

Publicato il 23/12/2024

**N. 03033/2024 REG.PROV.COLL.**  
**N. 01237/2021 REG.RIC.**



**R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto**

**(Sezione Quarta)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 1237 del 2021, integrato da motivi aggiunti, proposto dalle associazioni Legambiente Nazionale, Italia Nostra-Onlus, Organizzazione di Volontariato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso – a.p.s., ciascuna in persona del rispettivo legale rappresentante *pro tempore*, tutte rappresentate e difese dall'avvocato Matteo Ceruti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

***contro***

il Ministero della Transizione Ecologica; il Ministero della Cultura; il Ministero delle Infrastrutture; l'Ente Nazionale Aviazione Civile – E.N.A.C., ciascuno in persona del rispettivo legale rappresentante *pro tempore*, tutti rappresentati e difesi dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia, domiciliataria *ex lege* in Venezia, piazza S. Marco n. 63;

la Regione Veneto, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta Regionale, non costituita in giudizio;

***nei confronti***

della Aeroporto di Treviso – Aer.Tre s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Vittorio Domenichelli e Lucia De Salvia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv.to Vittorio Domenichelli in Padova, Galleria G. Berchet n. 8;

*per l'annullamento*

per quanto riguarda il ricorso introduttivo:

-del decreto del Ministro della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministro della Cultura, assunto al n. 104 del 24 marzo 2021, recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale dello "*strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030*" dell'aeroporto "Canova" di Treviso, pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 53 del 6 maggio 2021;

-dei pareri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 2978 del 29.3.2019, n. 3096 del 2.8.2019, n. 3392 dell'8.5.2020, n. 22 del 10.11.2020;

-del parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo - Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggi, assunto al prot. n. 24980 del 2.10.2019;

-di ogni altro atto presupposto, collegato, inerente, conseguente e derivato, ivi compresi eventuali ulteriori atti autorizzativi e di assenso del progetto in esame di cui le ricorrenti non hanno avuta notizia;

per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati dalle ricorrenti il 21.3.2024:

-del decreto del direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti assunto al n. 445 del 12 gennaio 2024, recante la determinazione positiva della conferenza di servizi *ex art. 3* del d.P.R. n. 383/1994 sul progetto "*aeroporto di Treviso Antonio Canova. Piano di sviluppo aeroportuale (Master Plan) al 2030*" e il perfezionamento a fini urbanistici dell'intesa Stato-Regione Veneto;

-di ogni altro atto presupposto, collegato, inerente, conseguente e derivato.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio delle Amministrazioni intimata e della controinteressata Aeroporto di Treviso – Aer.Tre s.p.a.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 19 settembre 2024 il dott. Francesco Avino e uditi per le parti gli avv.ti Matteo Ceruti e Lucia De Salvia nonché l'avvocato dello Stato Tiziana Greco;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

## FATTO e DIRITTO

1. Le ricorrenti sono associazioni nazionali e locali che si prefiggono di tutelare l'ambiente nelle sue molteplici declinazioni. In tale veste esse contestano il progetto di sviluppo al 2030 dell'aeroporto "Canova" di Treviso, che a loro dire, prevedendo un importante ampliamento infrastrutturale e un notevole incremento del traffico aereo, sarebbe suscettibile di arrecare un significativo aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico. Con inevitabili effetti sulla salute dei residenti e sulla sicurezza pubblica, ed ulteriori impatti sull'area confinante del parco naturale regionale del fiume Sile e sul sito di importanza comunitaria SIC IT3240028 "*Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest*".

2. Con il ricorso introduttivo, incardinato a seguito della rituale trasposizione di un precedente ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, le ricorrenti hanno dunque impugnato gli atti e provvedimenti recanti il giudizio positivo di compatibilità ambientale dello "*strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030*" dell'aeroporto "Canova". L'impugnativa ipotizza plurime illegittimità facendo valere i motivi così rubricati: "*1.- Violazione degli artt. 5 e 22 e dell'allegato VII alla parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006, nonché dell'art. 5 del D.M. 29/11/2000 - eccesso di potere per carenza di istruttoria e carenza di motivazione, illogicità manifesta e sviamento in relazione alla valutazione degli impatti acustici del progetto ed alle prescrizioni di risanamento acustico; 2.- Violazione degli artt. 5*

*e 22 e dell'allegato VII alla parte II D.Lgs. 152/2006 - eccesso di potere per travisamento dei fatti, carenza di istruttoria ed illogicità manifesta in relazione all'impatto sulla componente "atmosfera" del progetto (con riferimento alle inattendibili previsioni di crescita del traffico aeroportuale, alla misconoscenza dello stato di fatto di qualità dell'aria ante operam e all'inidoneità della modellistica applicata che neppure considera le componenti principali di scarico degli aeromobili); 3.- Violazione degli artt. 4 e 5 e dell'allegato VII alla parte II D.Lgs. 152/2006 - eccesso di potere per carenza di istruttoria, illogicità manifesta, contraddittorietà e sviamento dalla causa tipica in relazione alla valutazione dell'impatto del progetto sulla "salute umana" delle popolazioni residenti; 4.- Violazione dell'art. 5 D.Lgs. 152/2006 - eccesso di potere per carenza di istruttoria ed illogicità manifesta in relazione ai profili della sicurezza aeroportuale; 5.- Violazione dell'art. 5 del DPR 357/1997 e dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE - eccesso di potere per carenza di istruttoria ed illogicità manifesta in relazione alla valutazione di incidenza ambientale sui siti natura 2000; 6.- Violazione dell'art. 5 D.Lgs. 152/2006 ed eccesso di potere per carenza di istruttoria in relazione all'omessa valutazione degli impatti cumulativi”.*

In estrema sintesi le associazioni ricorrenti, ricordata la *mission* che ne ispira l'azione sul territorio nazionale e locale, qualificando la rispettiva legittimazione ad agire, censurano la procedura ministeriale di valutazione dell'impatto ambientale (in prosieguo solo “v.i.a.”) del progetto, mettendo in luce anzitutto le carenze di base, a livello istruttorio, dello studio di impatto ambientale (s.i.a.), che non avrebbe adeguatamente considerato tematiche centrali nella valutazione degli impatti acustici, atmosferici, sulla salute dei residenti e in generale sulla sicurezza di persone e cose, ingenerati dall'iniziativa progettuale in ragione della sua peculiare collocazione in un contesto caratterizzato da un'elevatissima densità abitativa e dalla vicinanza di siti sensibili. A propria volta i pareri della Commissione tecnica v.i.a.-v.a.s. non avrebbero considerato le numerose criticità emergenti dal s.i.a. o, comunque, ne avrebbero sottostimato l'esistenza, così determinando l'emanazione dell'impugnato decreto del Ministero per la Transizione Ecologica n. 104 del 29.3.2021 recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale, che

poggerebbe su gravi travisamenti dei fatti ed illogicità manifeste. Il tutto come emergerebbe anche dai giudizi espressi in due relazioni tecniche attestanti la presenza di significative lacune su tematiche decisive ai fini della v.i.a..

3. Si sono costituiti in resistenza al ricorso il Ministero della Transizione Ecologica (già Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) e il Ministero della Cultura, che di concerto hanno emanato il decreto in epigrafe sancendo la compatibilità ambientale dell'intervento subordinatamente al rispetto delle condizioni indicate nei pareri della Commissione tecnica, della Regione Veneto e del Mi.B.A.C.T.. Si sono altresì costituiti il Ministero delle Infrastrutture, coinvolto anch'esso a livello procedimentale, e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.), che ha avviato il procedimento di valutazione ed approvazione del progetto. Si è altresì costituita la società Aeroporto di Treviso s.p.a. – Aer.Tre. s.p.a. (di seguito anche solo Aer.Tre.), che gestisce lo scalo aeroportuale.

