



COMUNE DI QUINTO DI TREVISO

PROVINCIA DI TREVISO

Piazza Roma, 2 - 31055 Quinto di Treviso TV - Tel. 0422/472311 Fax 0422/472380

Codice Fiscale 80008290266 P.Iva 01253020265

www.comune.quintoditreviso.tv.it

Quinto di Treviso, 8/05/2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee
Servizio IV – Tutela e qualità del Paesaggio
Via San Michele, 22
00154 ROMA

Regione Veneto
Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.
Cannaregio, 99
30121 – VENEZIA
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Treviso
Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS
Via Val di Breda, 116
31100 – TREVISO
protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

p.c. Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura, 40
31100 - TREVISO
segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

p.c. Comune di Treviso
Via del Municipio, 16
31100 – TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it

p.c. Comune di Zero Branco
Piazza Umberto I, 1
31059 ZERO BRANCO (TV)
legalmail@pec.comunezerobranco.it

Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova" (pubblicato il 9 marzo 2012)

PREMESSA

Le previsioni di crescita dell'aeroporto

L'aeroporto di Treviso è nato come infrastruttura militare, aperta successivamente al traffico civile attorno alla metà degli anni 30. Accoglie oggi anche l'Aeroclub di Treviso. Nel 1953, su iniziativa degli enti locali, sorse la prima aerostazione civile e nel maggio dello stesso anno venne inaugurato il primo volo internazionale. L'aeroporto funse da scalo di riferimento anche per Venezia, fino all'inaugurazione dell'aeroporto Marco Polo nel 1960, ed al conseguente trasferimento dei voli. L'apertura dell'aeroporto di Venezia segnò il declino dell'aeroporto trevigiano, fino al 26 giugno del 1992, quando - con DM n. 473-T – venne disposta la nascita del "sistema aeroportuale" Venezia – Treviso, sancito successivamente dal DM n. 473-T del 26/06/1996.

Lo scalo trevigiano entrò così nel Sistema Aeroportuale di Venezia, a seguito della collaborazione tra Save, gestore dello scalo veneziano e la locale AERTRE: la prima entra nel pacchetto azionario della seconda (detenendone oggi l'80% delle quote) e l'aeroporto di Treviso diventa lo scalo secondario di Venezia, destinato ai voli charter, agli spedizionieri aerei e ai vettori low-cost.

La divisione di competenze tra Aeronautica Militare, ENAC e Gestore e delle relative responsabilità si è notevolmente semplificata con il passaggio di status dell'aeroporto a scalo civile, grazie al trasferimento delle attività dell'AM all'aeroporto di Istrana e la conseguente acquisizione da parte di ENAC delle aree e delle infrastrutture militari. Resta da realizzare il passaggio del controllo del traffico aereo dall'AM ad ENAV.

Lo scalo Antonio Canova di Treviso, è stato oggetto di significative trasformazioni concentrate negli ultimi 10 anni: la specializzazione nei voli *low cost*, la parallela progressiva riduzione delle attività dell'Aeronautica Militare, la più recente riduzione delle attività cargo, il nuovo terminal passeggeri inaugurato nel 2007.

Il Master Plan, oggetto della VIA, si basa sulle analisi e sulla configurazione degli scenari di crescita dello Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale, redatto dall'ENAC, che ha sancito il ruolo dello scalo di Treviso quale supporto e complemento rispetto allo scalo di Venezia.

I dati relativi agli ultimi 3 anni nei tre scali veneti (Venezia, Verona e Treviso) riportati in figura 1, rilevano un andamento nel complesso negativo negli anni 2008 e 2009, con una rilevante ripresa del traffico passeggeri nel 2010, a fronte di un calo del numero di movimenti. Quest'ultimo dato dimostra un positivo aumento dell'indice di riempimento degli aeromobili. Si rileva invece un calo costante del traffico cargo dal 2008 al 2010 (Fonte: Master Plan).

I dati sull'andamento del traffico aereo nell'aeroporto di Treviso negli ultimi anni evidenziano:

- nel 2008 (rispetto al 2007) si è registrato un incremento del traffico passeggeri del 10%, (a fronte di un -1,8% a livello medio nazionale),
- trend positivo che si è mantenuto anche nel 2009, con un aumento del 4,1%, in controtendenza rispetto al traffico nazionale, che ha invece registrato un calo del 2,3% e nel 2010,
- con un aumento del 21% rispetto al 2009, risultato molto superiore alla media italiana del +7% registrata nello stesso anno (figura 2).

Sempre secondo i dati citati dal Master Plan, il numero di movimenti ha subito importanti incrementi nel 2001 (del 102%) e nel 2005 (dell' 81,7%), superando nel 2010 i 20 mila movimenti annui. Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti nazionali ha avuto

un picco nel 2002, per poi tornare a valori intorno ai 3 mila movimenti e diminuire drasticamente nel 2008. Nel 2009 si è avuta una buona ripresa e infine nel 2010 si è registrato un altro forte calo. Il numero di voli internazionali invece ha avuto una crescita costante, con quasi 10 mila voli già nel 2007, per arrivare ai 13 mila voli del 2010 (Figura 3).

Aeroporto	Movimenti		Passeggeri		Cargo	
	n.	%		%	tons.	%
Traffico 2008						
Treviso	19.120	-1,0	1.709.000	10,4	8.646	-50,9
Venezia	79.891	-10,0	6.893.000	-2,6	30.682	28,0
Verona	40.783	-5,2	3.402.000	-3,1	7.514	-18,0
Totale Veneto 2008	139.794	- 7,5	12.004.000	-1,1	46.842	-7,4
Traffico 2009						
Treviso	18.300	-3,9	1.778.000	4,1	2.700	-68,0
Venezia	75.800	-5,1	6.717.000	-2,6	32.500	-6,0
Verona	37.900	-7,0	3.066.000	-9,9	6.300	-15,7
Totale Veneto 2009	132.000	-5,6	11.561.000	-3,7	41.500	-11,4
Traffico 2010						
Treviso	20.600	12,0	2.152.000	21,0	2.900	6,1
Venezia	74.700	-1,5	6.869.000	2,3	37.600	15,6
Verona	37.000	-2,7	3.024.000	-1,4	4.600	-26,9
Totale Veneto 2009	132.300	0,2	12.045.000	21,9	45.100	-5,2

Figura 1 Fonte Assaeroporti (citata nel Master Plan)

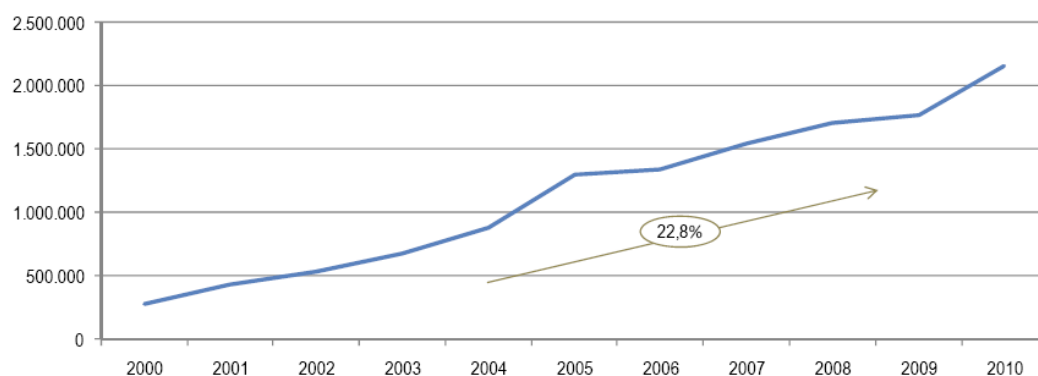


Figura 2 Andamento del traffico passeggeri dell'Aeroporto di Treviso (Fonte: Master Plan)

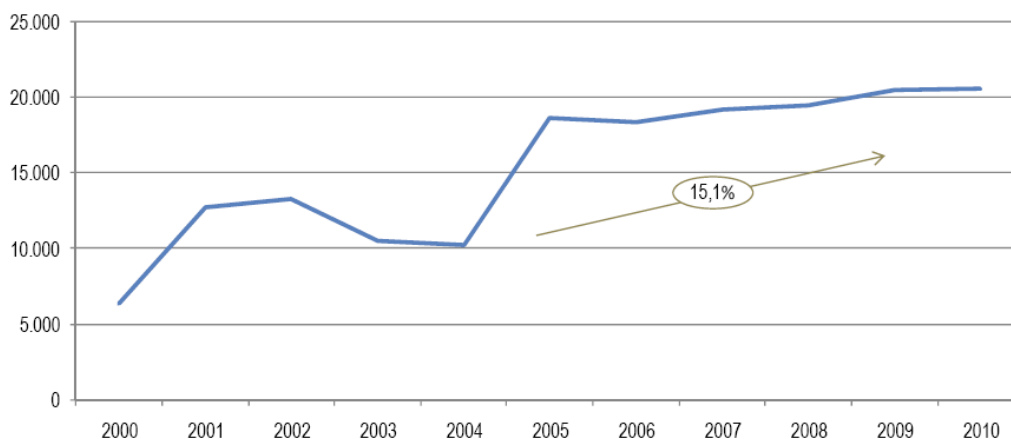


Figura 3 Andamento de movimenti passeggeri dell'Aeroporto di Treviso (Fonte: Master Plan)

A fronte di questi andamenti, il Master Plan utilizza tre metodi di stima delle previsione di traffico, fino all'orizzonte 2030 (i risultati sintetici sono riportati in Figura 4).

