

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti,
l'Architettura e l'Arte contemporanea
Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio
Via San Michele 22
00153 Roma



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

E.prot DVA-2013-0010584 del 08/05/2013

Regione del Veneto

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

Provincia di Treviso

Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso

Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV

Direzione Generale
Area Tecnico – Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova



ARPAV

Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC

Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC

Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tessera Venezia

I sottoscritti:

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione "**Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso**", in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso,

ROMEO SCARPA, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

SILVANA CARCHIDI nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano , via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

UMBERTO LORENZONI, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

Elio Mantini nato a Quinto il 18/01/1955 residente a Quinto in Via Costamala N° 38
CF MNTLEI55A18H131S

Marco Moratto, nato a Treviso, il 13/10/1981, residente in Via Vecchia Sant'Angelo 13/B, codice fiscale MRT MRC 81R 13L 4070

Duregon Stefania nata il 24 novembre 1965 a Quinto di Treviso e residente a Quinto di Treviso in Via Monte Bianco n. 36 C.F. DRG SFN 65S64 H131K

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 residente a Treviso via Nogarè 4

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sulla:

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE

PROCEDIMENTI V.I.A. E LIMITE DEI NUMERI DI VOLI

Nel capitolo 2.3; I procedimenti di VIA inerenti l'Aeroporto di Treviso del documento delle integrazioni volontarie presentate da Aer Tre spa – Thetis, viene fatta una storiografia alquanto strana e inusuale della V.I.A. valutazione degli impatti ambientali dell'aeroporto di Treviso.

Interpretazione che esprime in modo chiaro due cose:

1. la VIA è un iter burocratico che se non si può superare, si ignora
2. l'aeroporto è un'azienda che deve fare numeri e quindi si deve espandere.

Che questa interpretazione sia realistica la si evince dalle varie tappe di espansione delle infrastrutture e delle capacità fruibili dell'aeroporto nel periodo 2002/2011 dentro il quale sostanzialmente l'iter di VIA è rimasto solamente un cumulo di dati respinti in gran parte dalla Commissione VIA con i pareri interlocutori negativi del 2006 e del 2007, in cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) disponeva delle precise indicazioni e limiti ai voli che non sono mai stati rispettati.

Nel 2007 e negli anni susseguenti la struttura aeroportuale si dota di nuova aerostazione, di nuovi parcheggi dentro e fuori della struttura aeroportuale e (quindi fuori dalla giurisdizione di ENAC che ha competenze di "padre e padrone" solo in ambito di struttura), amplia di nuovo l'aerostazione mentre voli e passeggeri aumentano. Tutto ciò sotto la prima presentazione della VIA: "*Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel Comune di Treviso*": istanza presentata da AERTRE S.p.A. in data 6 dicembre 2002 (richiesta di VIA per gli effetti dell'incremento del traffico aereo). Che gli impatti sul territorio siano aumentati nessuno può negarlo, anche se poi l'incompletezza delle analisi del quadro ambientale, non è sufficiente per un giudizio obbiettivo definitivo come dimostra il parere interlocutorio negativo del 2007. E' proprio lo sviluppo degli interventi effettuati ignorando l'applicazione della VIA, nata da una legge europea con i propositi di *valutare gli effetti che un progetto produce su una pluralità di fattori biotici - quali l'uomo, la flora e la fauna - e abiotici -*

quali il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, il paesaggio, i beni materiali e il patrimonio culturale - nonché le reciproche interazioni, i quali complessivamente considerati costituiscono l'ambiente in senso unitario e globale. Basta fare riferimento alle direttive ed i principi concernente la VIA enunciati fin dal documento 85/377/CEE

**Direttiva del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985
concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici
e privati
(G.U.C.E n. L. 175 del 5 luglio 1985)**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 100 e 235;
vista la proposta della Commissione (1); visto il parere del Parlamento europeo (2); visto il parere del Comitato economico e sociale (3);

considerando che i programmi d'azione delle Comunità europee, in materia ambientale del 1973 (4), del 1977 (5) e del 1983 (6), i cui orientamenti generali sono stati approvati dal Consiglio delle Comunità europee e dai rappresentanti dei governi degli Stati membri, sottolineano che la migliore politica ecologica consiste nell'evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, anziché combatterne successivamente gli effetti e affermano che in tutti i processi tecnici di programmazione e di decisione si deve tener subito conto delle eventuali ripercussioni sull'ambiente; che a tal fine prevedono l'adozione di procedure per valutare queste ripercussioni; considerando che l'esistenza di disparità tra le legislazioni vigenti negli Stati membri in materia di valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati può creare condizioni di concorrenza ineguali e avere perciò un'incidenza diretta sul funzionamento del mercato comune; che è quindi opportuno procedere al ravvicinamento delle legislazioni, previsto dall'articolo 100 del trattato;

considerando che risulta inoltre necessario realizzare uno degli obiettivi della Comunità nel settore della protezione dell'ambiente e della qualità della vita;

considerando che, poiché i poteri d'azione all'uopo richiesti non sono stati previsti nel trattato, è necessario ricorrere all'articolo 235 del trattato;

considerando che occorre introdurre principi generali di valutazione dell'impatto ambientale allo scopo di completare e coordinare le procedure di autorizzazione dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente;

considerando che l'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente; che questa valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente e eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato dal progetto;

considerando che i principi di valutazione dell'impatto ambientale devono essere armonizzati, in particolare per quel che riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti e il contenuto della valutazione;

considerando che i progetti appartenenti a determinate classi hanno ripercussioni di rilievo sull'ambiente; che pertanto questi progetti debbono essere per principio sottoposti ad una valutazione sistematica;