Le parti resistenti e controinteressate hanno tutte contestato i fatti di causa chiedendo il rigetto del ricorso da ritenersi infondato in rito e nel merito.

4. Successivamente le ricorrenti hanno proposto motivi aggiunti impugnando anche il decreto direttoriale ministeriale n. 445 del 12 gennaio 2024, recante la determinazione, presa a conclusione della conferenza di servizi *ex art. 3 del d.P.R. n. 383/1994*, favorevole all'approvazione del progetto intitolato *“aeroporto di Treviso Antonio Canova. Piano di sviluppo aeroportuale (Master Plan) al 2030”*, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Veneto circa l'accertamento della conformità dell'opera rispetto alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.

La nuova impugnativa, che si affida ai medesimi motivi già contenuti nel ricorso introduttivo avverso gli atti presupposti, motivi a valersi quali vizi di illegittimità di carattere derivato, solleva i seguenti ulteriori vizi autonomi così intitolati: *“1.- Violazione dell'art. 6 D.Lgs. 152/2006 in ragione dell'omessa sottoposizione del piano di sviluppo aeroportuale a valutazione ambientale strategica; 2.- Violazione dell'art. 3 del dPR 383/1994 per illegittima posticipazione del parere*

*provinciale a “successive fasi procedurali” - eccesso di potere per contraddittorietà intrinseca della determinazione conclusiva della conferenza di servizi; 3.- Violazione dell'art. 3 DPR 383/1994 - eccesso di potere per perplessità manifesta in relazione all'autorizzazione paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004; 4.- Eccesso di potere per mancanza del presupposto e carenza di istruttoria in relazione alla verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di v.i.a.”.*

Secondo le ricorrenti l'approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, nella parte recante variante allo strumento urbanistico generale (p.a.t. e p.i.) di Treviso, non sarebbe stata preceduta dalla valutazione ambientale strategica in relazione ai contenuti di pianificazione del piano di sviluppo medesimo. L'E.N.A.C. si sarebbe rifiutata di trasmettere alla Provincia di Treviso alcune integrazioni documentali ritenute necessarie per esprimersi su taluni profili ambientali del *masterplan*, così posticipando indebitamente l'acquisizione dell'assenso provinciale, invero da rendersi in seno alla conferenza dei servizi. Anche l'autorizzazione paesaggistica doveva essere acquisita anteriormente all'approvazione del *masterplan*. Quest'ultima, comunque, non avrebbe verificato il fattivo rispetto di tutta una serie di prescrizioni contenute nel decreto di v.i.a. al fine di procedere all'accertamento della conformità urbanistica dell'intervento.

5. Nell'approssimarsi dell'udienza pubblica del 19.9.2024 le parti si sono scambiate le memorie conclusive e di replica insistendo per l'accoglimento delle rispettive conclusioni.

In particolare la difesa erariale, in nome dei Ministeri da essa rappresentati nonché dell'E.N.A.C., ha rilevato, sotto molteplici aspetti, l'inammissibilità sia del ricorso che dei motivi aggiunti, questi ultimi pure da ritenersi tardivi. E nel merito ha contestato le ragioni delle ricorrenti rilevandone l'infondatezza. Anche la Aer.Tre. ha eccepito l'inammissibilità dei motivi aggiunti sotto più aspetti, facendone derivare l'improcedibilità del ricorso introduttivo il quale, al pari dei motivi aggiunti, oltretutto chiederebbe al Tribunale di sindacare l'ampia discrezionalità di cui gode l'Amministrazione nella valutazione di

impatto ambientale di un progetto di pubblico interesse. L'impugnativa sarebbe comunque da ritenersi infondata anche nel merito, avendo la Commissione tecnica preposta alla v.i.a., così come i Ministeri che hanno approvato l'iniziativa, ampiamente controdedotto a tutti i profili ricorsuali, che le associazioni avevano già rappresentato nel corso del procedimento amministrativo.

La parte ricorrente ha replicato a tutti i rilievi delle resistenti e della controinteressata, concludendo infine per l'accoglimento sia del ricorso che dei motivi aggiunti.

6. All'udienza pubblica del 19.9.2024, dopo l'approfondita discussione dei legali delle parti, come da verbale in atti, la causa è stata introitata per la decisione.

7. Il Tribunale deve anzitutto esaminare le eccezioni di carattere pregiudiziale e preliminare sollevate dalle parti resistente e controinteressata.

7.1. Non è fondato il rilievo dell'Avvocatura di irricevibilità dei motivi aggiunti in quanto tardivamente proposti solo il 22.3.2024, ossia una volta decorso il termine di 60 gg. dal 16.1.2024, epoca cui risalirebbe la comunicazione della pubblicazione del decreto direttoriale n. 445/2024.

Difatti, anche in disparte il rilievo per cui la detta comunicazione non risulta inviata anche alle associazioni odierne attrici, è dirimente rilevare che la notifica dei motivi aggiunti si è perfezionata per la parte ricorrente con la consegna del ricorso via p.e.c. in data 14.3.2024, dunque comunque entro il termine di legge indicato dall'Amministrazione per la contestazione del d.d. n. 445/2024 (*id est* il 16.3.2024).

7.2. Non sono fondate nemmeno le censure di inammissibilità dei motivi aggiunti e di conseguente improcedibilità del ricorso introduttivo.

7.2a. Non è sostenibile la tesi della controinteressata per cui i motivi aggiunti sarebbero da ritenersi inammissibili in quanto non notificati ai Comuni Quinto di Treviso e di Treviso. Difatti queste Amministrazioni sono state certamente notiziate della pendenza del gravame, circostanza che appunto

non viene contestata. Al di là della terminologia impiegata dai ricorrenti nel frontespizio dell'atto introduttivo e dei motivi aggiunti -ove i detti Comuni risultano per l'appunto "notiziati" della lite-, quel che conta è che la notifica abbia raggiunto lo scopo della conoscenza dell'atto nei confronti della parte cui lo stesso è diretto, e tanto ai sensi dell'art. 156 del cod. proc. civ., da ritenersi alla stregua di un principio trasversale dell'ordinamento, valevole anche per il giudizio amministrativo (*ex art. 39 del cod. proc. amm.*).

7.2b. Da altra angolatura non può predicarsi l'inammissibilità dei motivi aggiunti in quanto non notificati all'Ente Parco Regionale del Sile, atteso che, come correttamente rilevato dalla difesa della parte ricorrente, l'impugnativa non mette in discussione alcun atto di questo Ente, espresso o meno in conferenza di servizi, cosicché la notifica al detto soggetto non si rendeva necessaria.

7.2c. Va respinta anche l'eccezione erariale di inammissibilità dei motivi aggiunti in quanto non notificati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Amministrazione cui è riferibile il decreto direttoriale n. 445/2024 di approvazione a fini localizzativi del *masterplan*.

Sul punto va subito rilevato che effettivamente il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti non risulta destinatario della notifica del ricorso per motivi aggiunti, diretto appunto contro un provvedimento riferibile ad un organo dirigenziale di tale Dicastero. Cionondimeno il M.I.T. non solo si è costituito in giudizio, ma ha anche articolato compiute difese nel merito dell'iniziativa giudiziale intrapresa dalle ricorrenti, sottolineando l'infondatezza di tutti e quattro i motivi aggiunti.