ANNO	PASSEGGERI					
	Traffico commerciale		Aviazione Generale		Traffico totale	
	Passeggeri	Variaz. %	Passeggeri	Variaz. %	Passeggeri	Variaz. %
2009	1.758.267	3,3%	6.966	-4,7%	1.765.233	3,3%
2010	2.145.582	22,0%	6.581	-5,5%	2.152.163	21,9%
2011	2.296.135	7,0%	6.680	1,5%	2.302.814	7,0%
2012	2.457.198	7,0%	6.813	2,0%	2.464.011	7,0%
2013	2.629.543	7,0%	6.950	2,0%	2.636.492	7,0%
2014	2.813.958	7,0%	7.089	2,0%	2.821.047	7,0%
2015	2.898.448	3,0%	7.230	2,0%	2.905.678	3,0%
2016	2.985.473	3,0%	7.375	2,0%	2.992.848	3,0%
2017	3.075.111	3,0%	7.522	2,0%	3.082.634	3,0%
2018	3.167.440	3,0%	7.673	2,0%	3.175.113	3,0%
2019	3.262.540	3,0%	7.826	2,0%	3.270.366	3,0%
2020	3.360.494	3,0%	7.983	2,0%	3.368.477	3,0%
2021	3.461.389	3,0%	8.143	2,0%	3.469.532	3,0%
2022	3.565.312	3,0%	8.305	2,0%	3.573.618	3,0%
2023	3.672.355	3,0%	8.471	2,0%	3.680.826	3,0%
2024	3.782.610	3,0%	8.641	2,0%	3.791.251	3,0%
2025	3.896.175	3,0%	8.814	2,0%	3.904.988	3,0%
2026	3.974.098	2,0%	8.990	2,0%	3.983.088	2,0%
2027	4.053.580	2,0%	9.170	2,0%	4.062.750	2,0%
2028	4.134.652	2,0%	9.353	2,0%	4.144.005	2,0%
2029	4.217.345	2,0%	9.540	2,0%	4.226.885	2,0%
2030	4.301.692	2,0%	9.731	2,0%	4.311.423	2,0%
CAGR	3,4%		1,9%		3,4%	

Figura 4 Sintesi delle previsioni di incremento del traffico passeggeri (Fonte: Master Plan)

In particolare si prevede anche una ripresa del traffico merci, malgrado l'andamento passato fortemente negativo (Figura 5).

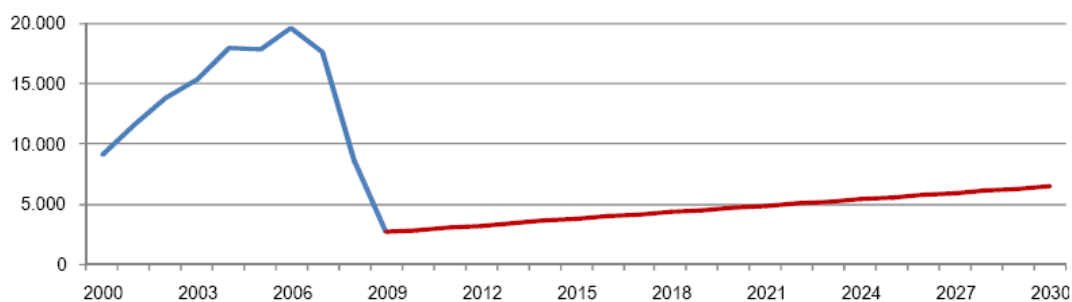


Figura 5 Sintesi delle previsioni di incremento del traffico merci (Fonte: Master Plan)

La crescita dell'aeroporto di Treviso è da un lato limitata dalle condizioni territoriali al contorno, dall'altro coordinata con quella dello scalo di Venezia che potrà disporre in futuro di più rilevanti potenziamenti sia delle infrastrutture aeroportuali che dell'accessibilità e dell'intermodalità con l'introduzione del collegamento ferroviario.

L'obiettivo dichiarato da perseguire dal Master Plan è in primis verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, tenendo conto delle limitazioni all'espansione dovute ai vincoli territoriali (fiume Sile, autostrada Noalese, ecc.), dell'opportunità di una riorganizzazione funzionale delle aree land side e dell'impatto ambientale dell'aeroporto, soprattutto per quanto riguarda il Comune di Quinto di Treviso adiacente allo scalo.

La procedura di VIA e i precedenti provvedimenti

Il Masterplan dell'Aeroporto Antonio Canova di Treviso è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA - (ex Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Oltre al sopra citato allegato II del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., l'ulteriore riferimento legislativo è rappresentato dal DPCM 27.12.1988, il cui art. 8 stabilisce che "con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:

- nel caso di nuovi aeroporti o di aeroporti già esistenti per i quali si prevede la realizzazione di piste di lunghezza superiore ai 2.100 metri od il prolungamento di quelle esistenti oltre i 2.100 metri;

- nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2.100 metri, qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa.

Al di là di alcuni aspetti regolamentari modificati dalla legislazione successiva, quali il riferimento all'articolo della 6 della legge 349/86, oggi abrogato e sostituito dal D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., ai progetti di massima, in luogo dei progetti definitivi, o alla lunghezza pista, 2.100 invece di 1.500 metri, il succitato articolo di fatto afferma che le modifiche dei Piani di sviluppo aeroportuali comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura, debbano essere assoggettate a procedura VIA e che questa debba avere ad oggetto l'intero sistema aeroporto.

I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sono conformi all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale), e una Sintesi non tecnica.

Il SIA e la documentazione correlata sono sviluppati tenendo in considerazione il pregresso delle procedure di VIA avviate nel passato per lo stesso aeroporto ed in particolare dei seguenti documenti:

- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazioni dell'agosto 2007): questa procedura di è conclusa con **Parere interlocutorio negativo** circa la compatibilità ambientale del progetto di incremento fruitivo dell'Aeroporto di Treviso;
- istanza del MATTM del 14 maggio 2007 sul SIA Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (versione di dicembre 2002); il progetto delle opere di rifacimento della pista è stato escluse dall'assoggettamento a VIA, **ma nel parere relativo si fa esplicito riferimento alla condizione di non incremento del traffico aereo**;
- SIA del Masterplan dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso (aggiornamenti ed integrazione dell'aprile 2005).

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), il Masterplan è stato inoltre sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997), per cui è stato elaborato un documento distinto (Relazione di Valutazione di incidenza), coerente nei contenuti al SIA, che contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Masterplan su habitat e specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto.

Tutto ciò premesso, si presentano le seguenti

OSSERVAZIONI

Competenze

Il proponente lo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso risulta essere l'ENAC.

Come riportato nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), ai sensi delle principali normative e regolamenti di riferimento per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA):

- ☐ Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti_2003; 4 Emendamento 30 gennaio 2008;
- ☐ Nota ENAC 02.05.2008 _ Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- ☐ Circolare ENAC APT 21 del 30.01.2006;
- ☐ DL 251/95, convertito in L 351/95;
- ☐ Circolare del Ministero Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23.02.1996;
- ☐ Linee Guida Enac per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali 01.10.2001;
- ☐ Doc. 9157 Airport Design Manual;
- ☐ ICAO Annesso 17;
- ☐ Doc. ICAO 9184, Airport Planning Manual;
- ☐ FAA AC 150/5360-13, Planning And Design Guidelines For Airport Terminal Facilities;
- ☐ IATA Airport Development Reference Manual,

le convenzioni di gestione totale stabiliscono la competenza dell'ENAC a "regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali" e la competenza del gestore a presentare, entro un anno dall'affidamento, o comunque entro i termini stabiliti da norme speciali, il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente con il programma generale degli interventi, per la conseguente approvazione dell' ENAC.

Per quanto sopra, ENAC - ente di diritto pubblico - è il soggetto che valida i Piani di Sviluppo Aeroportuali presentati dalle Società Aeroportuali.

