

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE DEL VENETO

V E N E Z I A

R I C O R S O

Di **ITALIA NOSTRA onlus**, in persona del Presidente legale rappresentante pro tempore dott.ssa Alessandra Mottola Molfino, con sede in Roma Viale Liegi n. 33 (P.IVA 021211010006), **GIOVANNI DE LUCA** nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso Via Nogarè n. 4, C.F. DLCGNN57L10F205H; **ANTONELLA VAZZOLER** nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 e residente a Treviso Via Nogarè n. 4, C.F. VZZNNL59T45G944N, **MARISTELLA CALDATO**, nata a Treviso il 03/05/1966 e residente a Treviso in Via Ospedale 7/C, C.F. CLDMST66E43L407O, **STEFANIA DUREGON** nata a Quinto di Treviso il 24/11/1965 e residente a Quinto di Treviso in Via Monte Bianco n. 36, C.F. DRGSFN65S64H131K, **GIOVANNI SMALI** nato a Montebelluna (TV) il 10/01/1971 e residente a Treviso Via Don Giovanni. Favaretto n. 3 C.F. SMLGNN71H10F443Z; **FLORIANO GRAZIATI** nato a Quinto di Treviso il 13/08/1939 e residente a Quinto di Treviso in Via M. Graziati n. 10 C.F.GRZFRN39M13H131D.; **FRANCESCO BOVO** nato Noale (VE) il 27/08/1966 e residente a Treviso Via Canizzano n. 170 C.F.BVOFNC66M27F904W; **GIULIO CORRADETTI** nato a Montottone il 14/12/1946 e residente a Quinto di Treviso Via A. Meucci n. 5 C.F. CRRGLI46T14F697D; **MARCO MORATTO** nato a Treviso il 13/10/1981 ed ivi residente in Via Vecchia Sant'Angelo 13/B, C.F. MRTMRC81R13L407O;

DANTE FARAONI nato a La Plata il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso Via Nogarè n. 15, C.F.FRNDNT56P14Z600J in proprio e quale rappresentante dell'Associazione **“COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO”**, tutti rappresentati e difesi per mandato a margine del presente atto dagli Gianpaolo Fortunati (C.F. FRTGPL50H15D325D) e Stefano Mirate (C.F. MRTSFN60T27L736F), con domicilio eletto presso lo studio del primo in Mestre, via Einaudi n° 15

contro

il **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE** - in persona del Ministro pro tempore

contro

il **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE – DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI**, in persona del Direttore Generale pro tempore

nonché contro

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE – ENAC – in persona del legale rappresentante pro tempore,

In punto

Annullamento, previa tutela cautelare, del provvedimento della Direzione

Generale per le valutazioni ambientali - prot. DVA-2011-0010666 del 5.5.2011
- parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA del progetto
“Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso, Interventi di potenziamento e
sviluppo delle infrastrutture di volo” (doc. 1) - pubblicato sulla Gazzetta
Ufficiale 25.5.2011 Parte I n. 120 - nonché di ogni atto o provvedimento
comunque ad esso conseguente e/o connesso, ancorché non conosciuto ivi
incluso il parere 15.04.2011 n. 698 espresso dalla Commissione Tecnica di
verifica dell'impatto ambientale VIA - VAS (doc. 2).

* * *

Cenni di fatto

Il sedime dell'aeroporto di Treviso è posto a cavallo tra il territorio delle città di
Treviso (cui confina ad est) e di Quinto di Treviso (cui confina ad ovest),
immediatamente contiguo ai due centri abitati dei quali costituisce
proseguimento ideale cosicché i limiti esterni del sedime aeroportuale si trovano
a diretto contatto con gli abitati dei due comuni tanto che, come risulta
dall'allegata documentazione fotografica, questi appaiono tra loro uniti, quasi
senza soluzione di continuità, proprio dalla struttura aeroportuale.

La pista è orientata lungo l'asse est ovest e quindi le linee di decollo e di
atterraggio interessano direttamente gli abitati di Treviso (decollo) e Quinto di
Treviso (atterraggio).

Inoltre il confine sud del sedime aeroportuale è immediatamente contiguo ad
aree di particolare pregio ambientale: fiume Sile (per il quale è stato istituito
apposito “Parco Regionale del Fiume Sile” con legge regionale Veneto

8/1991), zone SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest” e ZPS IT3240011 “Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina”.

Si tratta quindi di una struttura che presenta indubbe peculiarità, inserita in un contesto urbanistico ambientale di estrema delicatezza, incastonata tra insediamenti abitativi e zone di protezione ambientale e che, come meglio vedremo in seguito, nel corso dell'ultimo decennio è stata interessata da un impetuoso ed inarrestabile aumento dei volumi di traffico aereo.

Ed in effetti, anche in considerazione di queste sue peculiarità, nel 2002, a fronte all'aumentato volume del traffico aereo venne sottoposta, ad una procedura di V.I.A., conclusasi con parere negativo espresso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con decreto 14.5.2007 (doc. 3).

Parere negativo nonostante il quale la struttura ha continuato ad operare, venendo altresì realizzate le opere di potenziamento oggetto della procedura di V.I.A., così ulteriormente aumentando la propria capacità operativa e raggiungendo sempre maggiori volumi di traffico aereo e di passeggeri trasportati.

* * *

In data 19/02/2011 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Parte II, n. 20 l'avviso ex art. 20 co.2° D. Lgs n. 152/2006 dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (doc. 4) di avvenuta trasmissione della documentazione necessaria alla verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale del progetto avente ad oggetto "*Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture*

di volo da realizzarsi presso l'aeroporto A. Canova di Treviso".

Nell'avviso il progettato intervento veniva così sommariamente descritto
*"riqualifica della pavimentazione e delle shoulder della pista di volo; nuovo
raccordo e riqualifica di quello esistente; nuovi circuiti e segnali degli
impianti AVL; nuove opere idrauliche per raccolta, allontanamento e
trattamento acque".*

Trattandosi di opere di **potenziamento e sviluppo** delle infrastrutture di volo, inequivocabilmente volte ad **aumentare le potenzialità operative** della struttura aeroportuale (che, come visto, già era stata oggetto di lavori di potenziamento nonostante il parere negativo espresso in sede di procedura di V.I.A.), diversi residenti nelle sue immediate vicinanze (inclusi alcuni degli odierni ricorrenti) hanno tempestivamente presentato le proprie osservazioni ex art. 20, comma III[^] del D.lgs n. 152/2006 (doc.5), rimarcando la necessità dell'assoggettamento del progetto alla procedura di valutazione ambientale, vuoi per la delicatezza del contesto urbanistico/ambientale di riferimento, vuoi, soprattutto, per il contenuto del parere negativo espresso all'esito della precedente procedura di compatibilità ambientale.

Purtroppo dette osservazioni non sono state esaminate e con provvedimento U.prot. DVA-2011-0010666 del 05.05.2011 la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha espresso parere favorevole all'esclusione del progetto *"Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo da realizzarsi presso l'aeroporto A. Canova di Treviso"* dalla procedura di V.I.A..