considerando che progetti appartenenti ad altre classi non hanno necessariamente ripercussioni di rilievo sull'ambiente in tutti i casi e che detti progetti devono essere sottoposti ad una valutazione qualora gli Stati membri ritengano che le loro caratteristiche lo esigano;

considerando che, per i progetti soggetti a valutazione, debbono essere fornite determinate informazioni essenziali relative al progetto e alle sue ripercussioni;

considerando che gli effetti di un progetto sull'ambiente debbono essere valutati per proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento della varietà delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita;

considerando tuttavia che non è opportuno applicare la presente direttiva ai progetti adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico, inteso che gli obiettivi perseguiti dalla presente direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni, vengono raggiunti tramite la procedura legislativa;

considerando peraltro che può risultare opportuno in casi eccezionali esonerare un progetto specifico dalle procedure di valutazione previste dalla presente direttiva, a patto di informare adeguatamente la Commissione,

Da come si evolva la prima parte della storia delle VIA (sub a), peraltro elencate a pag. 11 delle Integrazioni Volontarie al PSA, i principi fondatori del progetto europeo recepito anche dall'Italia sembrano non essere mai stati applicati e non certamente per colpa del MATTM e delle sue Commissioni. Ma anche la nuova DIRETTIVA 2011/92/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 dicembre 2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, è sicuramente maggiormente propensa a tutelare l'ambiente e le persone dagli impatti.

Ma a che servono le VIA se non danno risposte certe, oppure come nel caso di Treviso non se ne applicano le prescrizioni? Anzi si cerca di eluderle come capitato per i numeri dei voli? Difatti su questo punto è necessaria una esplicita presa di posizione sull'interpretazione delle disposizioni ministeriali in materia di VIA, bisognerebbe chiedersi o chiedere anche alla VS autorità a che cosa servono le procedure di Valutazione se non per dare giudizi e/o prescrizioni.

Per quanto concerne la procedura VIA (sub b): "*Aeroporto di Treviso interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo*": istanza presentata da ENAC in data 17 febbraio 2011 (Richiesta di VIA per il progetto di rifacimento e potenziamento della pista e delle infrastrutture di volo), la ricostruzione che i proponenti fanno sul documento di integrazioni volontarie è alquanto distorta e non concernente i fatti avvenuti. Soprattutto quando a pag. 13 delle Integrazioni Volontarie al PSA si dice:

"con sentenza del 11 luglio 2012, n. 975 il TAR Veneto ha respinto il ricorso e confermato la bontà del provvedimento ministeriale e la legittimità dei lavori eseguiti presso lo scalo trevisano (Allegato 2.3-6)".

Non è andata proprio così perché la sentenza si è evoluta in tutt'altro senso. Difatti ai punti 1; 2; 3; 4; della sentenza, il Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto rigetta le richieste di Aertre, MATTM e ENAC dando di fatto ragione ai ricorrenti.

Solo al punto 5 il TAR dà ragione ad Aertre appoggiandosi alla già avvenute precedenti valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui era stata rigettata l'istanza cautelare imposta dallo stesso TAR. E cioè che il parere della commissione VIA VAS del MATTM del 5 maggio 2011, che disponeva la non assoggettabilità alla VIA del progetto prescriveva però che il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non doveva subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato. (A seguire estratto Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS)

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'angelo-Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, fatti salvi i pareri, sulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere a condizione che si ottemperi le seguenti prescrizioni:

1. Il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato;

Limite dei voli riferiti, come dice la sentenza, ai 16300 voli/anno prescritti nel 2007 e che, come i giudici del TAR scrivono, la società AERTRE spa ne ammette l'esistenza e si impegna a rispettarlo.

Quel limite dei voli che la Commissione VIA ribadisce all'atto dell'autorizzazione dei lavori del 2011 e che due tribunali ribadiscono come garanzia cautelativa e insuperabile nei confronti degli impatti, ma che Aertre sfora puntualmente anche nel 2012: 20279 voli; dati ufficiali Assotrasporti.

(a seguire testo della sentenza del TAR veneto sopra manzionata)

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

Con il provvedimento impugnato è stata disposta l'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso a condizione del rispetto di alcune prescrizioni.

1. Deve essere rigettata l'eccezione di tardività del ricorso formulata dal Ministero dell'ambiente.

Infatti il sessantesimo giorno utile per notificare il ricorso era sì il 24 Luglio 2011, ma si trattava di domenica. Ne consegue che il termine era differito al successivo lunedì 25 Luglio 2011, che è il giorno in cui il ricorso è stato tempestivamente notificato.

2. Il Ministero dell'Ambiente e Aer Tre S.p.A. eccepiscono l'inammissibilità del ricorso per mancata notifica ad Aer Tre S.p.A. medesima del ricorso. Tale eccezione viene motivata in relazione alla circostanza che Aer Tre S.p.A. è la società concessionaria dello scalo aeroportuale di Treviso nel quale sono realizzati i lavori in questione, è il soggetto che ha predisposto la progettazione sottoposta a valutazione, è l'Amministrazione aggiudicatrice dei lavori ed è il soggetto che ha stipulato il contratto con l'A.T.I. Aggiudicataria. L'eccezione è infondata.

Infatti il secondo comma dell'art. 41 del codice del processo amministrativo stabilisce che il ricorso deve essere notificato, a pena di decadenza, alla Pubblica Amministrazione che ha emesso l'atto impugnato e ad almeno uno dei controinteressati che sia individuato nell'atto stesso. Il ricorso è stato ritualmente notificato al Ministero dell'Ambiente, Autorità che ha posto in essere il provvedimento impugnato ed al controinteressato Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Amministrazione che ha richiesto la verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., così come la stessa E.N.A.C. è individuata nel provvedimento impugnato.