È quindi evidentemente anomalo il fatto che ENAC sia da un lato controllore della regolarità degli interventi pianificatori di sviluppo degli aeroporti e controllato, in quanto - nel caso di Treviso - è il "proponente" della procedura di VIA.

Si chiede dunque di verificare la compatibilità della proposta di SIA da parte di ENAC.

Dovere di assoggettabilità del Master Plan alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

L'art. 6 c. 1 del D. Lgs. 4/2008 (modificativo del D.Lgs. 152/2006 – Norme in materia ambientale), sancisce che "La valutazione ambientale strategica (VAS) riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale".

L'art. 6 c. 2, lettera a) precisa poi che sono sottoposti a VAS tutti i piani e programmi elaborati *per il settore dei trasporti* e – lett. b) – i piani e programmi per i quali, *in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i..*

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (o Master Plan), è a tutti gli effetti un piano, ovvero un insieme sistematico di opere strutturali e infrastrutturali nel settore dei trasporti.

Quindi prima o contestualmente alla Valutazione di Impatto Ambientale il Master Plan deve essere sottoposto anche alla procedura di VAS, la quale si svolge parallelamente alla procedura di redazione del Master Plan stesso, preoccupandosi di valutare gli effetti ambientali della scelta strategica di sviluppo dell'aeroporto, prima ancora che l'impatto delle singole opere che ne compongono il piano di sviluppo.

Infatti, per quanto riguarda le scelte progettuali vere e proprie, il Masterplan spesso non contempla sufficienti dettagli, limitandosi ad individuare le caratteristiche generali degli interventi strutturali ed infrastrutturali.

Si chiede di verificare il dovere di assoggettabilità del Master Plan alla procedura di VAS.

Possibile coinvolgimento di altri comuni nelle aree di interferenza delle nuove rotte di decollo

Per quanto più oltre argomentato, non si può escludere l'eventualità che altri comuni siano interessati dalle nuove rotte di decollo previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Si chiede di verificare il dovere di coinvolgimento nella procedura di VIA del Comune di Zero Branco e di adeguare il procedimento partecipativo di conseguenza.

Alternative di progetto

Lo SIA si regge sull'ipotesi che le rotte di decollo siano modificate come da studio ICAO commissionata dalla società gestore dell'Aeroporto di Treviso.

Tale soluzione NON risultava approvata alla data di presentazione dello studio, né lo è ad oggi (figura 6).

Lo SIA NON considera nel traffico aereo i movimenti relativi all'Aeroclub.

Poiché il Ministero dell'Ambiente aveva già espresso parere negativo nel maggio 2007 alla proposta di SIA (iniziata nel 2002) per incremento traffico (richiesta di aumento di voli su Treviso), identificando in "16.300 limite che ambientalmente può sostenere l'aeroporto di Treviso", si richiede che il Ministero dell'ambiente valuti il nuovo progetto con riferimento ai 16.000 movimenti previsti più quelli dovuti all'Aeroclub!
--

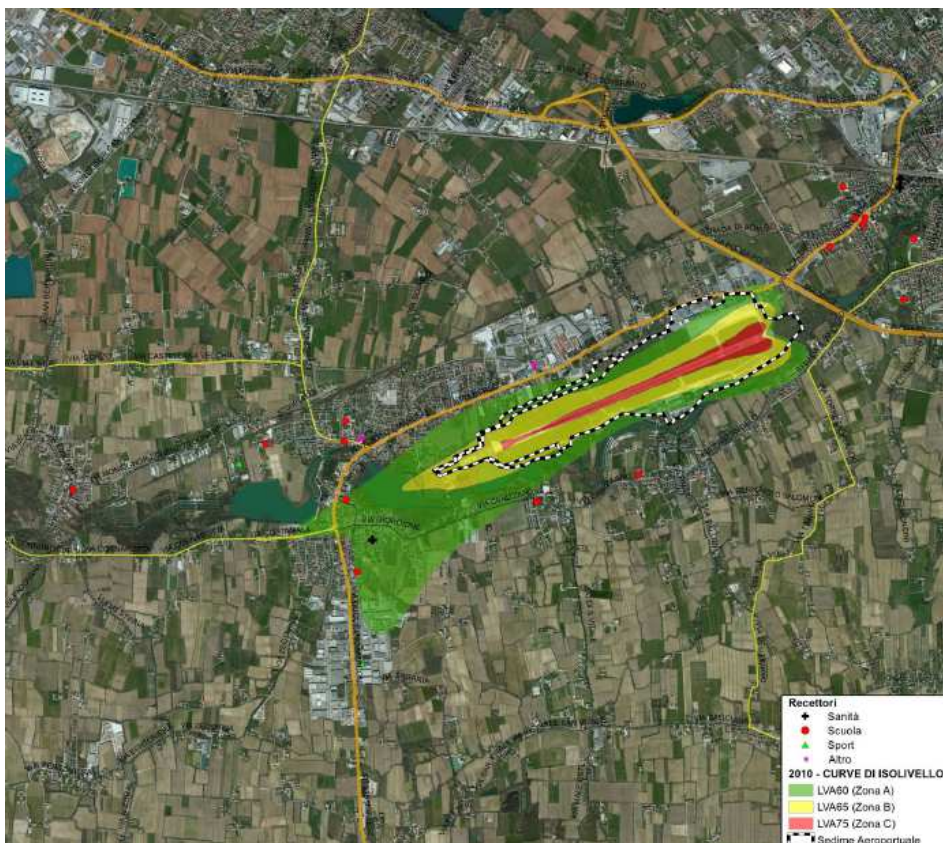


Figura 6 Scenario di classificazione acustica con nuove rotte di decollo (PBA) non ancora autorizzate

Si chiede pertanto che tale scenario NON autorizzato sia considerato quale alternativa nella VIA. Si valutino pertanto i diversi scenari (rotte attuali e nuove rotte) quali alternative di progetto e si condizioni l'eventuale giudizio positivo di compatibilità ambientale alla loro valutazione comparativa e alla effettiva autorizzazione degli scenari non autorizzati.

**Il Master Plan riguarda il periodo temporale 2011-2030, ma ad oggi (maggio 2012) la procedura non è conclusa. Esso quindi non può riguardare interventi o previsioni del 2010 o del 2011 e va in questo senso aggiornato.
Di conseguenza va aggiornata anche l'opzione zero che contempla opere già di fatto realizzate.**

Quadro di Riferimento Programmatico

Il Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA deve valutare la coerenza tra la previsione progettuale e l'insieme di Piani e Programmi esistenti aventi riferimento all'area in esame.

Nel quadro programmatico si evidenzia una coerenza qualitativa da ALTA a BASSA e anche NON APPLICABILE nel caso in cui, secondo lo studio, non si tratti l'argomento aeroporto all'interno dei piani stessi.

Per quanto riguarda il Piano di Risanamento Atmosferico del Comune di Quinto, si osserva che la conclusione è NON APPLICABILE.

Ora, il fatto che il Piano suddetto secondo quanto riportato nello SIA non tenga in considerazione l'aeroporto, non esime dalla considerazione che l'ampliamento aeroportuale incide sulla qualità atmosferica. Dunque si dovrebbe confrontare tale ampliamento con gli obiettivi del Piano di risanamento atmosferico del Comune di Quinto di Treviso, identificandone o meno la coerenza.

La compatibilità con la Classificazione acustica del Comune di Quinto di Treviso è definita MEDIA, il che significa che si possono verificare possibili interferenze. Non viene per altro specificato come queste interferenze possano trovare risoluzione.

Anzi nello SIA il Piano di Classificazione acustica viene ritenuto illegittimo, in quanto – alla data di presentazione dello SIA - non recepiva le nuove disposizioni ENAC in merito alla zonizzazione delle fasce di rumore aeroportuale (disposizioni recepite dal Consiglio Comunale il 20 aprile 2012). Si stigmatizza come, al di là di ogni giudizio di merito, NON sia compito dello SIA pronunciarsi circa la legittimità o meno di un atto approvato dal Consiglio Comunale.

Più problematica è peraltro la conclusione di compatibilità ALTA con i vincoli ambientali e paesaggistici.

Come noto e riportato anche nella documentazione dello SIA, l'aeroporto lambisce l'area del Parco del Sile ed alcune aree di proprietà militare sono all'interno del Parco stesso.

Oltre al Parco Regionale del Fiume Sile con cui il sedime aeroportuale confina, vincolato ai sensi dell'art. 142 comma "F" del D.Lvo 42/2004 e alle Ville Venete di Quinto di Treviso, vincolate ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004, una parte del sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Quinto di Treviso risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico. Un'altra area del sedime aeroportuale è vincolata ai sensi dell'art. 142 comma "C" del D.Lvo 42/2004 in quanto ricade all'interno della fascia di 150 m dall'argine del fiume Sile.