Ritenendo detto provvedimento illegittimo e gravemente lesivo delle proprie ragioni i ricorrenti lo impugnano per i seguenti

MOTIVI DI DIRITTO

1. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 2 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ. VIOLAZIONE DEI PRINCIPI COMUNITARI IN MATERIA DI TUTELA AMBIENTALE. ILLOGICITA'. INESATTA RAPPRESENTAZIONE DELLA REALTA'.

1.1 Come noto, nel nostro ordinamento non si rinviene una precisa definizione normativa del concetto giuridico di ambiente.

In tale assenza, detta definizione è stata affidata all'elaborazione giurisprudenziale, che muovendo dalle fondamentali pronunce del Giudice delle leggi “*L'ambiente è un bene immateriale unitario, ancorché costituito da una pluralità di componenti. La protezione ambientale è preordinata alla salvaguardia dell'habitat nel quale l'uomo vive. Nel nostro ordinamento giuridico la protezione dell'ambiente è imposta da precetti costituzionali (art. 9 e 32) ed assurge a valore primario ed assoluto.*” (Corte Costituzionale 30.12.1987 n. 641; id. 210/1987) è pervenuta ad una concezione unitaria del “bene ambiente”.

Bene ambiente considerato come un bene immateriale avente **rango**

costituzionale costituito da varie componenti, ciascuna delle quali può anche essere di per sé stessa oggetto di cura e tutela “*a. il bene ambiente è un bene giuridico protetto, come bene pubblico, elemento determinante della qualità della vita;*

b. che la sua protezione non persegue astratte finalità naturalistiche od estetizzanti, ma esprime l'esigenza di un habitat naturale, nel quale l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività;

c. che la tutela è imposta dalla concreta attuazione di precetti costituzionali (in particolare artt. 9 e 32 correlati);

..... l'ambiente, inteso in senso unitario (come bene pubblico complesso, bene-valore, poiché presenta, nella sua intrinseca sostanza, almeno tre valori fondamentali o fattori costitutivi, rappresentati dalle coppie estetico-culturale, igienico-sanitaria ed ecologica-abitativa) assurge a bene pubblico di natura immateriale, ma tale natura non preclude la doppia tutela patrimoniale e non, che è relativa alla lesione di quel complesso di beni materiali e immateriali determinati in cui esso si sostanzia e delimita territorialmente” (Cassazione civile 19.6.1996 n. 5650).

Per parte sua l'art. 2 del D.Lgs. 152/2006, nell'individuare le proprie finalità così recita “*Il presente decreto legislativo ha come obiettivo primario la promozione dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.*”

Allo stesso modo “*La normativa comunitaria nel settore dell'ambiente intende*

contribuire a salvaguardare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente e a proteggere la salute umana..... (punto 1 preambolo Direttiva 03/35/CE).

* * *

1.2 L'ambiente è quindi un **bene pubblico, immateriale ed unitario, elemento determinante della qualità della vita** che assurge a **valore primario ed assoluto.**

La protezione del bene ambiente è **imposta**, ancor prima che dalla normativa di settore, da **precetti costituzionali (art. 9 e 32)** ed esprime l'esigenza di un **habitat naturale**, nel quale **l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività.**

Protezione del bene ambiente che viene così ad essere strumentale alla protezione del diritto alla salute ed alla promozione dei livelli di qualità della vita umana.

In materia ambientale, pertanto, dev'esservi sempre una particolare attenzione, ogni decisione ed iniziativa in grado di incidere negativamente dev'essere attentamente vagliata e preceduta da puntuale istruttoria sì da evitare che a causa di un superficiale od inadeguato processo decisionale possa intervenire una lesione di quel complesso di valori e diritti di rango costituzionale, del singolo e della collettività tutta, che costituiscono il bene ambiente.

Ciò detto, può sin d'ora anticiparsi come nel caso di specie detto obbligo è stato completamente eluso, essendo il provvedimento impugnato frutto di una istruttoria assolutamente inadeguata e superficiale (evidenziata da una inconciliabile contraddittorietà con precedenti provvedimenti e dall'errata

rappresentazione della realtà).

Istruttoria inadeguata e superficiale che più che a reali motivazioni *tecniche* pare essere il portato di una volontà *politica*, di dare rapidamente corso all'intervento progettato, siccome necessario al potenziamento di una infrastruttura di particolare prestigio e rilievo economico per l'ambito territoriale del Nord Est, a prescindere da ogni considerazione e valutazione di quel complesso di valori e diritti - insopprimibili e di rango costituzionale propri dei singoli e della collettività tutta – costituenti il bene ambiente.

Il tutto in palese contrasto con i principi ispiratori della normativa in materia ambientale che nella tutela, anche preventiva, del bene ambiente vedono uno strumento per la la promozione dei livelli di qualità della vita e la protezione della salute umana, sottraendo alla possibilità di una puntuale ed attenta valutazione ambientale la realizzazione di un intervento fortemente impattante su tale contesto.

* * *

1.3. Il progetto sottoposto all'esame della Commissione di Valutazione Impatto Ambientale, definito “*Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo*”, riguardava opere di rifacimento della pista ed ampliamento della superficie interessata dai movimenti a terra degli aeromobili, nonché opere impiantistiche ed idrauliche.

Più precisamente si trattava di lavori, per un valore complessivo di oltre 17.500.000 €, aventi ad oggetto:

“A) *OPERE CIVILI*”

riqualifica profonda della pavimentazione della pista di volo;

riqualifica delle shoulder della pista di volo;

riqualifica ed allargamento della Back Track in testata 07;

realizzazione Antiblast in testata 25;

sistemazione della RESA in testata 25 (in conseguenza delle lavorazioni effettuate);

sistemazione delle aree di Strip, CGA e spostamento di un tratto perimetrale (in conseguenza delle lavorazioni effettuate);

Riqualifica profonda del raccordo "R1";

Demolizione del raccordo "R2" e realizzazione del Nuovo raccordo "B";

Riqualifica ed allargamento del raccordo militare centrale;

Riqualifica dell'overrun militare e sistemazione Bliss back;

Opere civili di predisposizione impianti AVL (pozzetti e cavidotti) .

B) OPERE IMPIANTISTICHE:

Nuovo impianto AVL, nuovi circuiti e segnali, nuova cabina;

Nuovi apparati meteo.

C) OPERE IDRAULICHE:

Nuove opere idrauliche di raccolta, allontanamento e trattamento delle acque meteoriche afferenti le aree pavimentate." (doc. 5).

Accanto al completo rifacimento della pista di atterraggio/decollo (indispensabile per gestire la movimentazione di velivoli di maggiori dimensioni) vengono in particolare rilievo i lavori relativi al *Nuovo impianto*

AVL ed alla Riqualfica profonda del raccordo "R1"; Demolizione del raccordo "R2" e realizzazione del Nuovo raccordo "B".

Quanto ai primi (realizzazione del nuovo impianto A.V.L. - Aiuti Visivi Luminosi - apparecchiature che concorrono al funzionamento delle luci delle aree di manovra e di movimento di un aeroporto) perchè consentiranno allo scalo di operare in condizioni di visibilità inferiori a quelle attuali (e di essere classificato come impianto di seconda categoria, in grado di operare, appunto, anche in caso di nebbia).