Quanto sopra non toglie che Aer Tre S.p.A. possa configurarsi come controinteressato cui il contraddittorio debba essere integrato. Tuttavia l'intervento in giudizio di Aer Tre S.p.A. ha reso superfluo l'ipotetico ordine di integrare il contraddittorio.

3. Aer Tre S.p.A. eccepisce l'inammissibilità del ricorso per mancanza d'interesse.

Tale eccezione viene motivata con la circostanza che parte ricorrente non ha impugnato i provvedimenti di approvazione del progetto delle opere. L'eccezione è infondata.

Infatti, come si desume da nota 14 Aprile 2011 prot. n° 47700, E.N.A.C. Ha approvato il progetto esecutivo con la specifica prescrizione che l'avvio dei lavori è subordinato al parere del Ministero dell'Ambiente in merito alla verifica di assoggettabilità del progetto alla V.I.A.. Ne consegue che senza il provvedimento impugnato i lavori non possono essere eseguiti e parte ricorrente è appunto titolare dell'interesse a che i lavori non siano eseguiti in presenza di un provvedimento negativo di assoggettabilità a V.I.A., ma illegittimo. Il perseguimento di tale interesse non richiede l'impugnazione anche dei provvedimenti con cui sono approvati i progetti, perché è possibile semplicemente richiedere, al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, che il progetto sia sottoposto ad una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..

Quanto sopra è altresì coerente con l'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006, da cui si desume proprio che i lavori non possono essere eseguiti senza che sia stata espletata una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..

4. Aer Tre S.p.A. eccepisce l'improcedibilità del ricorso per sopravvenuto difetto d'interesse. Tale eccezione viene motivata con la circostanza che i lavori sono stati eseguiti. L'eccezione è infondata.

Infatti, qualora sia accertata l'illegittimità del provvedimento negativo di verifica di assoggettabilità a V.I.A. o di annullamento in via giurisdizionale dei provvedimenti adottati l'Autorità dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale secondo la disciplina di cui all'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006. In relazione all'eventualità di tali successivi interventi dell'Autorità Amministrativa permane l'interesse di parte ricorrente.

5. La decisione del ricorso deve tenere conto delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui è stata rigettata l'istanza cautelare.

In tale ordinanza è stato osservato che il gravato provvedimento contiene la prescrizione secondo cui il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato e che non sussistono essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura in esame. Ne consegue che il progetto, per il quale è stato deciso di non procedere a

valutazione d'impatto ambientale, non è idoneo a ledere gli interessi ambientali di cui parte ricorrente è portatrice. Il collegio evidenzia sotto tale profilo che le opere progettate sono costituite da interventi di mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione della quantità e delle caratteristiche dei voli e senza alcuna alterazione degli attuali livelli d'impatto: interventi di manutenzione della pista di volo necessarie per garantire non già 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.

Quanto sopra è, tra l'altro, dedotto in modo specifico dalla stessa società di gestione dell'aeroporto con memoria in data 22 Maggio 2012. 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.

Il ricorso è dunque infondato.

La complessità della questione comporta la compensazione delle spese e degli onorari di giudizio.

In quanto al limite dei voli, punto della discordia, va aggiunto che basandosi sull'ultima parte della sentenza sopra citata (evidenziata in verde) dopo gli sforamenti dell'anno scorso, in data 07 dicembre 2012 sei (6) associazioni: Italia Nostra, Legambiente, Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, ANPI, Salviamo il Paesaggio e Fare Treviso, attraverso la persona dei rispettivi presidenti hanno inoltrato un esposto al Tribunale di Treviso. (vedi allegato: ESPOSTO ALLA PROCURA DI TREVISO.pdf) Sulla stessa questione è stato depositato un'altro esposto automaticamente redatto dal Comune di Quinto di Treviso attraverso i propri legali.

E' d'obbligo osservare, a questo punto dell'analisi, l'uso "propriamente accomodante" e sicuramente contraddittorio delle VIA da parte della Società di Gestione dell' aeroporto Canova, sicuramente non gestite in maniera conforme a quello che sono i principi fondanti della VIA stessa che considera ambiente e persone coinvolte nelle dinamiche. E ci riferiamo al limite dei voli tutt'ora vigente perchè, anche se, come dice AerTre la documentazione denominata nelle Integrazioni Volontarie "sub a", è stata archiviata, le stesse prescrizioni vivono a pieno titolo di validità su due sentenze ribadite dai Magistrati del Consiglio di Stato e del TAR Veneto che hanno ritenuto giuridicamente attivo quel limite di 16.300 voli. Quei voli che i giudici dei Tribunali hanno ritenuto determinanti per il verdetto finale, basandosi sulla prescrizione dettata dalla Commissione VIA VAS del MATTM del 2011 che a tutt'oggi ha validità perchè nessuno ne ha chiesto l'archiviazione.

Inoltre, se la Commissione VIA/VAS ed i magistrati hanno ritenuto quel dato dei limiti dei voli determinante per garantire e tutelare ambiente e persone, perchè il gestore di una struttura aeroportuale non dovrebbe prenderlo in considerazione? Non sono forse la variazione del numero dei voli e dei passeggeri in transito a creare aumento degli impatti acustico, in atmosfera e sulla mobilità a terra dei passeggeri, che oltretutto nell'aeroporto di Treviso è gestita e continuerà ad essere gestita esclusivamente su veicoli a combustione e su gomma?