Infine, il sedime aeroportuale confina con il Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" nonché la Zona di Protezione Speciale (ZPS) "IT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio".

Per quest'ultimo motivo, lo SIA è integrato con la Valutazione di Incidenza (VINCA).

La VINCA, come noto, è redatta per evidenziare le possibili interferenze tra opere e SIC-ZPS, non soltanto con riferimento ai sedimenti specifici, ma anche agli intorno di tali zone protette integralmente. Esistono infatti aree di sensibilità nell'intorno dei siti che sono oggetto di protezione.

La compatibilità con tali siti NON può quindi essere ALTA, altrimenti non si sarebbe redatta la VINCA.

A supporto di tale osservazione il recente Atto della Camera dei Deputati:

La Camera, premesso che: la tutela della biodiversità avviene principalmente con l'istituzione e successiva gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la rete ecologica europea Natura 2000. Questa rete si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), che al termine dell'iter istitutivo divengono Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.), e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) in funzione della presenza e rappresentatività sul territorio di habitat e specie animali e vegetali; ad oggi sono state individuate da parte delle Regioni italiane 2255 (di cui 284 coincidenti con ZPS designate, i cosiddetti siti di tipo C) che, rispondendo ai requisiti della Direttiva Habitat, sono state proposte dal nostro Paese

alla Comunità Europea, come Siti di Importanza Comunitaria (SIC); è doveroso inserire nell'ambito della normativa relativa alla progettazione delle infrastrutture aereoportuali del decreto legislativo 9 maggio 2005, n.96, il divieto chiaro ed esplicito di ampliamento, ristrutturazione e manutenzione straordinaria per gli aeroporti i cui sedimi incidono su siti in zone SIC e ZPS o nelle loro immediate vicinanze;

impegna il Governo

a mettere in atto ogni azione necessaria, anche di carattere normativo, per tutelare le aree naturali protette, anche prevedendo il divieto per gli aeroporti i cui sedimi incidono su siti in zone SIC e ZPS o nelle loro immediate vicinanze, di procedere con opere di costruzione, ampliamento o ristrutturazione volte all'aumento del numero dei movimenti dei velivoli rispetto a quello già autorizzato al 31 dicembre 2011.

Il Governo esprime parere favorevole sugli ordini del giorno Dozzo n. [9/4865-AR/121](#) e Barbaro n. [9/4865-AR/123](#).

Riferimenti:

ODG IN ASSEMBLEA SU P.D.L. 9/04865-AR/121

Legislatura: 16

Seduta di annuncio: 577 del 26/01/2012

Primo firmatario: [DOZZO GIANPAOLO](#), Gruppo: LEGA NORD PADANIA (Data firma: 26/01/2012)

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
REGUZZONI MARCO	LEGA	NORD 26/01/2
GIOVANNI	PADANIA	012
BITONCI MASSIMO	LEGA	NORD 26/01/2
	PADANIA	012

Stato iter: CONCLUSO il 26/01/2012

Partecipanti allo svolgimento/discussione

INTERVENTO PARLAMENTARE	26/01/2012
GIACHETTI ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO
COMPAGNON ANGELO	UNIONE DI CENTRO PER IL TERZO POLO
MONTAGNOLI ALESSANDRO	LEGA NORD PADANIA

PARERE GOVERNO	26/01/2012
POLILLO GIANFRANCO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO ECONOMIA E FINANZE

Tra i Piani considerati manca totalmente il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, approvato con D.C.R. n. 22 del 01.03.2000 e modificato con varianti di settore approvate con D.C.R. n.58 del 26.07.2007 (figura 7).

Si tratta di un elemento NON trascurabile, in quanto la sensibilità del contesto naturale attorno all'aeroporto è data sia dalla presenza del Parco che dalla presenza di SIC-ZPS.

Si chiede di considerare i contenuti del Piano del Parco del Sile nel Quadro di Riferimento Programmatico.

Quadro di Riferimento progettuale

Le opere previste dal Master Plan sono:

Nome	Descrizione
TERMINAL	
Demolizione vecchio deposito carburante	Funzionale all'ampliamento del terminal
<i>Ampliamento Terminal Passeggeri</i>	<i>Intervento funzionale all'ampliamento di circa 600 m² della sala imbarchi Schengen, realizzato nel 2010. L'intervento si rendeva necessario data la particolare tipologia dei voli in arrivo, unitamente all'orario di arrivo, che creava picchi di passeggeri in attesa del controllo passaporti</i>
Ampliamento Terminal Passeggeri	In relazione ai previsti sviluppi del traffico aereo, si prevede l'ampliamento della superficie da destinare all'aerostazione, con lo sviluppo longitudinale parallelo al piazzale di una parte del terminal da destinare al raggiungimento dei gate di imbarco. Ampliamento totale 11.400 m ² suddivisi in 5 step

Nome	Descrizione
EDIFICI VARI	
Nuova caserma Vigili del fuoco (V.V.F.)	L'acquisizione della struttura in semicostruzione ad ovest del piazzale, consente di collocare in una posizione più baricentrica rispetto alla pista del presidio dei V.V.F. La struttura esistente si presta molto bene ad essere trasformata in autorimessa per i mezzi di soccorso e con opportune modifiche sul lato landside ricavare gli spazi per uffici e di servizio del personale.
Nuovo deposito carburante	Ad ovest in prossimità della testa del piazzale, nel suo futuro assetto di completa estensione, si prevede la realizzazione di un nuovo deposito carburante, di uguale capacità (300.000 litri), dotato di proprio accesso diretto dalla SS515 "Noalese". Occuperà una superficie complessiva di circa 5.000 m ² .
Demolizione attuale presidio V.V.F.	A seguito dello spostamento in altra sede più appropriata, si prevede la demolizione dell'attuale presidio dei Vigili del Fuoco (solo il presidio – non il ricovero mezzi VVF), circa 11.750m ³ , che libera un volume di circa 3.000m ³ .
Sistemazione deposito mezzi di rampa (Riutilizzo edificio esistente V.V. F.)	Sull'area liberata dalla demolizione dell'attuale ricovero mezzi dei Vigili del Fuoco, sulla testata est del piazzale, si prevede il riutilizzo del capannone per il ricovero dei mezzi V.V.F. per il deposito dei mezzi di rampa.
Nuovo Hangar per Aviazione Generale	L'intervento prevede la demolizione dell'attuale hangar De Longhi e la costruzione nella stessa posizione di un nuovo hangar più ampio.
Ridimensionamento edificio Dogana	Intervento di ridimensionamento dell'edificio dogana al fine di rendere disponibile dell'area per l'estensione del Terminal.

Nome	Descrizione
SISTEMA DI ACCESSO - VIABILITA' E PARCHEGGI	
Nuova viabilità di accesso al presidio VV.F. e al deposito carburante	Si prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso dalla SR515 "Noalese", tramite incrocio a "T", al previsto nuovo Presidio dei Vigili del Fuoco ed alla nuova area per il deposito carburante
Ampliamento parcheggi a raso esistenti	Progetto di ampliamento di parcheggi a raso esistenti: Ampliamento parcheggio PB per autovetture private e bus. Ampliamento parcheggio PC per autovetture private.
Ampliamento parcheggio a raso esistente	Si prevede un nuovo parcheggio a raso (P4) con una capienza di circa 450 posti auto
Sistemazione e ampliamento parcheggi	L'intervento riguarda la realizzazione della viabilità di accesso al curb del terminal, dalla SR 515 "Noalese", ed all'antistante parcheggio per la sosta a breve termine. I parcheggi PA e P2 vengono adeguati per essere integrati nel nuovo assetto per l'accessibilità.
Viabilità fronte terminal	Il ridisegno della nuova viabilità di accesso al terminal necessita la riorganizzazione dell'area curb per carico/scarico passeggeri.
Demolizione edifici su aree acquisite da privati	Si prevede previa acquisizione la demolizione di circa 6.700m ³ di edifici privati, necessari per liberare un'ampia area tra la SR515 "Noalese" e il sedime aeroportuale, da destinare alla sosta delle auto
Nuova rotatoria SR515 "Noalese"	Si prevede una modifica della viabilità pubblica SR515 "Noalese" da attuarsi attraverso l'inserimento di una rotatoria della dimensione di 20m di raggio, che consenta l'ingresso in sicurezza all'area del terminal ed all'antistante area della Lottizzazione Luigina, dove sono previste funzioni commerciali e terziarie. L'intervento è da concordare con gli enti pubblici competenti: Regione Veneto e Comune di Treviso
Nuovo parcheggio a raso auto e bus (P3)	Parcheggio a raso (P3) per 645 posti auto, posti bus e sistemazione aree verdi.
<i>Parcheggio D</i>	<i>Intervento già realizzato – parcheggio a raso coperto per 143 posti auto.</i>
Nuovo parcheggio addetti	Realizzazione di un nuovo parcheggio addetti adiacente all'edificio dogana.
Ampliamento parcheggio P5	L'intervento prevede l'ampliamento del parcheggio PC (P5 con la nuova denominazione) a seguito del nuovo layout fronte aerostazione.
Parcheggio a raso temporaneo	Parcheggio da realizzare nell'area del nuovo deposito carburante a cavallo fra la terza e la quarta fase dell'ampliamento del terminal, per un totale di 3.100 m ² .