Per parte loro le opere di sistemazione e di creazione di un nuovo raccordo (tratto pavimentato che collega il piazzale di sosta dei velivoli direttamente alla pista o alla via di rullaggio) sono necessarie per consentire una maggior frequenza nelle fasi di atterraggio e decollo dei velivoli.

Del tutto pacifico pacifico che si trattasse di opere aventi lo specifico obiettivo di potenziare la struttura aeroportuale così da metterla in grado di gestire volumi di traffico anche maggiori di quelli attuali.

* * *

1.4. Nonostante le finalità delle opere oggetto del progettato intervento fossero, inequivocabilmente, proprio quelle di consentire allo scalo di gestire volumi di traffico sempre maggiori, la Commissione si è espressa ritenendo non necessaria l'attivazione della procedura V.I.A.

Conclusione essenzialmente supportata da un duplice ordine di considerazioni: la limitata consistenza delle opere da realizzarsi su struttura aeroportuale già esistente; l'assenza di modificazioni in aumento degli attuali livelli di traffico

aereo.

Tale duplice concetto, ripetuto in diversi passaggi del provvedimento impugnato - *intervento di limitata entità [che] non fa aumentare gli attuali livelli di traffico* (pag. 6); *ripristino dello stato attuale senza variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo* (pag. 8); *lo stato esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività del cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dello scalo l'intervento non prevede la realizzazione di opere in elevazione, non determinando pertanto modifiche del contesto paesaggistico* (pag. 9); *..... trattandosi di un mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione nella quantità dei voli e delle caratteristiche connesse (rotte, approccio, velocità, rumorosità, emissioni gassose ecc) non si altereranno gli attuali livelli di impatto* (pag. 10); *Lo stato di esercizio non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo* (pag. 11)

Secondo la Commissione, pertanto, trattandosi di intervento che non fa aumentare gli attuali livelli di traffico e che non comporta variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli, esso deve ritenersi privo di riflessi negativi sui singoli quadri di riferimento che sostanziano la procedura di valutazione ambientale.

Peraltro delle ragioni sottese a tale ripetuta affermazione, asse portante dell'intero impianto argomentativo/motivazionale sotteso al parere favorevole

all'esclusione dalla procedura di V.I.A., non vi è traccia alcuna, né in via diretta né in via indiretta di talchè non è dato comprendere in modo alcuno quali elementi istruttori (elaborati statistico/progettuali, studi, rappresentazioni di futuri scenari operativi, proiezioni di variazione dei flussi turistici e del traffico aereo, od altro ancora) la commissione abbia considerato e valutato per giungere a tale fondamentale – e risolutiva – affermazione.

In particolare non vi è traccia alcuna del Master Plan aeroportuale (unico strumento di pianificazione che permette di determinare le prospettive di sviluppo di una struttura aeroportuale).

Nulla di nulla.

Considerato quanto verrà di seguito evidenziato fa sorgere il dubbio che l'assoluto silenzio serbato sul punto dalla Commissione derivi dal fatto che, in realtà, non vi fossero elementi utili a supportare detta affermazione posto che essa è clamorosamente smentita dalla realtà dei fatti.

Ed invero.

Come risulta dalle relazioni ENAC - dati traffico aereo 2009 e 2010 (docc. 6-7) nell'Aeroporto di Treviso si è passati dai **seimila** (6.309) **voli del 2000** (e che già di per sé rappresentavano un 11% in più rispetto al numero dei voli dell'anno precedente) ai **diciottomila** (18.086) **del 2010**, con un impressionante incremento percentuale del **286%** frutto di una progressione annua sempre positiva (ad eccezione del 2004 ove si è avuto una irrilevante flessione -0,79% e del 2006 in cui si è riscontrato un -4,52% addebitabile ai lavori di potenziamento che in quel periodo interessavano la struttura) e con un

altrettanto sempre positiva progressione del numero di passeggeri trasportati, passati dai **meno di trecentomila** (276.767) **del 2000** (e che già rappresentavano un 37.17% in più rispetto al 1999) agli **oltre due milioni** (2.144.338) **del 2010**, con uno sbalorditivo **aumento percentuale del 775%**.

È quindi del tutto ragionevole presumere che tale progressione (anche se con ritmi meno vorticosi) possa essere confermata anche nei prossimi anni (con l'unico limite posto dalle capacità operative dell'impianto di assorbire e gestire maggiori volumi di traffico).

In tal senso depongono altresì i diversi articoli di stampa pubblicati in occasione della sottoscrizione (avvenuta lo scorso 18 ottobre) del rinnovo della concessione quarantennale da parte della società di gestione aeroportuale, i quali riportavano il contenuto delle dichiarazioni rese dagli amministratori (della società e degli enti pubblici) e della concessione da cui si ricava che ad essa è agganciato un consistente piano di investimenti economici (per complessivi **centotrenta milioni di euro**) a fronte di previsti e significativi aumenti dei volumi di traffico aereo.

Piano di investimenti, strutturato in **tre fasi operative**, la **prima** delle quali è proprio l'**adeguamento della pista di atterraggio e delle relative infrastrutture di volo per l'ottenimento della seconda categoria**, con 18 milioni di spesa e l'obiettivo di raggiungere **quota 2,4 milioni passeggeri** (per finire con la terza ed ultima fase, 2026 - 2049 ove l'obiettivo dovrebbe essere quello dei 5,3 milioni di passeggeri).

In ogni caso, non è seriamente sostenibile che il privato gestore di una struttura

aeroportuale proceda ad un investimento di oltre 17 milioni di euro in assenza di qualsiasi significativo ritorno in termini di aumentate capacità operatività (e quindi economici) siccome contrario ai più elementari principi imprenditoriali. È pertanto veramente difficile credere che la Commissione possa aver ritenuto ammissibile il verificarsi di tale ipotesi di investimento a fondo perduto, omettendo quindi di procedere a quel minimo riscontro che la logica, ancor prima che il contenuto di documenti di pubblico dominio (dati traffico Enac, articoli di stampa) ovvero il cui contenuto alla stessa non poteva essere ignoto (la convenzione quarantennale per la gestione dell'aeroporto) avrebbero imposto.

Ma anche qualora così fosse denoterebbe una sconcertante superficialità ed inadeguatezza della sua attività istruttoria.

Va da sé che tale clamoroso errore nella rappresentazione della realtà non può non viziare in radice tutte le valutazioni espresse dalla commissione rispetto ai quadri di riferimento progettuale ed ambientale (nelle sue diverse componenti: suolo e sottosuolo, ambiente idrico, vegetazione flora fauna, atmosfera, paesaggio, rumore) siccome assunte muovendo dal presupposto che *la realizzazione del progetto non fa aumentare i volumi di traffico* assolutamente destituito del benchè minimo riscontro e fondamento fattuale.