Per concludere sulla interpretazione di AerTre, va precisato che i procedimenti di VIA "sub b" e "sub c" vanno palesemente in contraddizione se sottoponiamo le richieste ad un lineare e realistico iter procedurale. Difatti il proponente ENAC nel Masterplan presentato nel marzo 2012 dà chiara evidenza del fatto che sono già state eseguite e completate nel 2011 una serie di opere propedeutiche allo sviluppo dell'aeroporto. Appare quindi evidente che la presentazione del Masterplan è in ritardo di anni ed infatti dopo il "parere favorevole

all'esclusione di VIA n° 698 del 15.04.2011 della Commissione Tecnica VIA/VAS, il Masterplan viene presentato a maggio del 2012 per un nuovo parere della Commissione VIA presso il VS Ministero.

E' come se il proponente ancora oggi chiedesse una procedura di VIA "in sanatoria" o ex post per cui diventa non congruente con la situazione reale attuale, quanto descritto nel Masterplan e quanto sostenuto nell'iter VIA descritto da Aertre/Thetis nelle interazioni volontarie.

Si veda per esempio il paragrafo 15.2 della "Relazione e Piano degli investimenti" relativo alle piste che rappresenta una situazione non conforme alla realtà (vedi fig.51); si noti che questo documento è datato "luglio 2011" mentre gli altri sono aggiornati a "marzo 2012" proprio per dimostrare come attuale una situazione di fatto già realizzata per tutti gli aspetti dei lavori 2011. Nella "Sintesi non tecnica" a pagine 4 tali opere sono identificate come "in fase di realizzazione", mentre sono terminate con la riapertura dello scalo da gennaio 2012.

Quindi nelle integrazioni volontarie si doveva per lo meno richiedere che la documentazione relativa allo stato attuale 2013, fosse modificata e resa conforme alla realtà, al fine di non più presentare le evidenti incongruenze rilevate e di garantire una corretta definizione dello stato del procedimento di VIA. Cosa che ovviamente Aertre/Thetis non hanno fatto.

Riprendendo la questione del limite dei voli è a nostro avviso da censurare il capitolo:

"2.4 Il numero dei voli autorizzati" del documento delle integrazioni volontarie, AerTre così si pronuncia:

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).

A nostro avviso ENAC può sicuramente autorizzare 8 movimenti/ora, certamente corrispondenti alle nuove capacità fruibili della nuova pista che è stata fortemente potenziata con i lavori eseguiti nel 2011, ma non è in grado di dare un'autorizzazione anche per gli impatti provocati in quanto questo ruolo tocca ad altri. Altrimenti ci viene da chiederci perchè ENAC abbia avuto bisogno di richiedere la VIA al MATTM per il Master Plan che contiene una richiesta dell'aumento dei numero dei voli, se lo stesso ente ha già autorizzato. Ci pare evidente che l'autorizzazione è riferita alla pista ed alle nuove potenzialità della struttura ma non agli impatti che tale capacità può creare dentro e fuori l'aerostazione. Facendo due conti sull'autorizzazione che Aertre si arroga di aver ottenuto da ENAC, calcolando **8 movimenti/ora per 17 ore/giorno** (essendo vietato per decreto volare dalle 23.00 alle 6.00) e calcolandolo **per 365 gg**, significa che in un anno hanno l'autorizzazione di fare **49640 voli!** Più di quelli richiesti nel SIA, più di quelli contemplati nel Master Plan. Allora perchè scomodare la Commissione VIA se dopo i lavori effettuati nel 2011 la struttura è in grado di avere le potenzialità per realizzare il progetto aziendale?

Credo che questo atteggiamento sia offensivo anche nei confronti della VS Commissione e

dell'intero MATTM, quando AERTRE fa riferimento all'articolo 683 del Codice della Navigazione, ricordando che ENAC è "padre e padrone" degli aeroporti ma sicuramente non lo è dei procedimenti VIA, dimenticandosi appunto, che sta interloquendo con la COMMISSIONE stessa!!!

La stessa sfrontatezza nei confronti della VS Commissione che abbiamo ravvisato quando a pagina 14 del documento Integrazioni Volontarie si afferma:

□ 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).

Ci sembra naturale sospettare che la richiesta tanto voluta di archiviazione da parte della società AerTre spa sia dovuta alla ricerca di una "pezza giustificativa" per eliminare quei 16300 voli che prima gli hanno fatto vincere 2 ricorsi giudiziari (TAR e Consiglio di Stato) e poi sono diventati stretti visto gli sforamenti perpetrati negli anni e i procedimenti giudiziari in corso.

In ogni caso va sicuramente fatta chiarezza anche sull'interpretazione del documento sopra rilasciato dal MATTM, sul consenso di archiviazione della prima VIA (sub a) che così dice:

Con nota n. 955 dell'8 maggio 2012, la società aeroportuale di Treviso ha richiesto il ritiro della documentazione inoltrata unitamente alla richiesta di VIA del 6 dicembre 2002 e la conseguente archiviazione del precedente progetto del Master Plan dell'aeroporto di Treviso. Si prende pertanto atto di quanto richiesto e si chiede alle amministrazioni in indirizzo di considerare archiviata la precedente documentazione.

