interessante del resto rilevare lo scarso numero di aldeidi oggetto di birdstrike nel periodo 2003-2006, malgrado la presenza, a pochi chilometri di distanza, della colonia dell'isola di S. Cristina*". (pagine 119-120)

Evidentemente di intendeva dire ardeidi non aldeidi.

#### **4.8.2.2 Emissione di rumore (inquinamento acustico)**

*"Analizzando la situazione nell'area di interesse si rileva come l'inquinamento acustico determinato dall'aeroporto sia già esistente e che l'aumento del traffico genererà un aumento del fenomeno, ma non la sua insorgenza ex novo*". (pag. 122/141)

Cosa si vuole affermare? Una diminuzione della significatività dell'incidenza? Su quali basi?

La Figura 4-16 *"Confronto dei livelli delle emissioni acustiche nei Siti IT3240028 (in alto) e IT3240011 (in basso) attuali (2010) e previste (2030) dal Piano di sviluppo aeroportuale"* (pag. 123/141) non contempla la rotta di decollo PBN verso Zero Branco. Si considera quindi come non praticabile?

*"Alla luce delle considerazioni fatte, si ritiene che l'effetto di perturbazione alle specie faunistiche di interesse comunitario o conservazionistico determinato dall'inquinamento acustico sia non significativo, che gli effetti di perdita di specie e le potenziali interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità dei siti siano nulli*". (pag. 123/141)

Difficile motivare una conclusione del genere in assenza di analisi riguardo la fauna non ornitologica.

Una valutazione fornita senza alcun utilizzo di dati faunistici sito specifici può ritenersi attendibile?

*"Al fine di poter verificare la validità della valutazione fatta, anche a supporto di eventuali altri studi, sarà comunque condotto un monitoraggio dell'avifauna nidificante e svernante e degli anfibi dei siti Natura 2000 più vicini all'area aeroportuale (IT3240011 e IT3240028) attraverso un piano che riguarda il PSA (cfr. cap. 5) che va ad integrarsi con le attività di rilievo dell'avifauna già previste nell'area (Piano di Gestione della ZPS e dell'Ente Parco Regionale del fiume Sile)*". (pag. 124/141)

Il Piano di gestione per la ZPS IT3240011 è a livello di bozza; non è ancora stato approvato né dalla Regione Veneto né dall'Ente Parco Sile.



## 5.1 Monitoraggio degli habitat e della vegetazione

*“I rilievi saranno svolti con una cadenza temporale di sei anni nelle stagioni primaverili/estive, più idonee all’individuazione delle tipologie vegetazionali ed all’identificazione della loro localizzazione ed estensione”.* (pag. 127/141)

La cadenza temporale del monitoraggio (ogni sei anni) non trova conferma nella Figura 5-1 “Cronoprogramma delle attività di monitoraggio” a pag. 131/141.

Si rileva come la tabella (Figura 5-1) manchi della fondamentale indicazione dell'anno iniziale.

Nella Valutazione d'Incidenza rev. 02 (marzo 2012) nel cronoprogramma delle attività di monitoraggio (Figura 9-2 pag. 154/168) era indicato il 2012 come anno di inizio. Cosa si deve concludere? I monitoraggi sono stati posticipati?

In conclusione emerge chiaro il quadro di incompatibilità tra PSA e contesto ambientale d'inserimento.

Treviso, 19 aprile 2013

Alessandro Sottana