* * *

1.5. I pochi passaggi logico argomentativi svolti dalla commissione a supporto della propria valutazione finale (che comunque ruotano sempre attorno all'assunto che l'intervento *non fa aumentare gli attuali livelli di traffico*, dato

per verità provata) pongono più di qualche dubbio sulla coerenza e validità di tale percorso (ancorchè non adeguatamente espresso).

Particolarmente significativa in tal senso l'affermazione che il progettato intervento (consistente, lo si ripete nell'**integrale rifacimento della pista** con la **creazione di un nuovo raccordo** e suo **adeguamento “tecnologico-impiantistico”** sì da aumentarne le capacità operative) sarebbe di scarso rilievo in quanto interessando una struttura aeroportuale esistente e non prevedendo *la realizzazione di opere in elevazione, non determin[erebbe] pertanto modifiche del contesto urbanistico.*

Di tutta evidenza l'assurdo, logico ancor prima che giuridico, di tale conclusione con la quale si va sostanzialmente ad affermare l'irrilevanza di qualsiasi intervento avente ad oggetto una pista per il decollo/atterraggio di velivoli, di ampliamento o modificazione (e perchè no, di creazione ex novo) per il sol fatto che detto intervento non prevederebbe interventi in elevazione.

* * *

1.6. Anche l'assunto (come visto non corrispondente alla realtà) che *la realizzazione del progetto non fa aumentare i volumi di traffico*, oltre che di un'istruttoria assolutamente inadeguata è frutto di un processo logico piuttosto che desta più di qualche perplessità (già emersa in relazione all'affermata irrilevanza urbanistica dei lavori progettati stante l'assenza di opere in elevazione).

Nessuno dubita, infatti, che qualsiasi opera, di per sé sola considerata, non possa far aumentare i volumi di traffico.

E ciò per l'ovvia considerazione che questi aumentano solo in presenza di un corrispondente aumento della domanda espressa dal “mercato” (in linea con le regole che disciplinano qualsiasi altro settore economico produttivo).

Nel caso di specie, tuttavia, la Commissione si è dimenticata di considerare la circostanza, a nostro sommo avviso non del tutto irrilevante, che solo prendendo in esame i dati ENAC relativi al periodo 2000 – 2010 per l'aeroporto di Treviso si riscontrava un progressivo ed inarrestabile aumento del volume di traffico – passato, come visto, dai **poco più di seimila voli e quasi trecentomila passeggeri del 2000 ai diciottomila voli ed oltre due milioni passeggeri del 2010**, e quindi, anche a prescindere da ogni altra considerazione circa l'entità economica degli investimenti programmati di carattere economico era abbastanza logico ipotizzare, con una certa tranquillità, che nei prossimi anni, **una volta adeguatamente potenziata la struttura aeroportuale, si sarebbe verificato un ulteriore aumento dei volumi di traffico.**

* * *

1.7 In ogni caso, anche qualora così fosse stato, sarebbe stata indispensabile una puntuale ed adeguata motivazione volta a chiarire le ragioni di tale (per vero insostenibile) assunto.

* * *

2. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE ART. 8 CO. 4 DEL

**D.P.C.M. 27.12.1988. VIOLAZIONE DIRETTIVA 85/337/CE.
VIOLAZIONE DEI PRINCIPI COMUNITARI IN MATERIA DI
PROCEDURA DI VIA. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI
ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ.**

2.1 L'art. 8 co. 4 del D.P.C.M. 27.12.1988, in materia di redazione degli studi di impatto ambientale, nel disciplinare la procedura di V.I.A. *“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:*

a)

b) 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.”

Il tutto coerentemente con la disciplina comunitaria in materia.

Sul punto infatti la Corte di Giustizia ha avuto più volte modo di evidenziare che il campo di applicazione della direttiva 85/337 è vasto e il suo obiettivo di portata molta ampia e di come sarebbe contrario a questo obiettivo di tutela, sottrarre al campo di applicazione i lavori di modifica apportati a un aeroporto preesistente, indipendentemente dalla loro entità, privando così di qualsiasi portata, su tale punto, l'allegato II della direttiva 85/337.

Corte di Giustizia delle Comunità Europee 28.2.2008, sez. II - Causa C-2/07 -
punti 33 e 40 *“Di conseguenza, le disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in
combinato disposto con quelle del punto 7 dell'allegato I, devono essere intese
nel senso che riguardano **anche i lavori di modifica** apportati a un aeroporto
già costruito.*

.....

*Di conseguenza, la seconda questione dev'essere risolta dichiarando che le
disposizioni del punto 12 dell'allegato II, in combinato disposto con quelle del
punto 7 dell'allegato I della direttiva 85/337, nella loro versione originaria,
riguardano anche i lavori di modifica apportati all'infrastruttura di un
aeroporto esistente senza prolungamento della pista di decollo e di
atterraggio, qualora essi possano essere considerati, segnatamente alla luce
della loro natura, della loro entità e delle loro caratteristiche, una modifica
dell'aeroporto stesso. **Lo stesso vale, in particolare, per i lavori destinati ad
aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo.”.***

Nel caso di specie nessun dubbio può esservi riguardo il fatto che i lavori, di
potenziamento operativo della struttura, abbiano il precipuo obiettivo di
mettere lo scalo di Treviso nelle condizioni di gestire volumi di traffico
maggiori di quelli attuali: inequivocabili in tal senso non solo la convenzione
per la gestione dello scalo (non nota) così come riportata nel suo contenuto nei
diversi articoli di stampa, ma la stessa realtà obiettiva rappresentata dalle linee
di crescita e sviluppo del volume di traffico aereo e del numero di passeggeri
trasportati riscontrate nel corso degli ultimi anni per l'aeroporto di Treviso.

Si tratta quindi di lavori pacificamente *destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo* e quindi, come tali, da assoggettarsi a procedura di V.I.A.

* * *

2.2. La Commissione, dopo aver escluso che i lavori di potenziamento dello scalo (per un valore di oltre diciassette milioni di euro, inseriti in un complessivo piano di investimenti di circa centotrenta milioni ed a fronte di linee tendenziali di crescita riscontrate nell'ultimo decennio, fortemente e costantemente positive, che hanno quasi triplicato il numero di voli – da seimila a diciottomila) potessero far aumentare gli attuali livelli di traffico, li ha (bontà sua) comunque ritenuti indispensabili a mantenere l'attuale volume di traffico, *l'opzione zero (ossia l'assenza di qualsiasi intervento) è pertanto da escludersi, per le ragioni legate in primo luogo alla sicurezza e quindi all'efficienza e alla funzionalità del sistema aeroportuale* (pag. 5 del provvedimento impugnato)

Si tratta quindi di interventi indispensabili a mantenere l'attuale volume di traffico (**18.086 voli e 2.144.338 passeggeri**), ovvero un volume di traffico neppure comparabile con quello, rilevato nel 2000 (**6309 voli e 276.767 passeggeri**) alla luce del quale, come vedremo, il Ministero aveva ritenuto di dover imporre la procedura di V.I.A..

Procedura avviata da E.N.A.C. nel 2002 e definita con parere negativo nel 2007.