Noi leggiamo che la società aeroportuale di Treviso ha richiesto il ritiro della documentazione inoltrata e che il Ministero ha risposto di considerare archiviata la precedente documentazione, evidentemente inoltrata da AerTre ma nulla c'è scritto delle prescrizioni che la commissione VIA del Ministero aveva rilasciato nel 2007. In ogni caso, supposto che l'interpretazione di AerTre sia corretta e che si ritengano l'archivate anche le prescrizioni, si dimentica che esiste un documento ancora vivo e vegeto del Ministero e non archiviato: il Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS che così si pronuncia:

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'angelo-Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere a condizione che si ottemperi le seguenti prescrizioni:

1. Il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato;

Quindi è fuori di dubbio che un limite ai voli ancora è in funzione, quello che, secondo noi non permette ad ENAC di autorizzare nessun volo in più senza **una nuova dichiarazione della VS Commissione**. Inoltre ricordiamo che su questa **prescrizione** all'esclusione di VIA ci sono due Tribunali che hanno fondato le loro sentenze sul limite e sulla credibilità degli enti indagati, i quali hanno testimoniato di fronte ai giudici che non sarebbe avvenuto nessun aumento previa nuova autorizzazione, che a tutt'oggi non c'è.

ANALISI E PROPOSTE SULLE ALTERNATIVE E SULLE MITIGAZIONI

Riguardo al punto **4.4 L'analisi delle alternative - Integrazioni Volontarie**, dove si analizzano differenti metodologie di mitigazione e di noise abatement vanno fatti dei chiarimenti basati sulla realtà territoriale dove l'aeroporto Canova opera da anni. La fondamentale strategia di mitigazione adottata al fine di minimizzare gli effetti sugli abitanti dei centri abitati limitrofi, in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti dal PSA, è una diversificazione percentuale di distribuzione dei decolli su Quinto di Treviso (il 55% su testata 25) e su Treviso (il 45% su testata 07). Va evidenziato che presentare una distribuzione del traffico (e anche delle rotte) come noise abatement con una zonizzazione acustica aeroportuale adottata con l'Ordinanza ENAC 16/2003 nel luglio del 2003 ci sembra una presa in giro! Ci può stare che il MATTM abbia riconosciuto ad AerTre con nota U. Prot. DVA-2012-0012365 del 24/05/2012 l'archiviazione della documentazione della VIA iniziata nel 2002 ma ci sembra altrettanto logico che se si avanza una proposta di mitigazione come questa, per essere sufficientemente credibile, il proponente avrebbe dovuto provvedere ad una nuova Zonizzazione acustica, sostenuta dal fatto che quella del 2003 non solo è datata ma supponiamo che sia decaduta con l'archiviazione documentale della VIA iniziata nel 2002.

La ripartizione dei voli annunciata tra le due testate appare una forzatura previsionale, non solo per mancanza di nuova zonizzazione acustica ma, essendo la pista corta, appena 2400 metri, gli aerei che decollano verso Treviso si devono avvicinare al fondo pista che è molto vicino alle recinzioni e al centro abitato di Quinto di Treviso. Le prime case sono a pochi metri dalla recinzione. La cartografia mostra che in testata 25 il sedime aeroportuale si riduce, si rimpiccolisce e finisce a forma di cono. Quando gli aerei decollano utilizzando la potenza massima di spinta, il rumore in quella zona diventa fortissimo e assordante disperdendosi come dei tuoni ravvicinati per tutto il centro abitato di Quinto. Come dire che se gli aerei ci passano sulle case decollando verso Quinto o ci piantano nelle orecchie le turbine in partenza verso Treviso, non cambia niente. Anzi ci verrebbe da dire che è meglio che le partenze vengano fatte in maniera tradizionale come avviene oggi per il 95% dei voli verso Quinto di Treviso; altro che effetto mitigazione!!! E' inutile dire che sarebbe opportuno e ovvio fare degli accertamenti sugli impatti acustici di questa supposta forma di mitigazione degli impatti!

Ancora più gravi ci sembrano gli scenari, oltretutto descritti con la solita leggerezza da Aetre/Thetis a pag. 30 delle Integrazioni Volontarie:

La distribuzione degli atterraggi al 2020 e al 2030 rimane invece invariata in quanto le procedure di avvicinamento strumentale possono essere operate solamente su testata 07 che è dotata di ILS (sistema di atterraggio strumentale). Non è pertanto possibile valutare soluzioni alternative alla distribuzione delle rotte di atterraggio rispetto a quella attualmente utilizzata, che avviene appunto su testata 07.

Cioè, circa 25000 voli anno che sorvoleranno le case di Quinto, con i rischi già contratti in decadi di anni di voli. Lo sanno bene gli abitanti di via Contea a Quinto di Treviso che hanno subito decine e decine di Vortex Strike, i colpi di vento aerodinamico verticale, che causano il sollevamento delle tegole nei caseggiati sorvolati. La maggioranza dei vortex strike sono concentrati in prossimità delle testate pista dove appunto si trova via Contea, dove si affaccia anche la parrocchia di S.Giorgio ed un asilo infantile anch'esso in passato

vittima di vortex strike. Ma quello che occorre rilevare il più delle volte, il vortex alare pur raggiungendo i tetti delle case, mentre in corto finale le sorvola, provoca una costante e progressiva sollecitazione sul tetto. Una sorta di turbolenza che sottopone la parte superiore dei caseggiati ad uno stress che fa vibrare e muovere le tegole/tetti anche se solo raramente li solleva per farli precipitare al suolo. In via Contea invece il sollevamento c'è stato molte volte con tegole volate non solo nei cortili delle case ma anche sulla strada. In via Contea ogni famiglia ha fatto esperienza di Vortex Strike e molti hanno le crepe sui muri e sui soffitti.