Ciò rileva ai sensi e per gli effetti dell'art. 4, comma 1°, della L. 25.3.1958, n. 260, in tema di "*rappresentanza in giudizio dello Stato*", secondo cui "*l'errore di identificazione della persona alla quale l'atto introduttivo del giudizio ed ogni altro atto doveva essere notificato, deve essere eccepito dall'Avvocatura dello Stato nella prima udienza, con la contemporanea indicazione della persona alla quale l'atto doveva essere notificato.*"

*Tale indicazione non è più eccepibile.*

*Il Giudice prescrive un termine entro il quale l'atto deve essere rinnovato.*

*L'eccezione rimette in termini la parte”.*

La previsione normativa appena citata disciplina lo speciale caso dell'errata individuazione dell'Amministrazione statale legittimata passiva (*id est* la persona giuridica pubblica alla quale l'atto introduttivo avrebbe dovuto essere rivolto), sancendo che da tale errore non discende la mancata instaurazione del rapporto processuale ma una mera irregolarità. Trattasi, nello specifico, di irregolarità sanabile, quando del caso mediante la rinnovazione della notifica dell'atto nei confronti dell'Amministrazione indicata dal Giudice, ma anche semplicemente mediante la spontanea costituzione in giudizio di quest'ultima. È stato infatti statuito, in giurisprudenza, che dall'errore di individuazione del destinatario della notifica non deriva, *ex art. 4, comma 1°*, della L. n. 260/1958, l'inammissibilità del ricorso, ma solo, al più, la necessità di regolarizzare la notifica, quando ovviamente l'Amministrazione non sia già costituita con il ministero dell'Avvocatura dello Stato (cfr. sul punto: T.A.R. Campania, 3.3.2020, n. 1001; T.A.R. Sardegna, 23.12.2003, n. 1755, che richiama la pronuncia dell'Adunanza Plenaria del C.d.S. del 6.6.1990, n. 5. Si vedano, inoltre, le conformi pronunce della Suprema Corte di cassazione, sez. IV penale, n. 44913 del 12.10.2023; e sez. II civile n. 12322 del 9.5.2019).

Anche in tempi più recenti la Cassazione ha precisato che *“l'erronea evocazione in giudizio di un Ministero al posto di un altro comporta che il Giudice -a pena di nullità della sentenza di primo grado e conseguente rimessione della causa al primo Giudice- fissi un termine per il rinnovo della notifica e la corretta instaurazione del contraddittorio, ai sensi dell'art. 4 della L. n. 260 del 1958, purché l'Avvocatura dello Stato sollevi la relativa eccezione nella prima udienza, indicando, altresì, il soggetto cui l'atto avrebbe dovuto essere notificato (Cass. n. 25499/2021; in senso conforme Cass. n. 15219/2022)”* (così in Cass, civ., sez. II, ordinanza n. 2 di racc.gen. del 2.1.2023, in *Ced Cassazione*, sentenze *web*, Rv. 666669).

Nel caso di specie il rapporto processuale deve ritenersi correttamente instaurato a seguito della spontanea costituzione in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al contraddittorio effettivamente sin da subito instauratosi a seguito delle difese svolte nel merito dall'Avvocatura erariale.

Da qui il rigetto anche di questa eccezione di inammissibilità dei motivi aggiunti.

7.2d. E dalla inconfigurabilità di profili di inammissibilità dei motivi aggiunti consegue il rigetto della connessa eccezione di improcedibilità del ricorso introduttivo, sostenuta appunto sul presupposto (insussistente) che la mancata contestazione del decreto del Direttore Generale del M.I.T. abbia fatto scemare l'interesse all'impugnativa del decreto n. 104/2021, recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale dello strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "Canova" di Treviso.

7.3. Con riferimento, infine, all'eccezione della controinteressata per cui le singole censure travalicherebbero il sindacato di legittimità consentito al Tribunale, impingendo su profili di ampia discrezionalità amministrativa e istituzionale relativamente all'apprezzamento degli interessi pubblici e privati coinvolti, il Collegio prenderà posizione esaminando il ricorso nel merito, dovendosene necessariamente verificare la fondatezza con riguardo alle specifiche censure sollevate dalle ricorrenti.

8. Ciò statuito in via preliminare, nel merito il ricorso introduttivo e i motivi aggiunti vanno accolti, per quanto di ragione, nei sensi e limiti di seguito precisati.

9. Occorre anticipare che, come emerge dalla sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale, l'iniziativa in esame riguarda uno scalo aeroportuale già in funzione, in relazione al quale, sulla base dei dati di traffico aereo degli anni passati e delle previsioni di incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei tra il 2016 e il 2030, sono stati individuati gli adeguamenti infrastrutturali all'uopo necessari. In particolare il piano di sviluppo, senza

prevedere ampliamenti delle piste di atterraggio e/o di decollo ovvero dei piazzali, ipotizza una crescita dei movimenti dello scalo aeroportuale cui correla (in estrema sintesi) una diversa utilizzazione delle piste, la razionalizzazione/riposizionamento di alcune importanti strutture aeroportuali (il deposito carburanti, la caserma dei Vigili del Fuoco e la torre di controllo) e l'ampliamento del *terminal* passeggeri, con una ulteriore migliore distribuzione delle infrastrutture c.d. *landside*, con particolare riguardo alla sistemazione dei parcheggi e alla viabilità di accesso principale e secondaria.

L'iniziativa, all'esito di una complessa istruttoria tecnica, è approdata a vari pareri della Commissione v.i.a., che ha espresso un giudizio favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni. E in seguito sono stati adottati i decreti conclusivi che hanno sancito la compatibilità ambientale del piano di sviluppo aeroportuale, anche ai fini propri della materia dell'edilizia e dell'urbanistica.

10. Ciò detto in via generale, devono essere esaminate anzitutto le censure contenute nel ricorso introduttivo, che come anticipato contesta il decreto del Ministro della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministro della Cultura, recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto di ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "Canova" di Treviso.

10.1. Con la prima doglianza l'iniziativa è stata messa in discussione sotto l'aspetto dell'impatto acustico che da essa verrebbe generato.

10.1a. Anzitutto le ricorrenti hanno dedotto che lo studio di impatto ambientale dell'Aer.Tre. e l'istruttoria condotta dalla Commissione tecnica v.i.a.-v.a.s. presenterebbero delle significative lacune progettuali. In relazione allo stato di fatto il proponente si sarebbe limitato a valutare la situazione acustica del solo "intorno aeroportuale", omettendo di considerare il superamento dei limiti immissivi ed emissivi imposti dai piani di classificazione acustica comunale all'esterno della "zona di rispetto" aeroportuale. Analoghe mancanze nella valutazione dei superamenti dei limiti

di legge si riscontrerebbero nelle previsioni dell'impatto acustico contenute nell'ipotesi di progetto di cui alle simulazioni modellistiche dell'*integrated noise model* (i.n.m.) prescelto dalla proponente. Sicché la mera considerazione, ai fini acustici, del solo "intorno aeroportuale" risulterebbe in contrasto con la normativa vigente, e il decreto finale, oltre a risentire di tale vizio istruttorio di base, avrebbe quindi illogicamente sancito la compatibilità ambientale del progetto nonostante uno stato di accertato superamento dei valori-limite di inquinamento acustico, e malgrado le previsioni di incremento del traffico aereo lasciassero presagire un corrispondente aumento dell'inquinamento acustico. In tale *modus procedendi* si intravedrebbe una violazione della stessa *ratio* preventiva della valutazione di impatto ambientale, rimasta insoddisfatta dalla mancanza di una verifica, in termini previsionali e in base al progetto presentato, dell'impatto acustico dell'opera.