Nome	Descrizione
INFRASTRUTTURE DI VOLO	
<i>Interventi di riqualifica Pista 1, rifacimento AVL e adeguamento STRIP</i>	<i>Interventi di riqualifica generale della pista di decollo. Questi sono: riqualificazione generale della pavimentazione per pista di volo; ripavimentazione shoulders, antiblast e RESA; riqualificazione back track in testata 25; realizzazione nuova bretella veloce a 45° denominata Raccordo B; rifacimento degli impianti AVL per il passaggio al CATII-III; adeguamento sentiero luminoso.</i>
<i>Interventi su pista di volo, piazzale sosta aeromobili e AVL</i>	<i>Intervento di manutenzione straordinaria riguardante la pista di volo, la cabina aeromobili e l'impianto AVL. Intervento già realizzato.</i>
<i>Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL</i>	<i>Interventi di preparazione per le opere di pavimentazione pista di decollo e upgrade</i>
<i>Rifacimento giunti piazzale aeromobili</i>	<i>Intervento di adeguamento dei giunti per la pavimentazione del piazzale aeromobili.</i>
Ampliamento piazzale aeromobili e spostamento cabina AVL	In previsione dei futuri volumi di traffico ipotizzati emerge la necessità di adeguare la capacità del piazzale di sosta aeromobili, passando da una configurazione di piazzole in self manouvering a piazzole in push back; l'intervento implica lo spostamento della cabina AVL. Si prevede dunque una estensione totale di 35.500 m ² articolata in tre step.
Nuova viabilità perimetrale	Con il prolungamento del piazzale e la realizzazione della nuova taxiway, si rende necessario adeguare il tratto di viabilità perimetrale a nord-ovest, per una lunghezza di circa 1.500m; la nuova perimetrale viene collocata più a nord, lungo la nuova recinzione del sedime.
Nuova torre di controllo	Realizzazione della nuova torre di controllo per la gestione da parte di Enav del traffico aereo.
Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola de-icing	In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà una piazzola di de icing dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.
Estensione Raccordo "A" – Nuova piazzola holding bay	In concomitanza con la riqualifica del nuovo Raccordo A si realizzerà un'area holding bay dotando il raccordo stesso di 2 taxilane parallele.
Taxiway – Nuovo Raccordo D	Realizzazione della nuova via di rullaggio parallela alla pista di decollo, e raccordo relativo con collegamento alla back track in testata 07. Spostamento della cabina elettrica in area airside che ricadrebbe su area taxiway
Adeguamento recinzione	Spostamento della recinzione successivamente alle acquisizione aree per adeguamento sedime aeroportuale all'area strip.

Nome	Descrizione
RETI E IMPIANTI	
Adeguamenti/manutenzione straordinaria sulle strutture esistenti	Si prevedono interventi di adeguamenti normativi e/o tecnologici e manutenzioni straordinarie sulle strutture e infrastrutture esistenti. Il valore indicato, forfettario per ogni annualità del periodo, è stato determinato valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni.
Protezione zona A.M. in esito cambio status	Consiste nell'installazione di un sistema elettronico di sensori/allarmi per completare la protezione dell' ambito aeroportuale civile vs. aree militari e viceversa. La localizzazione è in zona immediatamente adiacente alla strip e pertanto non può essere realizzata una recinzione fisica.

Nome	Descrizione
ECOLOGIA	
Monitoraggio rumore aereo	Monitoraggio rumore aereo.
Ampliamento depuratore e trattamento acque prima pioggia	Adeguamento funzionale e normativo del depuratore esistente e del sistema di trattamento delle acque prima pioggia di pista e piazzale.
Ampliamento depuratore	Riqualifica impianto di depurazione, posto sotto l'attuale parcheggio addetti, e relative reti idriche.
Trattamento acque da prima pioggia	Sistemazione idraulica delle opere di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche afferenti alle piste ed al piazzale di volo.
Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno zona A (curva Iso 60Db)	Interventi vari di adeguamento degli edifici esterni al sedime aeroportuale, ai fini del contenimento del rumore prodotto dal traffico aeroportuale nei limiti fissati dalla normativa.
Impianto fotovoltaico – fase 1	Intervento già realizzato su copertura aerostazione
Impianto fotovoltaico – fase 2	Realizzazione ulteriore impianto fotovoltaico entro il 2015.
Software ArcGis per Ambiente ed Ecologia	Acquisto.

Innanzitutto si evidenzia come alcune di queste azioni siano già state realizzate, non dovendo quindi comparire nelle opere previste dallo studio (in particolare il rifacimento della pista).

Altre opere sono di per sé opere di cui si deve per lo meno verificare la assoggettabilità a VIA in funzione della dimensione (l'ampliamento del depuratore) a conferma del fatto che il Master Plan è un Piano e non un'opera, che richiede quindi l'applicazione di procedura di VAS.

Si stigmatizza come la calendarizzazione di alcune opere sia importantissima ai fini della verifica degli impatti, per esempio la realizzazione della taxi way, e ciò andrebbe tenuto in conto nell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

Da ultimo, ma non per importanza, si evidenzia che il progetto presuppone due passaggi autorizzativi ad oggi non verificatisi (e tantomeno nel momento di presentazione dello SIA):

- il trasferimento del controllo aereo da Aeronautica Militare a ENAV
- l'autorizzazione delle nuove rotte di decollo da parte di ENAV.

Gli scenari di sviluppo e le nuove rotte di decollo

Tutta la procedura di VIA si basa sui seguenti scenari derivanti dai risultati dell'analisi degli studi di mercato e di settore [Sintesi non tecnica pag 8]:

- Scenario medio: fino al 2015 è stato stimato un incremento annuale pari al 7%, mentre negli anni successivi una crescita percentuale meno significativa, ma costante fino al 2030, e pari al 3%.
- Scenario alto: assume le crescite più alte tra quelle relative alle previsioni degli studi di mercato (quella di Airbus) con un CAGR 2010-2030 pari a 3,9%.
- Scenario basso: assume le crescite più basse tra quelle relative alle previsioni

N° Passaggeri: da 500.000 (anno 2000) a 2.140.000 (anno 2010) ai previsti 4.300.000 (anno 2030). Tasso di crescita annuo stimato costante del 3,4%

N° Movimenti aerei: da 16.000 (anno 2010) a 29.000 (anno 2030). Tasso di crescita del 3,2%

Scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07).

- Al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;
- Al 2030 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

In sostanza si registrerà il passaggio da 50 movimenti al giorno, a 60 movimenti al giorno, di cui metà in ipotesi di decollo in direzione est (su Treviso), mantenendo tutti gli atterraggi su testata 07 (in Comune di Quinto di Treviso).

Gli interventi sono previsti in 3 fasi [Sintesi non tecnica pag 22]:

“Per la fase di costruzione va evidenziato che gli interventi di adeguamento previsti sono per lo più modulati su un ampio periodo di tempo pluriennale (2010-2030) evitando pertanto di concentrare fasi di cantiere in un intervallo temporale limitato.”

Se ciò “permetterà di organizzare i cantieri preservando l’operatività dell’aeroporto e contribuirà in modo sostanziale ad evitare impatti significativi nella fase di costruzione”, per altro non da certezza al Comune di Quinto di Treviso circa il fasamento dell’incremento dei movimenti con la realizzazione delle infrastrutture più importanti a tal fine.

Il Piano infatti prevede:

a) 2011-2015

131 milioni di euro complessivi di investimento di cui 76 milioni di euro nella prima fase.

Sono previsti:

- Adeguamento degli edifici: delocalizzazione degli edifici strategici in posizioni più adeguate (es. spostamento Vigili del fuoco in luogo più adeguato);
- Nuova torre di controllo [intervento 50] a carico dell’ENAV: 35 milioni di euro a suo carico.

b) 2016-2020:

Previsti 3,3 milioni di passeggeri e 24 milioni di euro di investimenti.