Se fossero svolte accurate ispezioni si potrebbe – probabilmente – verificare come la manutenzione dei tetti nell'area antistante la pista si renda necessaria con una maggior frequenza rispetto, ad esempio, ad altre zone del territorio comunale di Quinto. Andrebbero messi in sicurezza tutte le case e i condomini di quella zona per tutelare l'incolumità degli abitanti, dei passanti, delle persone che frequentano la scuola materna ed i negozi di via Contea. Ma non sono stati mai fatti degli interventi verso tale direzione, anzi le risposte date da autorità e società operanti nel settore dell'aviazione civile sono state di minaccia e di diffida nei confronti delle famiglie che hanno denunciato i danni.

La storia di via Contea sotto le rotte la riassumiamo con due casi di Vortex Strike uno del 2009 denunciato dalla signora Livotto Fiorella, caso emblematico di questa storia, e quello del signor Gianni Marchi successo il giorno prima di Pasqua di quest'anno. La signora Fiorella Livotto ha fatto richiesta di risarcimento denunciando danni per 17.250 euro e ha puntualmente richiesto ad AerTre di individuare la compagnia di appartenenza dell'aereo che gli aveva danneggiato la casa. AerTre ha segnalato chi aveva causato il danno, Ryanair Ltd. Il legale della signora Livotto, non avendo avuto nessun riscontro da Ryanair Ltd, coinvolge e pretende risposte da ENAV responsabile del traffico aereo civile e dalla società di gestione dell'aeroporto di Treviso AerTre che a vario titolo si smarcano dicendo che non sono responsabili dell'accaduto. La Livotto insiste a richiedere i danni alla Ryanair Ltd, risultato: le arriva una lettera di minaccia da parte del pool di avvocati della compagnia low cost irlandese con la diffida di continuare ad avanzare richieste. E' chiaro che dopo questo fatto le denunce di danni da parte dei cittadini sono diminuite sia per paura che per senso di impotenza.

L'altra storia è l'ultimo atto di questa cronaca di danni e sopprusi, quella del signor Gianni Marchi. Nel giorno precedente la domenica di pasqua 2013, le tegole del suo tetto sono state risucchiate verso l'alto e quindi sono precipitate al suolo del suo cortile e sulla strada adiacente senza fortunatamente causare alcunché alle persone. Il signor Marchi ha avuto il coraggio di denunciare il fatto prima chiamando i vigili del fuoco per una verifica e poi, attraverso mille difficoltà, ha denunciato il fatto ai carabinieri. **In allegato la documentazione dei due fatti.**

Sarebbe bello che accadesse come negli aeroporti di tutta Europa dove ogni evento denunciato dagli abitanti delle case viene registrato e comporta un immediato intervento di una Task Force predisposta allo scopo dalle società di gestione, ma crediamo che a Treviso sarebbe come chiedere il cielo.

In ogni caso se, come da previsione, i decolli verso Quinto di Treviso saranno - salvo per ragioni meteo - via via meno frequenti con l'incremento dei voli/movimenti in pista, tutti gli avvicinamenti ed atterraggi continueranno ad operare sulla pista attuale, la 07. Quella sulla quale è installata la procedura ILS di I° Categoria, e questo determina un carico acustico elevato, se non eccessivo, sull'abitato di Quinto di Treviso. Diventerebbe di fatto inagibile, per superamento dei livelli di criticità acustica. Certo invece, che si potrebbe parlare di sostenibile mitigazione se il sistema di ILS servisse anche la testata opposta, la 25 ma

questo è impossibile perchè non esistono spazi sufficienti per rendere operativo tale sistema. In questo senso l'aeroporto di Treviso per i suoi limiti di sedime aeroportuale, comparato al carico di voli previsto dal Master Plan è come un uccello che vola con una sola ala. **Crediamo che questa limitazione di fatto dell'operatività della testata 25 debba essere presa in considerazione dalla COMMISSIONE.**

Gli stessi limiti che la VS Commissione dovrebbe osservare nell'esposizione dell'altro documento presentato sempre da Aertre/ Thetis: **Valutazione di Incidenza al punto 3.5 Misure progettuali di attenuazione.** Per quanto riguarda le misure di attenuazione per la fase di esercizio, al secondo punto della pagina 47 il documento recita:

“adozione di misure di mascheramento attraverso la piantumazione di idonee macchie arboreo-arbustive di tipo autoctono;”

Vorremmo ricordare che la società di Gestione era già stata sollecitata nel 2007 dal Ministero dell'Ambiente nel realizzare adeguate aree verdi e delle quali nei dintorni e nei comuni interessati dalla struttura aeroportuale non ve n'è traccia, sono anni che i residenti limitrofi al perimetro dell'aeroporto denunciano la mancanza di qualsiasi barriera o sistema per il contenimento dell'impatto aeroportuale. Nel Documento VIA 2007_398 il Ministero prescriveva al punto 1:

“la cortina arborea lungo il perimetro dell'aeroporto, già proposta nel SIA ma con due file di alberi, dovrà essere almeno con triplice filare d'alberi”.

Nello stesso documento alla voce compensazioni:

“a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area verde con messa a dimora di alberi , arbusti ed essenze prative per un'estensione di almeno 10 ettari, anche non contigui, ma nei comuni limitrofi all'aeroporto, assumendone la manutenzione.”.

Considerando la prescrizione al punto 1 ci chiediamo anche come la stessa possa essere adottata dalla società AerTre vista la ridotta dimensione del sedime aeroportuale (1550000m²) risultante essere circa la metà rispetto a scali simili e con movimentazioni di aeromobili paragonabili all'aeroporto “Canova” a fine PSA. Lo stesso spazio a disposizione per interventi di mitigazione si ridurrà ulteriormente dopo la realizzazione della Taxy-Way prevista nel 2018 (Tabella 3-4 pag.45) in modo che la stessa rispetti le aere di sicurezza imposte da Enac. Il proponente stesso dichiara al punto 3.2 la difficile gestione degli spazi interni della struttura:

“...considerando la ristrettezza degli spazi disponibili...”.