Pertanto, anche qualora si volesse ammettere l'insostenibile, ovvero che lavori

per oltre diciassette milioni di euro (prima tranche di un più complessivo investimento quantificabile in circa centotrenta milioni) siano realizzati in assenza del benchè minimo ritorno operativo (e quindi economico), è quindi possibile affermare che comunque, saremmo di fronte ad interventi *destinati ad aumentare significativamente l'attività dell'aeroporto ed il traffico aereo, come tali, pertanto assoggettabili a procedura di V.I.A.*

* * *

3. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ. VIOLAZIONE DEI PRINCIPI COMUNITARI IN MATERIA DI PROCEDURA DI VIA. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ.

3.1. Nell'esposizione dei precedenti motivi di diritto si è più volte fatto riferimento al provvedimento con il quale nel 2007 il Ministero dell'Ambiente, dopo averne imposto l'avvio, ha negato la compatibilità ambientale richiesta per lo scalo di Treviso (decreto 14 maggio 2007 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare).

Prima di procedere al raffronto tra il suo contenuto e quello del provvedimento impugnato, converrà evidenziare subito un primo dato di estremo rilievo e significato che emerge dalla lettura del predetto decreto, ovvero che quella procedura di V.I.A. venne imposta non tanto per l'entità degli interventi strutturali che si volevano andare a realizzare quanto, essenzialmente, a fronte

dell'**aumentato volume del traffico aereo** riscontrato negli anni **tra il 1996 ed il 2000**.

* * *

3.2. Nel richiamato decreto così vengono infatti ricostruite le circostanze che avevano imposto l'avvio della procedura.

“Con nota di protocollo n. 5263/VIA/B.15 del 20 aprile 2000 l'ex Servizio Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio aveva comunicato ad ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, AER TRE, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Veneto ed al Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che: “In ragione, però, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996, questo Servizio aveva altresì evidenziato che a fronte di un significativo consolidamento si sarebbe dovuto procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 6 della L. 349/86. Ciò in linea con quanto previsto nell'art. 8 del DPCM 27/12/1988 secondo cui la procedura di VIA si applica anche nel caso di aeroporti esistenti qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo che comportino variazioni spaziali ed implicazioni territoriali.”(pag. 2 decreto 14.5.2007).

Quindi **nel 2000**, a fronte dell'**aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996**, il Ministero riteneva necessario **procedere con immediatezza alla presentazione dell'istanza** di cui all'art. 6 della L. 349/86.

Ed in effetti “in data 6 dicembre 2002 la soc. Aeroporto di Treviso S.p.a. ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente ai soli effetti dell'incremento del traffico aereo” (pag. 3, I cpv)

“Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Treviso” (pag. 1, VII cpv) rispetto alla quale il Ministero così concludeva

“SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto “Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti” presentato dalla società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.a. con sede in Via Noalese n. 63/E, 31100 Treviso (TV)

DISPONE

che la **procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti** da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino **subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale** relativamente al master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il “sentito” della Regione Veneto:

che la **nuova domanda di pronuncia di VIA** sia corredata da:

la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune

evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;

.....

*in relazione all'urgenza di **definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010**, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentato inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; **resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300** (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000;*

in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;

.....”.

* * *

3.3. Il Ministero nel negare il parere di compatibilità ambientale, imponeva quindi che **l'approvazione del progetto**, e quindi **l'esecuzione dei relativi lavori**, fosse **subordinata alla presentazione di una nuova domanda di V.I.A.** relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso.

In via transitoria, nelle more della definizione di questa nuova procedura di

V.I.A. (che si sarebbe dovuta avviare con domanda da **presentarsi inderogabilmente entro tre mesi** corredata dalla documentazione volta a dimostrare e garantire il **superamento di tutte le criticità e le lacune riscontrate**) imponeva un limite massimo al numero annuo dei voli *resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300.*

Nonostante il parere negativo e le inequivoche prescrizioni in esso contenute nessuna nuova procedura di V.I.A. è stata avviata.

Inoltre, sebbene la loro realizzazione fosse **condizionata ad una pronuncia di compatibilità favorevole relativamente al Master Plan**, quasi tutte le opere comprese nel primo progetto di Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso sono state realizzate.

Opere che così vengono meglio descritte a pagina 6 del decreto 14.5.2007: *“mentre il progetto non prevede interventi sulla pista di volo, prevede invece interventi sulle infrastrutture aeroportuali e parcheggi anche all'esterno dell'area aeroportuale.*

In particolare:

una nuova aerostazione passeggeri per circa 10.000 m² su due piani;

un'area di sosta per carico-scarico, taxi, bus antistante la nuova aerostazione (ca. 2500 m² e 100 posti);

un parcheggio interno per 400 posti da realizzarsi con edificio multipiano oltre al S.S. Noalese per una superficie di 6000 m²;

nuovi hangar per l'aviazione generale per 2900 m2;

spostamento dell'Aeroclub in nuovo edificio nell'area ex A.L.E. con accesso autonomo dalla strada Noalese.”

La struttura aeroportuale ha poi continuato ad operare traendo beneficio dalle maggiori capacità operative connesse a tali opere così sforando, nel 2010 con oltre diciottomila voli, il limite massimo annuo imposto nel decreto 14.5.2007.

In buona sostanza, con l'aeroporto A. Canova di Treviso si ha il caso di una struttura aeroportuale ove nel 2006 **nonostante il parere negativo reso in sede di V.I.A.** sono state realizzate opere infrastrutturali finalizzate ad aumentarne le capacità operative e che hanno consentito allo scalo di passare, in soli quattro anni, dai **12.544 voli e 1.328.288 passeggeri** ai **18.086 (+69%)voli e 2.144.338 (+61%) passeggeri del 2010** .

Procedura di V.I.A., si badi bene, imposta nel 2000 dal Ministero a fronte di un *“aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996”* (a fronte quindi di una dato di traffico rilevato in **6.309 voli e 276.767 passeggeri**).

Orbene, anche a voler sostenere l'insostenibile, ovvero che i lavori di potenziamento della pista di volo che si vogliono ora andare ad eseguire non siano destinati ad aumentare le capacità operative dello scalo così da poter gestire i nuovi e prevedibili maggiori volumi di traffico, è appena il caso di rilevare come, anche per la stessa commissione (*l'opzione zero (ossia l'assenza di qualsiasi intervento)*) è pertanto da escludersi, per le ragioni legate in primo luogo alla sicurezza e quindi all'efficienza e alla funzionalità del sistema

aeroportoale (pag. 5) essi siano comunque **indispensabili a garantire gli attuali livelli di operatività della struttura.**

Livelli raggiunti anche grazie ai lavori infrastrutturali in precedenza eseguiti cosicchè tra vecchi e nuovi lavori esiste così una continuità ideale ed uno strettissimo collegamento.

A fronte di ciò, con il provvedimento impugnato si viene a verificare un cortocircuito logico, ancor prima che giuridico.

Dopo aver imposto la procedura di V.I.A. a fronte di un volume di traffico di poco più di **6.300 voli annui**, il Ministero sottrae ora alla verifica di compatibilità ambientale proprio quei lavori da esso stesso ritenuti **indispensabili** a sopportare quel volume di traffico, pari ad **oltre 18.000 voli annui**, raggiunto proprio grazie alle infrastrutture realizzate nonostante il parere negativo espresso al riguardo all'esito della predetta procedura.