- Interventi di ampliamento del terminal;
- Realizzazione della taxi way [intervento 59] che garantisce diverse modalità di atterraggio e decollo: raccordo per portare gli aeromobili a valle senza occupare la pista) -> MITIGAZIONE per l’impatto del rumore: occorre prevedere parte dei 131 euro per compensazione più mirata per impatti puntuali, non solo rifacimento pista e rotte...: si è deciso di valutare l’entità di tale problema solo a seguito dei lavori per capire cosa effettivamente occorre fare;
- Ulteriori aree di parcheggio per aeromobili;
- In testata pista [intervento 50] [intervento 5.6] estensione del raccordo verso Treviso.

c) 31 milioni di euro

- Interventi sulla difesa [intervento 24.3 e 24.4]
- Miglioramento viabilità di accesso per consentire flussi adeguati (miglioramento accessibilità e inquinamento atmosferico per minori tempi di attesa in coda) -> PREVISTA SOLO UNA ROTATORIA... l’intervento non riguarda la riqualificazione della strada che non rientra nel perimetro e nella competenza dell’ente, ma è stato fatto comunque uno studio sulla viabilità..
- Acquisizione per accessibilità e disponibilità in zone adiacenti e interne al sedime aeroportuale.

Non v’è quindi certezza se i possibili incrementi di movimenti, una volta autorizzati, siano supportati dalla realizzazione tempestiva degli interventi conseguenti (taxi way, che sola consentirà nei fatti di dirottare parte dei decolli in direzione est; miglioramento della viabilità, ecc.).

Si chiede pertanto che venga prescritta nel giudizio di compatibilità ambientale, qualunque esso sia, la condizione per cui l’incremento dei movimenti sia eventualmente possibile solo a valle della realizzazione delle infrastrutture che consentono l’operatività in decollo anche in direzione est e delle infrastrutture di servizio all’aumentato flusso di passeggeri (viabilità e parcheggi).

Si chiede che gli interventi di mitigazione di cui si rinvia a futura definizione l'entità siano quantificati e prescritti in sede di eventuale giudizio di compatibilità ambientale e si prescriva l'allocazione delle relative risorse economiche.

Si chiede che l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale sia condizionato alla realizzazione delle misure di mitigazione dell'impatto acustico generato dalla nuova prevista taxi way.

Gli interventi sulla viabilità previsti dal Master Plan sono assolutamente insufficienti: la sola previsione di una rotatoria NON risolve il problema dell'incremento del traffico sulla SR 515 "Noalese".

NON ha rilievo la considerazione che il Master Plan non ha competenza per occuparsi delle aree esterne all'aeroporto: nei fatti, la previsione della rotatoria smentisce tale assunto, in quanto tale opera riguarda già aree esterne alla competenza di AERTRE!

Dal momento che viene proposta una soluzione per l'intersezione in corrispondenza della stazione passeggeri, si devono valutare – anche a se a livello preliminare – tutti i possibili impatti sulla viabilità.

Si chiede che lo SIA sia integrato con uno studio delle possibili soluzioni per la fluidificazione del traffico sulla SR 515, sull'interferenza dei nuovi parcheggi con il traffico esistente e sull'accessibilità pedonale dai parcheggi all'aeroporto, anche in aree esterne ad esso.

Si chiede inoltre che siano allocate le risorse economiche per far fronte a tali interventi e che NON sia assentibile alcun incremento del traffico e dei movimenti senza che siano PRIMA realizzate le opere sulla viabilità a totale carico della società AERTRE.

Quadro di Riferimento ambientale

Come già evidenziato, la mancanza di autorizzazione alle nuove rotte di decollo configura nella sostanza una opzione specifica che deve essere sottoposta a valutazione.

Si chiede pertanto che tale scenario NON autorizzato sia considerato quale alternativa nella VIA. Si chiede di conseguenza di CONDIZIONARE l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale alla effettiva autorizzazione delle nuove rotte di decollo ad oggi non autorizzate.

Qualità dell'aria

Dall'inventario delle emissioni stilato dall'INEMAR VENETO nel 2005 si deduce che il Comune di Quinto di Treviso risulta essere il più coinvolto dal punto di vista dell'impatto emissivo dovuto agli aerei in fase di atterraggio e decollo.

I principali inquinanti originati dalla sorgente emissiva aeroportuale sono:

- gli ossidi di azoto NO_x (NO+NO₂): 13% delle emissioni totali prodotte (15 t/anno su 110 t/anno tot)
- monossido di carbonio (CO): 5% delle emissioni totali prodotte (23 t/anno su 437 t/anno tot)
- composti organici volatili (COV): 4% delle emissioni totali prodotte (10 t/anno su 295 t/anno tot)
- biossido di zolfo (SO₂): 13% delle emissioni totali prodotte (1 t/anno su 12 t/anno tot)

e in minor parte:

- le polveri fini (PM): 1% delle emissioni totali prodotte (0.2 t/anno su 18 t/anno tot)
sotto questo aspetto però il problema di superamento livelli PM₁₀ nel recettore "Scuola Appaini" è da imputare al traffico veicolare su SR515 Noalese (si veda il monitoraggio aria dell'ARPAV, pag. 23).

Per quanto riguarda il monossido di carbonio (CO), il biossido di zolfo (SO₂) e il benzene (C₆H₆), i valori registrati sono risultati inferiori ai rispettivi limiti di legge, non evidenziando particolari criticità per il territorio comunale.

Le concentrazioni di biossido di azoto (NO₂), sebbene siano risultate inferiori ai valori di riferimento previsti dal D.M. 60/02 e s.m.i. per l'anno 2009, appaiono prossime ai valori limite più restrittivi previsti dallo stesso decreto a partire dal 2010 e vanno pertanto sorvegliate con attenzione.

Nei pressi della struttura aeroportuale sono stati inoltre eseguite da ARPAV delle misure di qualità dell'aria nell'autunno 2010 dalle quali è emerso come sia difficile distinguere, nel contesto altamente urbanizzato e ad elevato traffico veicolare in cui l'aeroporto si colloca, la sorgente aeroportuale rispetto alle altre sorgenti della zona (ARPAV, 2011b). Alla medesima conclusione si è giunti al termine del monitoraggio eseguito dagli estensori dello Studio di Impatto Ambientale (cfr. Allegato 1) "le emissioni di inquinanti atmosferici emessi dalle attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto al fondo ambientale prodotto dalle ben più numerose e importanti sorgenti (traffico stradale, attività industriali ecc..) presenti sul territorio".

Al fine di contestualizzare il contributo emissivo specifico dell'attività aeronautica nel territorio circostante sono state riportate le stime effettuate da ISPRA che periodicamente aggiorna l'inventario Nazionale delle emissioni valutando il contributo di oltre 300 diverse tipologie di attività antropiche. Tale inventario viene compilato secondo la metodologia CORINAIR

Ne è emerso che il contributo emissivo dell'aeroporto "Antonio Canova" per i diversi composti analizzati è scarsamente significativo rispetto al contesto in cui si colloca:

- ☐ pressoché nullo il contributo per gli ossidi di zolfo (SO_x);
- ☐ 2% il contributo per gli ossidi di azoto (NO_x) all'interno del proprio macrosettore5;
- ☐ 3% il contributo per il monossido di carbonio (CO) all'interno del proprio macrosettore;

□ 0,05% il contributo per le polveri sottili (PM10) e ultrasottili (PM 2,5) all'interno del proprio macrosettore.

Si rilevano tuttavia discordanze tra l'analisi INEMAR VENETO 2005 e ARPAV (periodo di indagine Novembre 2010).

È inoltre fuorviante indicare i miglioramenti alle emissioni da traffico stradale nel 2020, che beneficeranno dei miglioramenti tecnologici introdotti con la normativa Euro 5 ed Euro 6. Se le emissioni di PM10 e di PM 2.5 subiscono nello scenario al 2020 una drastica diminuzione ciò non è rilevante, anzi fuorviante in quanto il delta di incremento dovuto al master plan si manifesterebbe in ogni caso!

Lo stesso dicasi per le emissioni da traffico aereo al 2020, in quanto beneficeranno dei miglioramenti tecnologici dei vettori aerei, soprattutto in relazione alle concentrazioni di ossidi di azoto (NOx), monossido di carbonio (CO) e Composti organici volatili (VOC e benzene) come riportato dalla letteratura scientifica di settore (EMEP/CORINAIR, 2006);

La prevista diluizione grazie all'incremento della percentuale di decolli in direzione est condizionata ad approvazione ad oggi mancante.