Segnaliamo inoltre che nell'ottobre del 2012 la società aeroportuale per far funzionare il nuovo sistema ILS di 2°Cat ha effettuato con l'autorizzazione dell'Ente Parco del Sile numerosi tagli, di importante entità, proprio nel perimetro del sedime aeroportuale e anche all'interno di proprietà private eliminando così i pochi sistemi di mitigazione naturali esistenti dimostrando ancora una volta che l'esigenza della struttura è quella di avere più spazi e non si può oggettivamente permettere di utilizzare le aree per creare barriere fonoassorbenti, confermando la tesi delle forti criticità. Molto ad effetto la metafora usata da un noto ingegnere trevigiano a proposito dell'ampliamento del Canova: “a xè come far crescer un baobab inte un piter”; **è come far crescere un baobab dentro un vaso di fiori!**

Ancora in tema di mitigazione sempre al punto **3.5 Misure progettuali di attenuazione - Valutazione di Incidenza**, pagina 47, il documento recita:

“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;”

L’operatività al solo periodo diurno e la chiusura dello scalo dalle 23 alle 06 non sono “gentili” concessioni fatte dal gestore ma sono dei legittimi decreti legge già esistenti. Ricordiamo appunto che esiste un divieto di effettuare voli notturni emesso con D.P.R 11 dicembre 1997 n° 496, modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n°476 che all’art. 5 e dice:

“...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali.”.

Il divieto è stato anche confermato dallo stesso Ministero dell’Ambiente con prot.DVA2011-000049 e spesso non considerato dalla società di gestione. AerTre non regala niente a nessuno, anzi a causa dei continui sforamenti con conseguenti proteste di molti residenti ha costretto la nostra associazione, il Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Treviso, a una denuncia. Difatti, dopo innumerevoli decolli notturni nella notte del 12 febbraio 2013 abbiamo effettuato un esposto al Comando provinciale dei Carabinieri di Treviso (allegato n°2) anche se questa nostra azione non ha portato ad un cambiamento di atteggiamento della gestione aeroportuale visti anche i successivi voli effettuati in orario notturno. Per evidenziare le innumerevoli violazioni riassumiamo alcune partenze da inizio 2013 di voli commerciali eseguiti con aerei Boeing B737-800, che provocano un considerevole impatto acustico soprattutto negli orari notturni:

Data	Volo	Destinazione	Compagnia	Previsto	Effettuato
20/01/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	20:10	23:40
09/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	00:12(10/02/2013)
11/02/2013	FR8874	Palermo	Ryanair	17:00	03:00(12/02/2013)
11/02/2013	FR6572	East Midlands	Ryanair	17:15	00:32(12/02/2013)
11/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	02:35(12/02/2013)
11/02/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	21:15	02:28(12/02/2013)
11/02/2013	FR4827	Cagliari	Ryanair	22:20	02:44(12/02/2013)
23/03/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	21:50	23:39
02/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	23:45
09/04/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	22:25	23:04
16/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	00:28(17/04/2013)
21/04/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	22:50	23:18

*A queste partenze in orario notturno molte volte corrispondono anche arrivi in orario notturno.

Tutto ciò scritto per dimostrare che già oggi con circa 20000 voli/anno gli impatti sulla popolazione e sull’ambiente sono alti tanto da rendere una ulteriore richiesta di ampliamento impossibile da sopportare per tutto il territorio circostante. Invece se di mitigazioni si deve parlare, queste vanno cercate e disegnate guardando i nuovi scenari della situazione trasporto aereo del Nord Est.

1. L’aeroporto di Treviso opera in sinergia con l’aeroporto Marco Polo di Venezia che nel 2011 per 6 mesi, durante la chiusura dell’aeroporto di Treviso, è riuscito ad assorbire interamente il traffico aereo dello scalo Trevigiano. Riteniamo che con un

minimo di ristrutturazione aziendale, riuscirebbe ad assorbire nell'arco di un anno anche fino a 10000 voli.

2. Esiste già un primo accordo tra SAVE azionista di maggioranza di Aer Tre spa, e la Regione Friuli Venezia Giulia per l'acquisizione della quota di maggioranza dello scalo Ronchi dei Legionari che ora la Regione detiene. Questa nuova situazione porterebbe in ogni caso a decentralizzare il traffico aereo low cost. Oggi questo aeroporto è poco utilizzato e sicuramente sarebbe in grado di assorbire quella quantità di voli destinati all'ampliamento dell'aeroporto di Treviso. L'aeroporto è anche collegato con la ferrovia Venezia Trieste.
3. La crisi economica sta contraendo il mercato del traffico aereo soprattutto quello low cost che interessa totalmente il traffico commerciale di Treviso, quindi non c'è una necessità immediata di ampliamento, semmai di riordino della struttura ricettiva per quanto riguarda la viabilità di fronte al terminal.
4. Altre alternative si affacciano con la spending review, i tagli della spesa pubblica. Nei mesi scorsi è stato annunciato il riordino delle Forze Armate e tra i tagli previsti ci sono la dismissione di una serie di Aeroporti Militari del Nord Italia, oramai poco utili anche con il variare degli scenari delle tensioni geopolitiche. Le minacce ed i conflitti da Nord Est si sono spostati in Medio Oriente e quindi sono maggiormente strategici gli aeroporti militari del Sud Italia. Nella nostra zona è attualmente operativo l'Aeroporto Militare di Istrana, uno di quelli in lista di dismissione, che si trova a 6 Km da Treviso e ha un doppio collegamento ferroviario nei due lati lunghi del sedime. L'area di sedime è quasi il doppio di quella di Treviso e non ha urbanizzazione nelle testate della pista luogo ideale per creare quella mobilità intermodale tanto decantata da ENAC nel suo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Proponiamo queste soluzioni perchè crediamo che sia il quadro economico, quello degli interventi e quello degli impatti è sicuramente molto più realizzabile e realistico della forzatura di un Master Plan che può essere applicato in strutture più ricettive e spazialmente più grandi. Il limite dei voli di 16300 voli, secondo noi è una quantità ancora sostenibile per le capacità del territorio e le circostanze spaziali in cui opera l'aeroporto stretto tra il Parco del Sile, una strada fortemente trafficata come la S.S. Noalese e due Centri densamente urbanizzati come Quinto e Treviso. Se si chiede un ampliamento va creata un'alternativa sostenibile.