La tesi non è condivisa dal Collegio.

10.1a,1. Le stesse ricorrenti non indicano quale specifica disposizione normativa imporrebbe di inserire nello studio di impatto ambientale di piani e progetti di sviluppo aeroportuale anche dati e dettagliate considerazioni relative ad aree esterne al territorio direttamente influenzato dalle attività aeroportuali.

10.1a,2. Viceversa, la normativa che disciplina la metodologia di misura del rumore aeroportuale si focalizza sul concetto di "intorno aeroportuale", atteso che, come evidenziato nello stesso ricorso introduttivo, la L. n. 447/1995 (c.d. "Legge quadro sull'inquinamento acustico") prevede una disciplina speciale per l'inquinamento acustico prodotto dalle infrastrutture di trasporto (veicolare, ferroviario, marittimo e, appunto, aereo), che si concretizza nella previsione di "zone di rispetto" (tra cui quelle aeroportuali, dette anche "intorno aeroportuale"), all'interno delle quali i valori limite di rumore cui conformarsi sono generalmente meno rigorosi rispetto al resto del territorio, data la valenza strategica di tali infrastrutture.

E invero, ai sensi dell'art. 3, comma 1°, lett. m), della L. n. 447/1995 sono di competenza dello Stato: *“m) la determinazione, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo:*

- 1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio;*
- 2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;*
- 3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;*
- 4) ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti”.*

Il successivo art. 11, comma 1°, prevede che *“Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri della salute, delle infrastrutture e dei trasporti, della difesa, dei beni e delle attività culturali e del turismo e dello sviluppo economico, secondo le rispettive competenze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono adottati uno o più regolamenti, distinti per sorgente sonora relativamente alla disciplina dell'inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo, da natanti, da imbarcazioni di qualsiasi natura, dagli impianti di risalita a fune e a cremagliera, dagli eliporti, dagli spettacoli dal vivo, nonché dagli impianti eolici”.*

In attuazione delle previsioni normative appena citate è stato emanato in particolare il decreto del Ministro dell'Ambiente del 31.10.1997, recante la *“Metodologia di misura del rumore aeroportuale”*, che all'art. 2, comma 7°, introduce il concetto di *“intorno aeroportuale”*, definendolo come *“il territorio circostante l'aeroporto, il cui stato dell'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali,*

*corrispondente all'area in cui il descrittore di cui all'allegato "A", punto 1, del presente decreto assume valori superiori a 60 dB(A)".*

Nello specifico, il D.M. (art. 3) prevede di misurare il rumore aeroportuale mediante il relativo indice di valutazione l.v.a. (livello di valutazione del rumore aeroportuale), e procede alla caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale definendo tre aree di rispetto (zona A, zona B, zona C), all'interno delle quali valgono i seguenti limiti di rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali (vd. l'art. 6):

-zona A: ove l'indice l.v.a. non può superare il valore di 65 dB(A);

-zona B: ove l'indice l.v.a. non può superare il valore di 75 dB(A);

-zona C: ove l'indice l.v.a. può superare il valore di 75 dB(A).

Sicché correttamente il *focus* dello studio di impatto ambientale del piano di sviluppo aeroportuale si è concentrato sul c.d. "intorno aeroportuale", dovendosi prendere in considerazione la parte del territorio influenzata in via diretta, in termini di rumore, dalle attività aeroportuali.

Peraltro le ricorrenti non mettono in discussione la completezza dei dati del s.i.a. relativamente all'intorno aeroportuale e, nella memoria di replica da ultimo depositata, affermano, altresì, di non aver mai nemmeno sostenuto la presenza di superamenti dei valori di legge applicabili in relazione all'intorno aeroportuale. La stessa perizia acustica allegata al ricorso introduttivo conclude nel senso che all'interno dell'intorno aeroportuale non ci sono superamenti.

Ciò non vuol dire, ovviamente, che all'esterno di tale ambito l'attività aeroportuale non sia comunque soggetta a limitazioni di sorta.

Difatti l'art. 3 del d.P.C.M. 14.11.1997, sulla "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", messo in chiaro che *"per le infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e le altre sorgenti sonore di cui all'art. 11, comma 1, legge 26 ottobre 1995, n. 447, i limiti di cui alla tabella C allegata al presente decreto, non si applicano all'interno delle rispettive fasce di pertinenza, individuate dai relativi decreti*

*attuativi”, prosegue affermando che “all'esterno di tali fasce, dette sorgenti concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione”.*

Tuttavia, fuori dalle fasce di rispetto aeroportuale valgono i valori-limite fissati dai (diversi) piani di zonizzazione acustica comunale, e il possibile concorso dell'attività aeroportuale rispetto alle altre rilevanti dal punto di vista del rispetto dei valori immissivi comunali, potrà semmai concretizzarsi nell'imposizione al gestore, nella fase esecutiva di gestione aeroportuale, della presentazione di appositi piani di contenimento e abbattimento del rumore, come peraltro accaduto nel caso di specie (lo si dirà anche in prosieguo).

Così infatti prescrive il D.M. Ambiente del 29.11.2000, che detta *“criteri omogenei per la realizzazione delle attività di risanamento dall'inquinamento da rumore prodotto dall'esercizio delle infrastrutture dei trasporti”*. L'art. 2 della citata fonte, tra gli obblighi esecutivi del gestore di servizi pubblici di trasporto, comprende quelli di:

*“individuare le aree in cui per effetto delle immissioni delle infrastrutture stesse si abbia superamento dei limiti di immissione previsti;*

*determinare il contributo specifico delle infrastrutture al superamento dei limiti suddetti;*

*presentare al Comune e alla Regione o all'autorità da essa indicata, ai sensi dell'art. 10, comma 5°, della Legge 26 ottobre 1995, n. 447, il piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture di cui sopra”.*

Tanto appunto in applicazione dell'art. 10, comma 5° della L. n. 447/1995, secondo cui *“In deroga a quanto previsto ai precedenti commi, le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, ((nel caso di superamento dei valori di cui ai regolamenti di esecuzione di cui all'articolo 11,)) hanno l'obbligo di predisporre e presentare al Comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Essi devono indicare tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per le*

*attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore”.*

10.1a,3. La stessa sentenza del C.d.S. n. 6862/2020, che viene invocata dalle ricorrenti nella memoria di replica per sostenere la tesi della necessità, ai fini di una pronuncia positiva di v.i.a., della verifica del rispetto dei limiti acustici (anche) nelle zone poste all'esterno dell'intorno aeroportuale, invero la smentisce.

In tale precedente era dedotta l'illegittimità di varie prescrizioni apposte al decreto finale di valutazione positiva dell'impatto ambientale del progetto dell'aeroporto di Salerno “Costa d'Amalfi”, sostenendo che era stata rinviata a delle fasi successive l'analisi di impatti ambientali che invece si sarebbero dovuti esaminare in sede di v.i.a.. Tra le prescrizioni contestate ve ne era anche una riguardante l'impatto acustico dell'iniziativa aeroportuale che imponeva *“un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4, 5, 6 del D.M. 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Con l'ausilio del modello matematico previsionale INM tarato sullo scenario di traffico previsto sempre per il medio periodo, cioè del decimo anno, dovrà essere elaborata ed approvata la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (artt. 5/6 D.M. 31/10/1997 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento. Relativamente all'area del cantiere base, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere prodotta l'analisi delle emissioni acustiche in fase di cantiere e definite le conseguenti misure di mitigazione che dovranno essere adottate”.*

Il C.d.S. ha tuttavia disatteso la tesi sostenuta in quella sede confermando che *“il D.M. 31.10.1997, cui si fa riferimento nella prescrizione, non disciplina infatti specifici studi ambientali, bensì misure obbligatorie prescritte in via generale per il contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e militari”*, e con ciò esplicitando la necessità di un adempimento che può ben intervenire nella fase esecutiva ovvero preliminare all'avvio dell'esercizio aeroportuale, e non già riguardare *ex*

*ante* il contenuto dei dati sui quali esprimere il giudizio di compatibilità ambientale dell'opera.