Ambiente idrico

Si rileva dallo studio quanto segue: “Riguardo le acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti, il previsto incremento di superficie di parcheggio e quindi di volume di dilavamento si accompagnerà ad un adeguamento della capacità complessiva dei sistemi di trattamento (sedimentazione e disoleazione) per le acque di prima pioggia, di cui già oggi sono dotati i parcheggi scoperti a servizio dell'aeroporto.

Riguardo le acque meteoriche di dilavamento recapitate nel fiume Sile, allo stato attuale esse coincidono con quelle drenate dalla pista e dai piazzali di sosta aeromobili. Il PSA prevede da un lato la realizzazione della nuova pista di rullaggio (al 2018) e l'allargamento del piazzale aeromobili (in tre fasi successive, di cui due completate entro il 2020), con complessivo incremento delle superfici impermeabili drenanti nel fiume Sile dagli attuali 212.500 m² a 295.300 m², dall'altro la realizzazione entro il 2015 di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti (sistema “storm filter”), e la realizzazione di sistemi analoghi a servizio dei piazzali di sosta degli aeromobili, e della nuova pista di rullaggio.”

Si legge ancora, dalla Sintesi non tecnica (pag 39):

“L'aeroporto sorge su di un'area in cui la falda freatica è vulnerabile per la sua soggiacenza superficiale (tra 0.7 e 1.6 m da p.c.) e per la permeabilità moderatamente alta dei terreni.

Il potenziale impatto sulla qualità delle acque di falda potrebbe derivare dall'infiltrazione delle acque di prima pioggia con relativi agenti inquinanti provenienti dal dilavamento del piazzale di sosta degli aeromobili, della pista e dei parcheggi. Tale eventualità risulta poco probabile vista la presenza, per le superficie impermeabili sopra citate, di sistemi di collettamento e trattamento delle acque meteoriche che il PSA prevede di rifare e potenziare.

Vista l'ubicazione dell'aeroporto in un area di vulnerabilità della falda si prevede un'attività di monitoraggio delle acque sotterranee per registrare la presenza di una eventuale contaminazione legata all'attività aeroportuale.”

Si chiede che venga espressamente richiesta l'aggiunta allo studio di impatto ambientale della valutazione di uno scenario di rischio derivante dal potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque.

Rumore

Come descritto nel Quadro di Riferimento Progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore. Tra gli scenari analizzati è stato scelto quello con minor impatto complessivo sulla popolazione residente in aree limitrofe all'aeroporto, che è risultato essere quello corrispondente alla seguente distribuzione dei decolli:

- Al 2020 45% dei decolli su testata 07 e 55% su testata 25;
- Al 2030 50% dei decolli su testata 07 e 50% su testata 25.

L'indicatore utilizzato per stimare l'entità degli impatti è il Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale, LVA (come definito nel DM 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"):

Il livello del rumore aeroportuale è definito dalla seguente espressione:

$$L_{VA} = 10 \log \left[\frac{1}{N} \sum_{j=1}^N 10^{L_{VAj}/10} \right] dB(A)$$

in cui:

LVA rappresenta il livello di valutazione del rumore aeroportuale;

N è il numero dei giorni del periodo di osservazione del fenomeno e LVAj è il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale.

2. Il numero dei giorni N del periodo di osservazione del fenomeno, deve essere ventuno, pari a tre settimane, ciascuna delle quali scelta nell'ambito dei seguenti periodi:

1° ottobre - 31 gennaio;

1° febbraio - 31 maggio;

1° giugno - 30 settembre.

3. Il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVAj) si determina mediante la relazione sotto indicata, considerando tutte le operazioni a terra e di sorvolo che si manifestano nell'arco della giornata compreso tra le ore 00:00 e le 24:00:

$$L_{VAj} = 10 \log \left[\frac{17}{24} 10^{L_{VAd}/10} + \frac{7}{24} 10^{L_{VAN}/10} \right] dB(A)$$

dove LVA_d e LVA_n rappresentano rispettivamente il livello di valutazione del rumore aeroportuale nel periodo diurno (06.00 - 23.00) e notturno (23.00 - 06.00).

Poiché l'operatività tecnica dell'aeroporto sarà in effetti fino alle 24, si chiede che tale previsione venga inserita nella formula soprastante, modificando i fattori moltiplicativi di LVA_d e LVA_n, rispettivamente in 18/24 e 6/24.

4. Il livello di valutazione del rumore aeroportuale nel periodo diurno (LVA_d) è determinato dalla seguente relazione:

$$L_{VA_d} = 10 \log \left[\frac{1}{T_d} \sum_{i=1}^{N_d} 10^{SELi/10} \right] dB(A)$$

in cui T_d = 61.200 s è la durata del periodo diurno, N_d è il numero totale dei movimenti degli aeromobili in detto periodo, SEL_i è il livello dell'i-esimo evento sonoro associato al singolo movimento.

5. Il livello di valutazione del rumore aeroportuale nel periodo notturno (LVAn) è determinato mediante la seguente relazione:

$$L_{VA_n} = \left[10 \log \left(\frac{1}{T_n} \sum_{k=1}^{N_n} 10^{SEL_k/10} \right) + 10 \right] dB(A)$$

in cui $T_n = 25.200$ s è la durata del periodo notturno, N_n è il numero totale dei movimenti degli aeromobili in detto periodo, SEL_i è il livello sonoro dell'i-esimo evento associato al singolo movimento.

6. Il livello dell'i-esimo evento sonoro associato al singolo movimento di aeromobili SEL_i è determinato secondo la seguente relazione:

$$SEL_i = 10 \log \left[\frac{1}{T_0} \int_{t_1}^{t_2} \frac{p_{Ai}^2(t)}{p_0^2} dt \right] = \left(L_{Aeq,T_i} + 10 \log \frac{T_i}{T_0} \right) dB(A)$$

in cui:

$T_0 = 1$ s è il tempo di riferimento

t_1 e t_2 rappresentano gli istanti iniziale e finale della misura, ovvero la durata dell'evento $T_i = (t_2 - t_1)$ in cui il livello LA risulta superiore alla soglia $LAF_{max} - 10dB(A)$; $p_{Ai}(t)$ è il valore istantaneo della pressione sonora dell'evento i-esimo ponderata A;

$P_0 = 20$ μ Pa rappresenta la pressione sonora di riferimento;

L_{Aeq,T_i} è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata A dell'i-esimo evento sonoro.

LAF_{max} è il livello massimo della pressione sonora in curva di ponderazione "A", con la costante di tempo "Fast", collegato all'evento.

Non vi è sufficiente evidenza dei monitoraggi acustici ante – operam eseguiti dal proponente l'opera. A tal proposito si evidenzia l'inerzia dimostrata negli anni dal gestore aeroportuale nel fornire i dati relativi ai monitoraggi acustici. Analogamente, gli ulteriori dati di input forniti al modello, la procedura di taratura adottata ed i limiti del modello stesso non trovano nello Studio di impatto ambientale una descrizione sufficientemente esauriente.

Non può essere condivisa la scelta (pag. 215) di tralasciare completamente il calcolo del rumore notturno (22-6), dal momento che sia la componente aeroportuale sia la componente del traffico veicolare sono parzialmente ma regolarmente attive anche dopo le ore 22.

Oltre a ribadire la necessità delle relative approvazioni alla distribuzione dei decolli e alle nuove rotte, per cui lo scenario al 2020 (figura 8) presenterebbe impatti trascurabili per effetto di una ridistribuzione del traffico aereo in partenza rispetto alle due teste pista, solo nel caso di concessione delle relative autorizzazioni, si evidenzia come non venga distinto in sede di analisi e nelle formule sopra riportate il rumore in fase di atterraggio e di decollo.

Il Comune di Quinto infatti rimane interessato in ogni scenario a tutti gli atterraggi e – in ipotesi – ad un lieve incremento dei decolli.

Se tale soluzione può minimizzare la popolazione impattata nel complesso dei comuni di Treviso e Quinto, tuttavia non risolve:

- il problema del rumore impulsivo massimo su Quinto nell'arco della giornata;

- il problema del rumore in fase di rullaggio sulla nuova prevista taxi way che interessa anche alcuni edifici che si troveranno molto vicini a tale pista;

- il problema del rumore in fase di accelerazione dei velivoli in decollo in direzione est;

- il problema del potenziale riflesso del rumore in fase di accelerazione da parte dello specchio d'acqua alle spalle di testata 07.