Volume di traffico comunque maggiore di quello autorizzato in via provvisoria (16300) e subordinato al tempestivo avvio di una nuova procedura di V.I.A.

* * *

3.4. Di tutta evidenza pertanto, l'errore nel quale è incorsa la Commissione laddove essa non ha valutato che i lavori (ancorchè non comportanti opere in elevazione) incidevano sulle capacità operative della struttura aeroportuale vuoi perchè indispensabili a mantenere l'attuale volume di traffico, vuoi perchè altrettanto indispensabili per metterla nelle condizioni di aumentare i volumi di traffico (aumento del tutto del tutto prevedibile alla luce del costante aumento tendenziale verificatosi a partire dal 2000).

* * *

4. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. VIOLAZIONE DEI PRINCIPI COMUNITARI IN MATERIA DI PROCEDURA DI VIA. CONTRADDITTORIETÀ. ILLOGICITA'.

Si è visto di come il Ministero, nel 2000 (a fronte di un volume di traffico di poco più di **6.300 voli annui**) avesse ritenuto necessario imporre una procedura di V.I.A., *“In ragione, dell'aumento del traffico aereo che si stava sviluppando a partire dal 1996,”*.

Orbene se ciò è vero, come è vero, non è revocabile in dubbio che detta procedura sia tanto più necessaria a fronte di lavori indispensabili a mantenere (in realtà ad aumentare) l'attuale volume di traffico pari a **18.086 voli e 2.144.338 passeggeri**.

Il provvedimento impugnato si pone quindi in palese ed insanabile contraddizione con le precedenti valutazioni operate dagli stessi uffici ministeriali del cui contenuto peraltro non vi è traccia alcuna.

Contraddittorietà resa ancor più evidente (e segnale di una istruttoria assolutamente approssimativa) nell'impugnato provvedimento ove si esprime parere favorevole all'esclusione della procedura di V.I.A. con la condizione che *“il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato”*, con ciò omettendo completamente di considerare che il numero di voli **attualmente autorizzato**

dal Ministero (in via **provvisoria** e subordinata alla positiva definizione di una **nuova procedura di compatibilità ambientale** che si sarebbe dovuta avviare entro il 2007) è di 16.300, numero nettamente **inferiore a quello attuale** di 18.086 voli.

In altre parole, non solo l'esigenza di procedere ad un potenziamento delle strutture di volo è stata valutata avendo a riferimento un numero di voli superiore a quello autorizzato – in via provvisoria e subordinato all'avvio di una nuova V.I.A. - ma si è anche ritenuto che per tale numero, sebbene maggiore di quello autorizzato in via provvisoria nell'ambito di una procedura di V.I.A. negativa, non fosse necessaria una valutazione ambientale.

* * *

5. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ.

Il provvedimento impugnato, pur avendolo richiamato, non spende una parola in merito ai diversi profili di criticità rispetto ai singoli quadri di riferimento di cui al D.P.C.M. 27.12.1988 rilevati nel più volte citato decreto 14.5.2007 e che avevano condotto alla definizione negativa della procedura di V.I.A..

Non è quindi dato sapere né se essi siano stati valutati né le ragioni in base alle quali essi eventualmente siano stati superati.

Diversi sono pertanto i motivi di perplessità che riguardano il contenuto del parere espresso dalla Commissione vuoi sotto il profilo della carenza di

motivazione vuoi sotto il profilo della contraddittorietà.

In tal senso estremamente significativo pare il raffronto tra quanto rilevato dai due provvedimenti in relazione ai singoli quadri di riferimento:

- componente rumore: nel provvedimento impugnato la Commissione ha concluso che *lo stato esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività del cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dello scalo; l'impatto sulla componente rumore risulta quindi invariato rispetto allo stato attuale.* (pag. 9).

Nulla è dato sapere circa le ragioni che hanno condotto a tale giudizio di invarianza del servizio offerto e del numero di atterraggi.

Manca inoltre ogni indicazione relativa al Master Plan, unico strumento utile per definire le linee di sviluppo operativo di un aeroporto e quindi in grado di fornire elementi utili per valutare in prospettiva eventuali variazioni al numero di atterraggi (carenza quest'ultima forse dovuta al fatto che, come riportato nel decreto 14.5.2007, “...il Master Plan aeroportuale allegato allo studio d'Impatto Ambientale intitolato “piano di razionalizzazione delle Aree 2000-2010” datato novembre 2002, non è mai stato approvato e allo stato attuale è in fase di aggiornamento” - pag. 4). o, forse, al fatto che il Master Plan dovrebbe riportare il piano degli investimenti che, come detto sono quantificati in oltre 130 milioni di euro.

- **componente atmosfera:** il precedente decreto 14.5.2007 aveva rilevato le seguenti criticità:

le rilevazioni della qualità dell'aria relative agli anni 2002 e 2003 svolte dal

Comune di Treviso evidenziano diversi superamenti del PM10 rispetto ai valori del Dm 60/2002 in vigore dal 1 gennaio 2005;

[.....]

*le simulazioni mettono in evidenza una situazione di **criticità ambientale con alti valori degli Nox in tutta l'aerea**. Tali valori sono prevalentemente dovuti alle emissioni dal traffico ma in parte anche **per una frazione significativa alle emissioni aeroportuali**. Si evidenzia, in particolare, che la modellazione presentata registra superamenti della soglia di allerta (200ug/Nm³) per gli Nox. **rispetto al Comune di Quinto di Treviso tale criticità è particolarmente elevata**. Tale criticità potrebbe risultare **elevata anche rispetto al Comune i Treviso nei periodi primaverili ed estivi** quanto diventano importanti le direzioni di venti dei quadranti meridionali;*

[....] Per quanto riguarda le polveri sottili (PM10), tale rete di monitoraggio rileva per il semestre invernale livelli generalmente superiori al valore di 40 ug/Nm³. Nel periodo invernale si rilevano, altresì, criticità per il CO e Benzene;

[....]

Anche in questo caso nel provvedimento impugnato nulla viene detto in ordine al contenuto delle ricordate criticità ed alle ragioni del loro superamento, non potendo certo considerarsi motivazione sufficiente l'affermazione che “lo stato di esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività del cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo. L'impatto sulla qualità dell'aria dello stato di esercizio risulta

invariato rispetto allo stato attuale” trattandosi di affermazione apodittica e priva del benchè minimo riscontro obbiettivo.