Le censure delle ricorrenti, tese ad appalesare una presunta carenza del s.i.a. per aver preso in considerazione solo l'“intorno aeroportuale”, ivi compresa quella che prefigura il presunto sviamento della funzione preventiva della valutazione d'impatto ambientale, sono dunque infondate.

10.1a,4. Non è condivisibile nemmeno la critica per cui il decreto di v.i.a. avrebbe illogicamente sancito la compatibilità ambientale del progetto nonostante uno stato di accertato superamento dei valori-limite di inquinamento acustico al di fuori delle zone di rispetto aeroportuale, così svilendo la *ratio* preventiva della valutazione di impatto ambientale.

Come si dirà nel § 10.1c, ove si prenderanno in considerazione le prescrizioni condizionanti la valutazione favorevole di impatto ambientale, la Commissione tecnica ha invero imposto una serie di adempimenti, da eseguirsi nella fase esecutiva, riguardanti anche l'esterno dell'intorno aeroportuale, in grado di superare le criticità ipotizzate dalla parte ricorrente.

10.1b. Sempre relativamente all'impatto acustico ricollegabile all'intervento, le associazioni ricorrenti deducono che il s.i.a. e l'istruttoria della Commissione v.i.a.-v.a.s. risulterebbero fondate su di una considerazione assente ovvero distorta e inattendibile della c.d. “alternativa zero”.

La tesi non è fondata

Occorre anzitutto ribadire che nel caso in esame si discute di una infrastruttura aeroportuale già esistente ed operante nel territorio da diversi anni, rispetto alla quale è stato proposto un progetto di ottimizzazione dichiaratamente consistente nella riorganizzazione degli spazi e in alcuni adeguamenti di dotazioni *standard* (es. parcheggi) in relazione ad uno scenario di crescita dell'infrastruttura, in termini di movimenti di passeggeri, merci, velivoli, e dei relativi fabbisogni (vedasi in questo senso la sintesi non tecnica del s.i.a.).

Ebbene, ai sensi dell'art. 22, comma 3°, lett. d), del D.Lgs. n. 152/2006: *“lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni:*

*-omissis-*

*d) una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”.*

La proponente ha espressamente preso in considerazione la c.d. opzione “zero” (vedasi la c.d. “sintesi non tecnica” del piano di sviluppo aeroportuale e le integrazioni al s.i.a. del marzo 2018, introdotte dopo la richiesta del Ministero del 31.1.2018 relativa anche all'analisi dell'opzione zero). In particolare, nelle predette integrazioni al s.i.a. sono stati confrontati i risultati dell'opzione zero (ossia, nel caso di specie, l'operatività dell'aeroporto al 2030 con le rotte attuali) con gli altri scenari analizzati nel s.i.a. e in particolare lo scenario al 2030 volato con le nuove rotte proposte dal proponente. E dal punto di vista dell'inquinamento acustico la proponente ha segnalato che l'opzione zero, rispetto allo scenario al 2030 volato con le nuove rotte, comporta:

-un incremento (pari al 23%) della popolazione esposta al rumore nella porzione di territorio univocamente determinata dalle isolivello dei 55 e dei 60 dB(A) di l.v.a.;

-una modesta diminuzione (pari all'8%) della popolazione esposta al rumore nella fascia di territorio ricompresa tra l'isolivello dei 60 e 65 dB(A) di l.v.a.;

-la medesima situazione emissiva ed immissiva nella porzione di territorio determinata dalle isolivello dei 65 e dei 75 dB(A) di l.v.a..

Con la conclusione per cui *“l'opzione zero presenta quindi in generale, rispetto allo stato di fatto, delle criticità riconducibili all'incremento delle operazioni aeree. Se confrontato con lo scenario 2030, l'opzione zero con le rotte AIP risulta invece significativamente peggiore nell'esposizione della popolazione sottoposta ai livelli di LVA che comunemente si*

*ritengono più impattanti, ovvero quelli oltre i 55 dB(A) secondo il descrittore acustico LVA”.*

Dal canto suo la Commissione (si legge nel parere n. 2978 del 29.3.2019) ha considerato *“che al PSA dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso non si possono applicare alternative strategiche e di localizzazione, in quanto rappresenta di per sé lo strumento di esplicitazione di scelte strategiche e localizzative di livello nazionale e regionale ed in tal senso il PSA assume obiettivi e criteri coerenti con il quadro degli esiti dello Studio per rete aeroportuale nazionale elaborato dall'ENAC (2011) e del conseguente Piano Nazionale degli Aeroporti”*, pure valutando positivamente il fatto che, per il rumore dello stato di fatto *“le condizioni definite in questa fase di redazione del PSA e documentazione di SLA (incluso le integrazioni dell'ottobre 2018) implicano complessivamente una organizzazione ottimizzata del traffico e delle procedure di decollo che produce una diminuzione delle persone esposte al rumore nel numero di 46 che non è un valore in assoluto significativo ma certamente indica una importante inversione di tendenza”*. Non senza però puntualizzare *“che per le persone presenti in aree con incremento del rumore si dovrà provvedere da subito (in fase ante operam prima dell'inizio delle realizzazioni conseguenti al PSA) la realizzazione delle azioni di contenimento del rumore e la verifica di ottemperanza di questa condizione potrà garantire le popolazioni da subito di un'operazione di mitigazione senza dover attendere i tempi di un piano di risanamento acustico come da norma di settore”*.

E come si vedrà nel successivo punto, sono state infine introdotte delle specifiche prescrizioni atte a ridurre l'impatto acustico della struttura aeroportuale, a garantire il rispetto dei limiti acustici nell'intorno aeroportuale, e a monitorare le componenti ambientali anche all'esterno dell'intorno aeroportuale.

Conseguentemente, il s.i.a. e la Commissione v.i.a. hanno preso in considerazione la c.d. “opzione zero” e il giudizio finale che si è espresso positivamente sul progetto lo ha fatto subordinatamente alla realizzazione di talune prescrizioni recanti interventi di contenimento del rumore.

Da qui l'infondatezza della censura delle ricorrenti.

10.1c. Venendo proprio alla disamina delle prescrizioni introdotte dalla Commissione v.i.a. sul punto dell'impatto acustico, le ricorrenti contestano le azioni di contenimento imposte dalla Commissione v.i.a. sia sotto l'aspetto della violazione della scala di priorità degli interventi di contenimento acustico prescritta dal D.M. 29.11.2000, e sia rappresentando l'illogicità ed inutilità delle prescrizioni (rispettivamente) nn. 4 e 2 del parere n. 3096, recepito dal decreto finale di v.i.a..

Anche queste tesi non sono convincenti.