	2010 AIP	2020 AIP	2030 AIP	2020 PBN	2030 PBN	2010 PBN
	Scenario senza mitigazioni			Scenario con mitigazioni		
Zona A	2444	2497	3315	2362	3052	1988
Zona B	6	6	79	6	13	7
Impatti		trascurabile	negativo alto	trascurabile	negativo basso	(positivo)

Figura 8 Impatti nello scenario con e senza mitigazioni con rotte PBN (Fonte: Master Plan)

Si chiede che vengano specificamente ed espressamente analizzati nello studio:
- il problema del rumore impulsivo su Quinto, con l'aumento di eventi singoli nell'arco della giornata;
- il problema del rumore in fase di rullaggio sulla nuova prevista taxi way che interessa anche alcuni edifici che si troveranno molto vicini a tale pista;
- il problema del rumore in fase di accelerazione dei velivoli in decollo in direzione est;
- il problema del potenziale riflesso del rumore in fase di accelerazione da parte dello specchio d'acqua alle spalle di testata 07.

Una delle mitigazioni previste è la chiusura notturna (23 – 06), ma emerge dall'incontro tenuto in Comune di Quinto il 20 aprile 2012 con la società AERTRE e gli estensori dello SIA che l'operatività tecnica dell'aeroporto è estesa alle ore 24.

Parimenti si evince che la bonifica acustica è solo eventuale e condizionata alla disponibilità economica nel Master Plan.

Si chiede che l'eventuale giudizio di compatibilità ambientale sia condizionato alla realizzazione della bonifica acustica anche con riferimento alla possibile operatività dell'aeroporto dalle ore 24 alle 06 ed a localizzazione certa e definita delle centraline di monitoraggio.

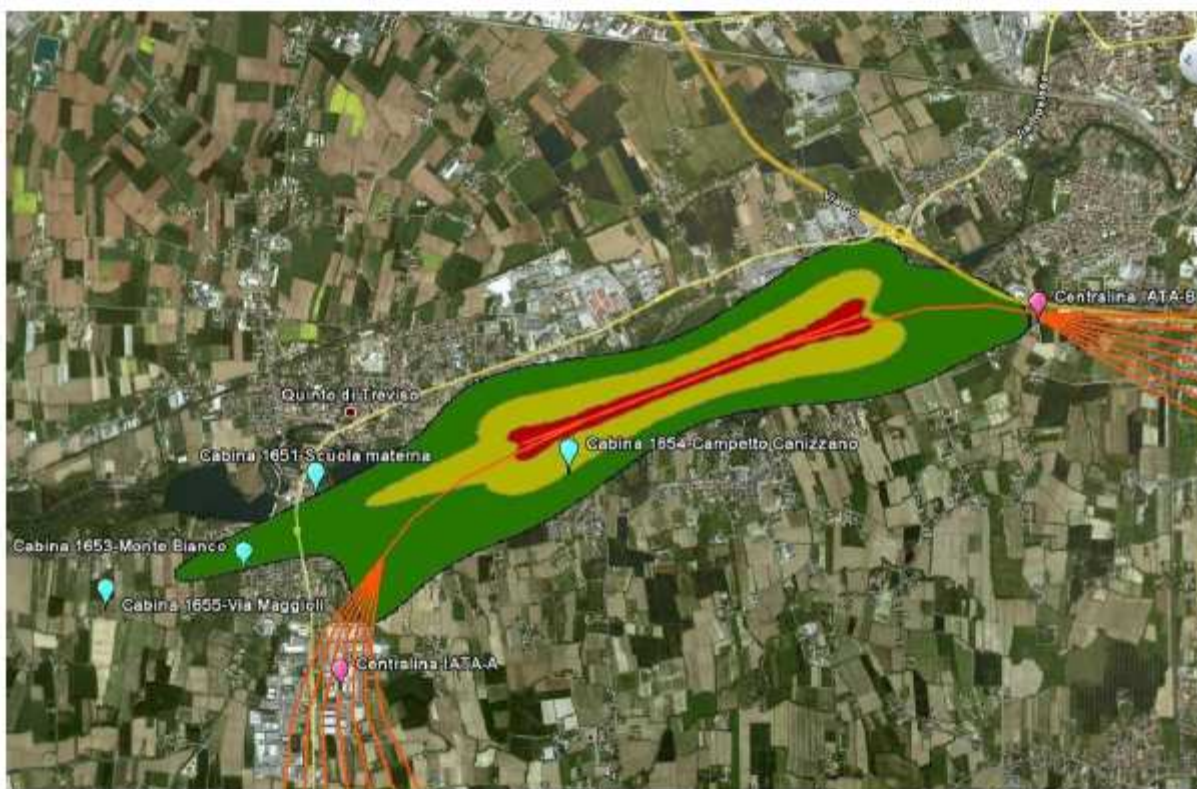


Figura 9 “Futura” rete di monitoraggio (Fonte: Master Plan)

Inoltre, non si ritiene legittima la considerazione riportata a pagina 215 del Quadro di riferimento ambientale, secondo cui non è possibile confrontare i livelli complessivi di rumore ottenuti dai modelli dello SIA con i limiti di zona previsti dai piani di classificazione acustica comunali, in quanto questi ultimi non risultano, a detta del proponente, sufficientemente rappresentativi della realtà dei luoghi. A tal proposito si evidenzia come il Piano di zonizzazione acustica approvato dal Comune di Quinto di Treviso, elaborato in conformità con le linee di indirizzo in materia, pur tenendo in debita considerazione la presenza di un fattore di evidente criticità quale l'aeroporto, si è posto l'obiettivo fondamentale di tutela della salute pubblica e di rispetto delle aree a notevole valenza naturalistica che caratterizzano il proprio territorio comunale, come il Parco del Sile. La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione comunale non può evidentemente essere a discrezione del proponente l'opera e questi non può pertanto sottrarsi al confronto con i limiti di legge (come già evidenziato nel quadro di riferimento programmatico).

Quale scenario 0 per l'impatto acustico, nello Studio di Impatto Ambientale, è stato considerato l'anno 2010, anno nel quale sono stati computati 20.588 movimenti di aviazione civile. Tuttavia l'attuale zonizzazione aeroportuale approvata da Enac è quella del 2003, relativa all'anno 2001, con uno scenario pertanto ben diverso da quello del 2010 (come riconosciuto dallo stesso proponente). Le tabelle di pag. 219 evidenziano come la popolazione “impattata” complessiva fosse di 697 persone nel 2003 e di ben 2.444 nel 2010. Si evidenzia come tale significativo aumento della popolazione impattata sia di fatto avvenuto al di fuori delle procedure autorizzative previste dalla legge e senza alcuna verifica di compatibilità ambientale.

Si chiede che venga modificato il livello di rumore corrispondente allo stato iniziale dell'ambiente.

Il livello di rumore derivante dal traffico veicolare ottenuto come output dal modello è riferito al solo traffico veicolare indotto dall'aeroporto. Nella valutazione dell'impatto acustico sembra pertanto del tutto trascurata la componente del rumore da traffico veicolare non direttamente connesso all'aeroporto.

Si chiede che il confronto con i limiti di legge sia fatto considerando entrambe le componenti, ovvero sia il traffico indotto sia quello non direttamente indotto.

Le considerazioni prodotte in merito al miglioramento tecnologico dovuto al rinnovo della flotta aerea (pag. 210) non sono supportate da alcun dato tecnico – scientifico reale che permetta di ricavare informazioni utili sotto il profilo della stima dell'impatto acustico. Del tutto fuorviante appare l'esempio relativo al superjumbo dell'Airbus A380.

Inquinamento luminoso

Se può essere accettata la considerazione che “nel PSA non è prevista l'installazione di nuovi proiettori per

l'illuminazione esterna”, lascia qualche dubbio il seguito in cui si afferma “In ogni caso per eventuali future installazioni sarà redatto il *progetto illuminotecnica* di cui all'art. 9 della LR 17/2009. Tale seconda eventualità dovrebbe rientrare nella valutazione complessiva dell'impatto del Master Plan e non essere rimandata a future azioni progettuali, potendo così configurarsi il frazionamento delle opere previste e l'elusione dello studio di impatto.

Salute pubblica

È stato evidenziato un unico impatto negativo basso collegato con l'esposizione al rumore nelle aree circostanti l'aeroporto, nello scenario di sviluppo aeroportuale al 2030. Esso è stato stimato al netto di importanti interventi di mitigazione proposti, che comprendono variazioni delle rotte di decollo finalizzate a ridurre la popolazione esposta al rumore.

Si ribadisce ulteriormente la necessità di tenere in considerazione l'ipotesi della deviazione delle rotte di decollo.

VISTO quanto enunciato e argomentato in queste Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Treviso, si chiede un profondo processo di revisione delle ipotesi di fondo e dei contenuti degli elaborati presentati per la procedura di VIA e la successiva ripubblicazione.

Distinti saluti

Amministrazione comunale di Quinto di Treviso
Il Sindaco
Mauro Dal Zilio