- componente suolo e sottosuolo: il decreto 14.5.2007 aveva evidenziato le seguenti criticità *“[.....] la scelta di una serie di impianti di trattamento in parallelo, anche se dettata da contingenze logistiche, non sembra sufficiente a garantire il rispetto dei vigenti valori limite di immissione per le acque scaricate nel Fiume Sile, nei casi di malfunzionamento di uno o più di tali impianti e nei casi di avverse condizioni atmosferiche con elevate precipitazioni piovose;*

questa criticità non è solo riferibile al Parco del Sile, ma potrebbe essere ancor più rilevante data la presenza di azienda di itticultura lungo il Sile subito a valle degli scarichi dei depuratori in oggetto;

a causa della presenza del limitrofo fiume Sile, si ritiene necessario valutare, nel sedime aeroportuale, la pericolosità ed il rischio relativo ad esondazioni di varia entità e, nel caso che si verifichi una pericolosità concreta, quali siano le misure di mitigazione del rischio che si rendessero necessarie;

inoltre, secondo lo studio di impatto ambientale, il sedime aeroportuale è sito su un terrazzo fluvio-lacustre sulla sponda sinistra del Fiume Sile. Tale localizzazione potrebbe generare situazione di criticità dal punto di vista idrogeologico per la percolazione nelle falde acquifere degli inquinanti trasportati con la prima pioggia;”

Sul punto il provvedimento impugnato si è così espresso *per la componente suolo in fase di cantiere e di esercizio non è prevista alcuna significativa*

modificazione dello stato attuale, eccezion fatta per gli scavi il cui impatto può essere mitigato accantonando e ricolmando gli stessi con il terreno vegetale precedentemente asportato... Per la componente sottosuolo in fase di cantiere e di esercizio non è prevista alcuna significativa modificazione dello stato attuale del sottosuolo eccezion fatta per la realizzazione del nuovo sistema di raccolta delle acque e dell'impianto di trattamento delle acque sotterranee. L'impatto risulta comunque trascurabile.

Anche in questo caso tutte le criticità evidenziate nel precedente decreto scompaiono come per magia e senza che sia possibile individuare alcuna ragionevole spiegazione al riguardo.

aree vincolate: nel decreto 14.5.2007 veniva evidenziata la seguente criticità “*Si rileva che le **emissioni gassose dall'aeroporto, le ricadute inquinanti, ed il rumore** potrebbero essere **dannose, particolarmente per i laghetti del Parco del Fiume Sile**; a questo riguardo il proponente non indica alcuna misura di mitigazione e/o compensazione, come richiesto dalla vigente normativa, DPR 120/2003.*”

Nel provvedimento impugnato tale criticità non solo scompare, sempre per ragioni misteriose e l'intervento programmato appare “*coerente con la pianificazione a carattere ambientale e con il sistema dei vincoli presenti nel territorio interessato*” (pag. 5, II cpv).

Accanto alla solita argomentazione “*trattandosi di un mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione nella quantità dei voli e delle caratteristiche connesse (rotte, approccio, velocità, rumorosità, emissioni*

gassose ecc) non si altereranno gli attuali livelli di impatto,” della cui validità si è già detto, desta particolare curiosità l'affermazione volta ad escludere l'incidenza ambientale dell'intervento in quanto “l'aeroporto localizzato lungo la sponda del fiume Sile è presente fin dall'inizio del secolo scorso e la componente faunistica (Uccelli, Mammiferi; Rettili; Anfibi, Pesci, Insetti) ha raggiunto un equilibrio dinamico con l'esercizio della struttura” .

Che la struttura attuale, intesa nella sua complessiva valenza, anche operativa, possa essere considerata in una prospettiva di secolare continuità con quella originaria appare operazione piuttosto ardua.

Basti pensare che, senza risalire al secolo scorso quando l'originaria struttura aveva più che altro la consistenza di un prato (e le due città, Treviso e Quinto di Treviso non avevano l'estensione attuale), nessuna continuità potrebbe essere individuata neppure con la struttura di cinque (se non meno) anni fa.

Quanto poi all'*equilibrio dinamico* che sarebbe stato trovato tra *l'esercizio della struttura e la componente faunistica*, non può negarsi la curiosità di conoscere i termini di questo equilibrio tra un traffico annuo di oltre 18.000 velivoli (per tacer del volo da diporto e militare) e gli *Uccelli, Mammiferi; Rettili; Anfibi, Pesci, Insetti* presenti sull'area (salvo intendersi il termine dinamico come fuga di tutte le specie viventi)

In attesa di ciò non si può che confidare di non doversi mai trovare nella parte della componente faunistica in un'ipotesi di equilibrio dinamico paragonabile a quello che si sarebbe realizzato tra l'aeroporto di Treviso e l'ambiente circostante.

* * *

6. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. CONTRADDITTORIETÀ.

Si è già detto di come l'aeroporto di Treviso sia inserito in un contesto urbanistico ambientale del tutto peculiare, incastonato com'è tra gli abitati di Treviso e Quinto di Treviso e le zone di protezione ambientale, “Parco Regionale del Fiume Sile” SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest” e ZPS IT3240011 “Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina” caratterizzate dalla convivenza di sistemi di popolamento fluviali tipici di acque lente e dalla presenza di zone con risorgive.

La valenza ambientale dall'ambito fluviale è elevata non solo a livello locale ma anche a scala di territorio vasto ed è soggetta ai seguenti fattori di vulnerabilità: alterazioni dell'assetto idrico, coltivazioni, estrazioni di torba, riempimenti, drenaggi inquinamento.

Nessun dubbio quindi circa l'assoggettabilità a procedura V.I.A. del progettato intervento di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo e ciò anche alla luce di quanto disposto dall'art. 5, comma 3, del D.P.R. 357/1997 “*I proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini*

della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi.

4. Per i progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale, che interessano proposti siti di importanza comunitaria, siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione, come definiti dal presente regolamento, la valutazione di incidenza è ricompresa nell'ambito della predetta procedura che, in tal caso, considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità conservative previste dal presente regolamento, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato G.”

* * *

7. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. VIOLAZIONE DI LEGGE. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 5 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152/2006. ECCESSO DI POTERE. DIFETTO DI ISTRUTTORIA. VIOLAZIONE PRINCIPI COMUNITARI IN MATERIA DI PROTEZIONE AMBIENTALE.

Ai sensi dell'art. 20, comma 3, del D.lgs. 152/2006 “*Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni.*” imponendo così che nell'adozione delle decisioni gli organi competenti tengano conto della partecipazione del pubblico ed il parere di tali commissioni deve essere espresso dopo un'attenta analisi delle osservazioni rese dal pubblico.

Allo stesso modo la normativa comunitaria *L'effettiva partecipazione del pubblico all'adozione di decisioni consente allo stesso di esprimere pareri e preoccupazioni che possono assumere rilievo per tali decisioni e che possono essere presi in considerazione da coloro che sono responsabili della loro adozione; ciò accresce la responsabilità e la trasparenza del processo decisionale e favorisce la consapevolezza del pubblico sui problemi ambientali e il sostegno alle decisioni adottate.* (punto 4 preambolo Direttiva 03/35/CE).

Molti degli attuali ricorrenti sono residenti nelle immediate vicinanze della struttura aeroportuale e quindi erano legittimati a presentare osservazioni, potendosi considerare quale pubblico interessato ai sensi dell'art. 5, comma I, lettera v) del D.lgs. 152/2006 a mente del quale è tale “*.. il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure;*”

Pur avendo presentato tempestivamente le proprie osservazioni esse non sono state prese in considerazione nè delle stesse vi è traccia alcuna nell'impugnato provvedimento.