10.1c,1. Occorre muovere dalle valutazioni della Commissione v.i.a., espressasi una prima volta con il già citato parere n. 2978 del 29.3.2019 che, con riferimento alla questione dell'inquinamento acustico legato all'aeroporto, ha esaminato il progetto di ottimizzazione della proponente presentato nell'ottobre 2018 ed ha:

*“Valutato positivamente che per il rumore dello stato di fatto le condizioni definite in questa fase di redazione del PSA e documentazione di SLA (includendo le integrazioni dell'ottobre 2018) implicano complessivamente una organizzazione ottimizzata del traffico e delle procedure di decollo che produce una diminuzione delle persone esposte al rumore nel numero di 46 che non è un valore in assoluto significativo ma certamente indica una importante inversione di tendenza;*

*Valutato che per le persone presenti in aree con incremento del rumore si dovrà provvedere da subito (in fase ante operam prima dell'inizio delle realizzazioni conseguenti al PSA) la realizzazione delle azioni di contenimento del rumore e la verifica di ottemperanza di questa condizione potrà garantire le popolazioni da subito di un'operazione di mitigazione senza dover attendere i tempi di un piano di risanamento acustico come da norma di settore;*  
*Valutato quindi che il proponente dovrà prima dell'inizio delle realizzazioni previste dal PSA provvedere ad assicurare che:*

*-siano adottate le procedure di volo indicate nelle integrazioni dell'ottobre 2018 sia in termini di ottimizzazione dell'uso delle testate di pista sia della salita al decollo;*

*-sia realizzata la progettazione di dettaglio degli interventi antirumore mediante la realizzazione dapprima di idonee campagne di misura e poi, dopo le verifiche con*

*modellistica specialistica, la progettazione tecnica degli interventi;*

*-omissis-*

*Considerato che le previsioni modellistiche dello scenario al 2030 e il relativo confronto con la zonizzazione acustica di cui al DM 31.10.1997 mettono in evidenza una maggiore impronta acustica rispetto allo scenario normato [...]*

*Considerato che le previsioni indicate dal proponente nelle integrazioni dell'ottobre 2018, nonostante le ottimizzazioni apportate nell'utilizzo della pista di volo, evidenziano la presenza di popolazione esposta sul territorio del Comune di Treviso e un contenimento della popolazione presente nell'intorno aeroportuale (curve della zonizzazione 2003) sul versante di Quinto di Treviso non essendo esposti 17 residenti. Complessivamente però le modellazioni acustiche dello scenario 2030 producono, rispetto alla zonizzazione del 2003, la presenza di popolazione esposta oltre ai limiti previsti di LVA pari a 519 persone;*

*Valutato che non è possibile ammettere tale evenienza il Proponente dovrà eseguire, come dichiarato nella documentazione presentata, gli idonei interventi di contenimento del rumore per mantenere gli standard richiesti (interventi di mitigazione presso gli edifici) secondo la norma vigente e che dovranno essere indicate idonei sistemi di priorità d'intervento da concordare con l'ARPA Veneto;*

...

*Considerato e Valutato che nello studio di impatto ambientale è riportata come indicazione compensazione lo spostamento della scuola materna S. Giorgio;*

...

*Considerato e Valutato in termini di mitigazioni e compensazioni che la collocazione dell'aeroporto, fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso, il quale risente maggiormente delle ricadute in termini di inquinamento acustico, pone l'esigenza di individuare e prevedere misure mitigative passive (al ricettore) e misure compensative, che precauzionalmente sono già state inserite come voce all'interno del Piano degli investimenti, con un importo complessivo pari a € 3'900'000. Detto importo dovrà essere adeguato qualora necessario al fine di poter dar conto delle indicazioni che dovranno derivare dall'attuazione delle prescrizioni del presente parere;*

*Valutato che alla luce dell'evoluzione del progetto e delle proposte presentate dal Proponente nonché dalle indicazioni e valutazioni emerse dall'analisi delle osservazioni del pubblico e degli Enti Locali in particolare la validità della proposta progettuale può essere considerata coerente, in una logica di equilibrio complessivo, agli obiettivi di sviluppo dello scalo e di salvaguardia dell'ambiente con riferimento specifico alle popolazioni esposte qualora la gestione dello scalo consenta di rispettare le condizioni di esposizione al rumore delle popolazioni e possibilmente mantenga in coerenza le seguenti condizioni:*

*-i movimenti annui sviluppati dallo scalo non superino il valore di 22.500 a prescindere dall'anno in cui detto valore sia raggiunto e considerando l'insieme delle movimentazioni (aviazione generale e commerciale)*

*-il picco di movimenti giornalieri inteso come media giorno dei movimenti delle tre settimane di massimo traffico annuo non superi il valore indicato dal Proponente di 71.81 movimenti/giorno*

*-la pista sia utilizzata secondo l'indicazione fornita dal Proponente e di seguito indicata*

*Testata 07 25*

*Decolli 21 % 79 %*

*atterraggi 100 % 0 %*

*Valutate le condizione di esposizione al rumore generate dall'esercizio aeroportuale entro un anno dall'emanazione del presente parere dovrà essere completata la definizione e la progettazione di uno specifico piano di risanamento acustico di tutti i ricettori che risultassero esposti al rumore (coerenza con le disposizioni normative a seconda della porzione territoriale in cui ricadono — intorno aeroportuale o zonizzazione comunale) e per i quali non sarà riscontrato un idoneo abbattimento acustico delle facciate siano essi ricettori di tipo privato che pubblico e in tale lasso di tempo dovranno essere iniziate le prime realizzazioni il cui programma di attuazione dovrà essere concordato con gli Enti preposti. In tal senso dovranno essere eseguite campagne di rilievo sia del rumore in facciata degli edifici sia per la verifica dell'abbattimento. Per le prime le misure dovranno essere eseguite in accordo alla normativa acustica vigente, ovvero:*

*-DM 16.03.1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico"*

*-DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"*

*Per la verifica dell'abbattimento invece le metodiche di misura dovranno fare riferimento alla normativa tecnica di riferimento e attualmente vigente secondo le successive modifiche ed integrazioni introdotte con riferimento a:*

*-UNI EN ISO 717-1 2013;*

*-ISO 3382-2 2008;*

*-ISO 16283-3 2016*

*A supporto delle attività fonometriche per la verifica dell'isolamento acustico di facciata si dovrà prevedere anche l'indagine acustica per l'individuazione degli eventuali "ponti acustici" nei diversi elementi dei fabbricati dove sarà necessario prevedere che vengano effettuati gli interventi migliorativi. Tale attività dovrà permettere di identificare le eventuali condizioni di criticità attraverso rilievi specialistici idonei (Noise Camera tipo Noise Beamforming "Smart vision") per individuare direttamente, ed in tempo reale, le eventuali criticità delle partizioni esterne dell'edificio. In tal senso dovrà essere considerata la sostituzione dei serramenti, il contributo per la realizzazione di cappotto isolante e, se efficace, la realizzazione di barriere verdi”.*

Nel successivo parere n. 3392 dell'8.5.2020 la Commissione ha anche “Considerato e Valutato che nelle simulazioni presentate dal proponente, è stato evidenziato come una ripartizione dei decolli su Treviso, variabile tra il 21 ed il 34,5 % restituisse comunque scenari a minimo impatto acustico rispetto al territorio nel suo complesso. Al contrario una percentuale più elevata di decolli da ripartire sulla testata 07 ovvero decolli in direzione Treviso, condurrebbe ad un incremento della popolazione esposta, dato che l'isolivello dei 60 Lva andrebbe ad inglobare buona parte del quartiere San Giuseppe. Le percentuali indicate dal proponente, minimizzano nel complesso la popolazione esposta al rumore”.

Valutazioni, quelle poc'anzi trascritte, che si sono poi tradotte in pratica mediante l'adozione di alcune prescrizioni (nello specifico, quelle assunte ai numeri 1, 3, 5, che a seguito del successivo parere integrativo della Commissione v.i.a. n. 3096 del 2.8.2019 diventeranno le prescrizioni nn. 2, 4 e 5, confermate dal parere della Commissione v.i.a. n. 3392 dell'8.5.2020).