CRITICITA' INTERVENTI SULLA VIABILITA' E INRTERMODALITA'

Per quanto riguarda la viabilità e l'accessibilità all'aeroporto, apprezziamo gli sforzi di AerTre che al punto **3.3 Interventi sulla viabilità, 3.3.1 Soluzioni per la fluidificazione del traffico; nelle sue Integrazioni Volontarie** modifica notevolmente la prima proposta presentata nel SIA del VIA del Master Plan aumentando la capacità del rondò e soprattutto inserendo un'alternativa al semaforo pedonale ipotizzando un ponte sopraelevato per far attraversare gli utenti dello scalo. Sì, per fare la Rotatoria e modificare la viabilità Aertre abbatte le due case private di fronte al Terminal ed espropria il giardino di un'alta proprietà che è di fianco, ma sicuramente questa soluzione darà più respiro alla caoticità del traffico attuale.

Quello che però ci si dimentica di dire è che nel piano degli interventi questa dovrebbe

essere un'opera prioritaria già oggi necessaria prima di qualsiasi ampliamento vista la forte congestione di traffico sulla direttrice Quinto di Treviso – Treviso, viale della Repubblica. Si propone un progetto enunciando l'intervento di Comune, Provincia e Regione, ma non c'è accordo di programma e soprattutto rimane alieno ed incoerente con il PAT, Piano di Assetto del Territorio del comune di Treviso che a tutt'oggi non prevede modifiche corrispondenti con le proposte di AeTre. Andrebbe ipotizzata la copertura finanziaria che con espropri, ponte sopraelevato, la rotonda ed altro andrebbe a gravare pesantemente sulle casse degli enti pubblici in questo momento senza risorse. Soprattutto non prevede nessuna intermodalità e quindi nessuna mitigazione sugli inquinanti immessi in atmosfera dall'aumento del traffico su gomma, unica modalità prevista. Quindi, considerando, l'ampliamento previsto dal Masterplan, va giudicato ancora come insufficiente l'intervento sulla viabilità e i suoi impatti non essendo oltretutto previste misure di abbattimento delle polveri sottili, CO2, altri inquinanti prodotti dal traffico che sarà sicuramente in aumento di fronte all'aerostazione.

Treviso 27.04.2013

Elenco firmatari:
 Presidente Italia Nostra Onlus sezione di Treviso

PRESIDENTE pro tempore
 SEZIONE DI TREVISO DI ITALIA NOSTRA Onlus

Cognome.....	SCARPA	 <p>Firma del titolare <i>Romeo Scarpa</i> 22/12/2008</p> <p>IL SINDACO <i>[Signature]</i></p> <p>DIRITTI Euro 5,42</p>
Nome.....	ROMEO	
data di nascita.....	14/01/1963	
(atto di nascita n. 100 P. IIS B.....)		
es. ELEUTER. (CB)..... (.....)		
Cittadinanza.....	ITALIANA	
Residenza.....	TREVISO	
Via.....	VIA S. ELENA IMPERATRICE, 31	
Stato civile.....	CONIUGATO	
Professione.....	INGEGNERE	
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI		
Statura.....	mt. 1,87	
Capelli.....	castano chiari	
Occhi.....	caelesti	
Segni particolari.....	===	

CF SCR RTTO 63A 14 2 133F

<p>SCADENZA: 22/12/2008</p> <p>COMUNE DI TREVISO validità prorogata ai sensi dell'art. 31 del D.L. 25/6/2003 n. 112 fino al 22 DIC. 2013</p> <p>7 MAR 2011 P. D. SINDACO IL DELEGATO <i>[Signature]</i> AJ 1873383</p>	<p>REPUBBLICA ITALIANA</p> <p>COMUNE DI TREVISO</p> <p>CARTA D'IDENTITA'</p> <p>N° AJ 1873383</p> <p>DI SCARPA ROMEO</p> <p>PROVINCIA DI VENEZIA COMUNE DI TREVISO ROMEO SCARPA</p>
---	--

Presidente Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso.

[Handwritten signature]

Giovanni De Luca

[Handwritten signature]

Antonella Vazzoler

[Handwritten signature]

Marco Moratto

[Handwritten signature]

Giulio Corradetti

[Handwritten signature]

Stefania Duregon

[Handwritten signature]

Elio Mantini

[Handwritten signature]

Presidente ANPI Treviso

[Handwritten signature]

LA PRESIDENTE
Silvana Carchidi

[Handwritten signature]

Legambiente circolo di Treviso