Di qui l'illegittimità del provvedimento impugnato anche sotto questo diverso ed ulteriore profilo.

SULL'ISTANZA CAUTELARE.

Si confida che le considerazioni che precedono convincano della sussistenza del del *fumus boni juris*.

Sul danno.

L'aeroporto di Treviso presenta caratteristiche del tutto peculiari, collocato com'è a cavallo tra le città di Treviso e di Quinto di Treviso, immediatamente contiguo a detti centri abitati (direttamente interessati anche dalle direttrici di decollo e di atterraggio) ed a aree di particolare pregio ambientale: “Parco Regionale del Fiume Sile” zone SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest” e ZPS IT3240011 “Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina”.

A tali peculiari caratteristiche fisiche se ne affiancano, altrettanto peculiari, di tipo operativo.

Detto scalo, infatti, ponendosi in controtendenza con altri scali minori del Nord Italia, ha conseguito risultati sbalorditivi, passando (solo prendendo in considerazione l'ultimo decennio) dai 6.309 voli del 2000 ai 18.086 voli del 2010 (+**286%**) e con l'incremento del numero di passeggeri trasportati, passati dai 276.767 del 2000 ai 2.144.338 del 2010 (+**775%**).

Ed altrettanto positive le previsioni di futuri sviluppi dello scalo, che ipotizzano l'obiettivo dei 3.400.000 passeggeri entro il periodo 2016-2026.

A fronte di ciò non è revocabile in dubbio che nel caso di specie fosse

indispensabile assoggettare il progettato intervento ad una procedura di valutazione di impatto ambientale.

Da un lato perchè nel 2000 era stata imposta una procedura di compatibilità a fronte di dati relativi al traffico – voli e passeggeri - nettamente inferiore a quelli attuali.

Dall'altro lato perchè l'intervento ha lo specifico scopo di aumentare gli attuali volumi di traffico, raggiunti anche a seguito dell'avvenuta esecuzione di quei lavori per i quali la precedente valutazione di compatibilità era stata negata ancora nel 2007.

Sottraendo invece il progettato intervento di potenziamento alla verifica di compatibilità ambientale, si andrà ad avere una struttura aeroportuale (che già ora opera con un parere ambientale negativo) destinata a crescere ulteriormente sfuggendo a qualsiasi forma di controllo preventivo con ciò conculcando definitivamente i diritti dei singoli ricorrenti (oltre che dell'intera collettività) all'ambiente ed alla salute, diritti insopprimibili e costituzionalmente garantiti, per la cui tutela è previsto appunto lo strumento della procedura di V.I.A.

Il tutto aggravato dal fatto che, qualora un domani si dovesse riscontrare un'effettiva compromissione dell'ambiente circostante, derivante dallo svolgimento dell'attività aeroportuale a livelli di operatività incompatibili, questa non sarebbe più emendabile, con tutto ciò che ne consegue anche in termini di irreparabile lesione dei diritti, individuali e collettivi, all'ambiente ed alla salute.

A tal riguardo deve segnalarsi come sia assai recente l'accertamento del

disastro ecologico verificatosi nelle aree adiacenti l'aeroporto di Malpensa, in pieno Parco del Ticino, dovuto agli scarichi dei velivoli che dette aree sorvolano.

Ovviamente le caratteristiche dei due scali aeroportuali sono del tutto diverse.

Ciò non toglie, tuttavia, che i riflessi che l'attività aeroportuale può avere sull'ambiente circostante e sull'uomo sono di particolar rilievo e meritevoli di un'attenzione sicuramente maggiore a quella che nel caso di specie è stata dedicata dalla commissione VIA alla pratica "*Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo da realizzarsi presso l'aeroporto A. Canova di Treviso*".

Non si vorrebbe infatti che un domani si dovessero lamentare irreparabili conseguenze negative per l'ambiente e la salute umana solo per la superficialità di una valutazione che, forse, ha in qualche modo risentito di spinte acceleratorie, che nulla hanno a che fare con la tutela ambientale, e che vedono nell'aeroporto di Treviso una fondamentale struttura di riferimento – in una prospettiva economico ed politica – per l'area geografica del Nord Est dell'Italia.

Nessun nega che si tratti in entrambi i casi di interessi meritevoli di tutela, ma l'interesse di rango primario della salute, deve comunque considerarsi prevalente rispetto ad ogni altro interesse anche qualora giuridicamente protetto.

In altre parole ciò che si chiede è che l'intervento ed i suoi effetti sull'ambiente siano seriamente valutati non potendosi certo considerare tale il parere volto ad

escludere la necessità di tale valutazione ambientale, oggi espresso in assenza di qualsiasi riscontro oggettivo ma sulla base di una sorta di mantra che lo configura come *intervento di limitata entità [che] non fa aumentare gli attuali livelli di traffico.*

Evitando così, ad esempio, che si possa avere una struttura come quella attuale, ove *“attualmente risultano esistenti e funzionanti in totale quattro scarichi diretti verso il fiume Sile, non è presente alcun impianto di trattamento delle acque, il fiume Sile nella zona dell'aeroporto risulta leggermente inquinato;”* (pag. 7).

Evitando altresì che attraverso l'artificioso frazionamento degli interventi, non presentati in una prospettiva unitaria, si arrivi ad una totale trasformazione dello scalo con una moltiplicazione delle sue capacità operative evitando surrettiziamente ogni verifica di compatibilità ambientale in totale spregio dei principi normativi, nazionali e comunitari, in materia di tutela dell'ambiente.

..*

P.Q.M.

Riservata ogni più ampia istanza risarcitoria, annullarsi, previa concessione di idonea misura cautelare, i provvedimenti in epigrafe descritti.

Con vittoria di spese, diritti, onorari.

Si producono in copia i documenti indicati in ricorso.

Ai sensi dell'art. 136 D.lgs. 104/2010 i sottoscritti difensori indicano il seguente indirizzo di posta elettronica certificata stefano.mirate@coavenezia.it

– ed il seguente recapito fax – 041/5101237 – presso il quale ricevere le

comunicazioni relative al processo.

Dolo – Venezia, 22 luglio 2011

avv. Gianpaolo Fortunati

avv. Stefano Mirate

RELAZIONE DI NOTIFICA: ad istanza *ut supra* io sottoscritto Ufficiale Giudiziario addetto all'Ufficio sottoindicato ho notificato copia del sujesto atto consegnandone copia conforme all'originale a:

- **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE** - in persona del Ministro *pro tempore* domiciliato per legge presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato a Venezia in S. Marco n. 63 ed ivi a....

- **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE – DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI**, in persona del Direttore Generale *pro tempore* domiciliato per legge presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato a Venezia in S. Marco n. 63 ed ivi a....

- **ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE – ENAC** – in persona del legale rappresentante *pro tempore*, domiciliato per legge presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato a Venezia in S. Marco n. 63 ed ivi a...

- **ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE – ENAC** – in persona
del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Roma Viale Castro Pretorio,
118 ed ivi