Da quanto precede emerge che la Commissione, nell'esercizio della discrezionalità che le è propria, ha anzitutto espresso una valutazione positiva del progetto in esame perché consente l'ottimizzazione dell'organizzazione del traffico e delle procedure di decollo. E avuto riguardo alle aree che a seguito dell'iniziativa vedono comunque incrementato il livello di rumore, bilanciando i diversi interessi in gioco, l'organo tecnico ha ritenuto che rispondesse ad una logica di equilibrio complessivo, tra gli obiettivi di sviluppo dello scalo e quelli di salvaguardia dell'ambiente (con riferimento alle popolazioni esposte), la scelta di proporre ed attuare le più adeguate misure mitigative passive (al ricettore) e al contempo quelle compensative. Il tutto preceduto da una serie di condizioni sul numero dei movimenti annui e sul picco di quelli giornalieri, oltreché sulla regolamentazione dell'attività di volo (che rimane sospesa dalle ore 23:00 alle ore 6:00) e sulle effettive modalità di utilizzazione della pista di decollo e di atterraggio.

In tal modo viene anzitutto rispettato l'ordine di priorità stabilito dall'art. 5, comma 3°, del D.M. 29.11.2000 (*“gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente scala di priorità: a) direttamente sulla sorgente rumorosa; b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore”*), perché ai sensi del successivo comma 4° gli interventi diretti sul ricettore possono essere comunque adottati *“qualora lo impongano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale”*, e di tali valutazioni discrezionali la Commissione ha dato conto nel parere poco sopra diffusamente citato.

10.1c,2. Da altra angolatura, quanto precede smentisce il rilievo di illogicità della prescrizione n. 4 contenuta nel parere della C.T.V.I.A. n. 3096 del 2.8.2018, per cui *“per il controllo delle condizioni di esposizione al rumore generate dall'esercizio aeroportuale, entro un anno dall'emanazione del presente parere dovrà essere completata la definizione e la progettazione di uno specifico piano di risanamento acustico di tutti i ricettori che risultassero esposti al rumore (coerenza con le disposizioni normative a seconda della porzione territoriale in cui ricadono — intorno aeroportuale o zonizzazione*

comunale) e per i quali non sarà riscontrato un idoneo abbattimento acustico delle facciate siano essi ricettori di tipo privato che pubblico. Il programma di attuazione degli interventi dovrà essere concordato con gli Enti preposti. In tal senso dovranno essere eseguite campagne di rilievo sia del rumore in facciata degli edifici sia per la verifica dell'abbattimento. Per le prime le misure dovranno essere eseguite in accordo alla normativa acustica vigente, ovvero:

- DM 16.03.1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”;
- DM 31.10.1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”.

Per la verifica dell'abbattimento le metodiche di misura dovranno fare riferimento alla normativa tecnica di riferimento e attualmente vigente secondo le successive modifiche ed integrazioni introdotte con riferimento a:

- UNI EN ISO 717-1 2013;
- ISO 3382-2 2008;
- ISO 16283-3 2016.

A supporto delle attività fonometriche per la verifica dell'isolamento acustico di facciata e al fine di determinare in modo esatto i requisiti prestazionali degli interventi necessari, si dovrà prevedere anche l'indagine acustica per l'individuazione degli eventuali "ponti acustici" nei diversi elementi dei fabbricati dove sarà necessario prevedere che vengano effettuati gli interventi migliorativi. Tale attività dovrà permettere di identificare le eventuali condizioni di criticità attraverso rilievi specialistici idonei (Noise Camera tipo Noise Beamforming "Smart vision") per individuare direttamente, ed in tempo reale, le eventuali criticità delle partizioni esterne dell'edificio”.

Per gli interventi di contenimento dovrà essere considerata la sostituzione dei serramenti, il contributo per la realizzazione di cappotto isolante e, se efficace, la realizzazione di barriere verdi”.

L'introduzione di una tale prescrizione risponde infatti alle citate valutazioni della Commissione. Valutazioni che, non apparendo affette da macroscopici vizi di irragionevolezza e/o illogicità, non sono utilmente sindacabili in questo giudizio.

Né può dirsi inutile, in quanto generica, la prescrizione n. 2 per cui “si dovranno adottare modalità operative che riducono l'impatto acustico. In ogni caso e a prescindere dal

*numero di movimenti dovrà comunque essere garantito il rispetto dei limiti acustici nell'intorno aeroportuale fatte salve le azioni di risanamento che vorranno essere adottate al fine del rispetto delle norme in vigore nel settore specifico [...]”.*

Difatti tale condizione si raccorda, nelle sue modalità operative, con quella già citata di cui al n. 4, che come s'è detto impone uno specifico piano di risanamento acustico di tutti i ricettori ricadenti tanto all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno (*id est* la zonizzazione comunale), consentendone la verifica di ottemperanza mediante il controllo del rispetto delle l.v.a. e/o dei limiti di immissione previsti dai piani acustici comunali all'indomani dell'adozione delle misure mitigative e compensative di risanamento.

E perciò essa nemmeno si risolve nel prescrivere il rispetto dei limiti acustici nel solo intorno aeroportuale, in linea di continuità con la successiva prescrizione n. 5 che, imponendo la redazione di un monitoraggio ambientale anche dell'inquinamento acustico, specifica la necessità di implementare le misure del rumore “*con riferimento al rumore aeroportuale e a quello di quello di origine stradale, sia all'interno dell'intorno aeroportuale che all'esterno al fine di fornire alle amministrazioni comunali il contributo della sorgente aeroportuale in termini di concorsualità con le altre sorgenti nel caso siano interessate a prevedere piani di risanamento comunali”.*

Da qui l'infondatezza anche di queste doglianze, che rendono complessivamente infondato il primo motivo di ricorso.

10.2. Con il secondo mezzo è stata messa in discussione la tenuta del giudizio positivo di v.i.a. in relazione alla stima ed alla valutazione dell'impatto atmosferico. Le associazioni ritengono che lo studio di impatto ambientale non sia caratterizzato da quel grado di completezza e qualità che sarebbe imposto dall'art. 22 del T.U.A., presentando gravi profili di travisamento dei fatti ed illogicità, nonché significative lacune sotto i tre aspetti della definizione degli scenari operativi di valutazione (ossia lo scenario di riferimento, quello di fatto e di progetto), della caratterizzazione dello stato di fatto e infine dell'applicazione modellistica.

10.2a. Quanto al profilo della definizione degli scenari operativi di valutazione, si deduce in particolare che sarebbero inattendibili i dati sui movimenti aerei perché già nell'anno 2019 risulterebbero superati i 22.500 movimenti ipotizzati per il 2030. Da questo travisamento dei dati di fatto discenderebbe la sottovalutazione dell'inquinamento atmosferico legato all'iniziativa in esame. Oltretutto sarebbe illogico che, pur constatando il superamento del limite autorizzato di movimenti aerei annuali, la Commissione non abbia concluso per l'inattendibilità delle stime del traffico aereo riportate dal s.i.a., in relazione ad un dato pure assunto dalla stessa Commissione come avente un carattere fondamentale. E sarebbe oltretutto paradossale che l'organo tecnico valutativo si sia semplicemente limitato a prendere atto delle indicazioni del proponente circa la necessità di imporre, al gestore del traffico aereo, delle limitazioni all'accettazione dei movimenti dello scalo. La valutazione di impatto ambientale sarebbe dunque, sotto tutti questi aspetti, manifestamente illogica.

Le tesi delle ricorrenti non appaiono fondate.

È stato già evidenziato che il parere della Commissione v.i.a. n. 2978 del 29.3.2019, a seguito dell'esame del progetto e dell'analisi delle osservazioni del pubblico e degli Enti Locali, ha considerato la proposta progettuale coerente, in una logica di equilibrio complessivo, agli obiettivi di sviluppo dello scalo e di salvaguardia dell'ambiente, qualora mantenga le condizioni del numero di movimenti annui sviluppati dallo scalo non superiori al valore di 22.500 complessivi (aviazione generale e commerciale), con un picco di movimenti giornalieri non superiore al valore indicato dal proponente di 71.81 movimenti/giorno. E in tal senso la prescrizione n. 1 (che a seguito del parere n. 3096/2019 è diventata la prescrizione n. 2) ha espressamente previsto che in fase di gestione aeroportuale *“dovranno essere rispettate le seguenti condizioni:*

*-i movimenti annui sviluppati dallo scalo non dovranno superare il valore di 22.500 a prescindere dall'anno in cui detto valore sia raggiunto e considerando l'insieme delle movimentazioni (aviazione generale e commerciale);*

*-il picco di movimenti giornalieri inteso come media giorno dei movimenti delle tre settimane di massimo traffico annuo non superi il valore indicato dal Proponente di 71.81 movimenti/giorno”, con una particolare regolamentazione dell’uso della pista in fase di decollo e di atterraggio.*

Nel parere n. 3096/2019 la Commissione ha anche precisato la motivazione per la quale aveva ritenuto opportuna l’espressione dell’originaria prescrizione n. 1, rilevando anzitutto che nella documentazione presentata dal proponente per lo sviluppo dell’istruttoria relativa al procedimento di v.i.a. era stato individuato in 22.499 movimenti l’insieme delle operazioni prevedibili. Questo considerando l’interrezza dei movimenti, ovvero la somma dei movimenti di aviazione generale e di aviazione commerciali. La Commissione ha poi aggiunto che il suo parere, pur non fissando un numero di voli in termini di autorizzazione -compito non strettamente rientrante tra quelli del Ministero dell’Ambiente-, comunque *“individua le condizioni affinché il parere di compatibilità mantenga la sua validità riprendendo le indicazioni contenute nella proposta progettuale”*. Essa ha inoltre specificato l’importanza della già riferita condizione per cui, in via generale, per tutte le componenti rilevanti ai fini dell’espressione del parere di compatibilità ambientale, si è riferita al detto numero di movimenti annui (22.500) *“a prescindere dall’anno in cui detto valore sia raggiunto”*. E rilevando, in pari tempo, che il proponente aveva già messo in atto delle indicazioni tali da imporre al gestore del traffico aereo (l’E.N.A.V.), ancor prima che alla società di gestione (aer.Tre.), delle limitazioni all’accettazione dei movimenti nello scalo, in modo da far rientrare il movimentato negli *standard* indicati dal *masterplan* di progetto. Coerentemente, la prescrizione n. 2 del parere n. 3096/2019 ha, come detto, confermato la condizione del numero di movimenti annui pari a 22.500, con un picco di movimenti giornalieri di 71.81 movimenti/giorno.

Quanto precede smentisce le critiche delle ricorrenti.

Difatti la questione dell’attendibilità dei dati di previsione sul numero dei movimenti annui cede il passo di fronte al fatto che il parere della

Commissione v.i.a. è stato assunto con specifico riferimento ai movimenti annui indicati dal proponente (22.499), che rappresentano il punto di incontro tra gli obiettivi di sviluppo dello scalo e la salvaguardia dell'ambiente e non potranno essere superati in fase di gestione dello scalo aeroportuale. Difatti l'organo tecnico-valutativo ha condizionato la validità del suo parere a tale soglia previsionale, sicché, sotto quest'aspetto, non può ipotizzarsi una sottovalutazione dell'inquinamento atmosferico a fronte della cristallizzazione dei dati sui movimenti aerei in quelli ipotizzati dal proponente e poi esaminati e condivisi dalla Commissione. Peraltro in fase finale, vista l'importanza del numero di movimenti eserciti, è stato previsto che il proponente presenti un dettaglio delle movimentazioni esercite nello scalo con cadenza annuale (prescrizione n. 2).

La circostanza che, in tesi, in passato il limite massimo di voli annui sarebbe stato disatteso dalla società che gestisce l'aeroporto non vale, in sé e per sé, ad inficiare la correttezza delle valutazioni della Commissione, ma semmai a segnalare l'opportunità di implementare i controlli sul rispetto delle condizioni del parere di compatibilità e, quando del caso, semmai ad avviare, da parte di chi ne abbia interesse, le diverse iniziative ritenute necessarie al fine di far rispettare la previsione del numero massimo di movimenti aerei condizionante il parere di compatibilità ambientale.

10.2b. Da altra angolatura si deduce, anzitutto, che il giudizio positivo di compatibilità ambientale sarebbe inficiato dalla sussistenza di profili di travisamento dei fatti e di carenza di istruttoria relativamente allo stato di qualità dell'aria nell'area contermina allo scalo aeroportuale. Quest'ultima non risulterebbe adeguatamente analizzata a causa delle limitazioni intrinseche di cui soffrirebbero le campagne mobili di monitoraggio da cui sono stati presi i dati inseriti nel s.i.a., e non essendosi distinto il contributo dell'aeroporto in termini di inquinamento. Tanto data l'assenza di un monitoraggio specifico della qualità aria in relazione alle emissioni proprie dell'aeroporto da misurarsi con postazioni fisse. Nel s.i.a. comparirebbero i dati della c.d. centralina

“EZIPM” e quelli centraline mobili dell’ARPA, ma tali dati sarebbero insufficienti a delineare il quadro dell'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto. La valutazione degli impatti del progetto risulterebbe dunque, sotto questi profili, priva di validità e rappresentatività nella parte in cui è stata valutata la trascurabilità del contributo all'inquinamento atmosferico recato dall'aeroporto, nei diversi scenari analizzati.

Quanto invece alla modellistica impiegata dal s.i.a. per simulare le verifiche di concentrazioni in aria degli inquinanti, essa presenterebbe aspetti di criticità legati all’errata considerazione della distribuzione dei venti nelle mappe di dispersione del s.i.a., che non recherebbero indicazioni sulla modulazione temporale dell’emissione afferente a ciascuna sorgente, e in relazione ancora una volta in particolare alla mancata investigazione del *target* emissivo dell'aeroporto: aspetti che appaleserebbero l’inattendibilità della stima dell'impatto atmosferico del progetto contenuta nel s.i.a..

Anche queste tesi non convincono il Collegio.

Il s.i.a., con riferimento all’analisi ambientale, ha anzitutto rilevato che l’iniziativa prevede uno sviluppo molto limitato, sia per quanto concerne lo scenario di crescita sia per gli interventi previsti. Difatti, come rilevato in precedenza, si prevede un numero di movimenti aerei complessivi contenuto entro una soglia massima, per far fronte ai quali sono state previste delle misure di mitigazione relative soprattutto alla previsione di nuove rotte di decollo e ad una diversa distribuzione dei decolli tra le due testate 07 e 25. Ciò, a detta del redattore del s.i.a., comporta impatti atmosferici molto ridotti e, nella maggior parte delle interferenze, trascurabili (vd. la sintesi non tecnica del s.i.a. a pag. 37). Nello specifico dell’indagine sulla componente “atmosfera”, il progetto (come risultante dalle successive integrazioni del proponente) ha esaminato la qualità dell’aria nell’intorno aeroportuale, estrapolando i dati da una centralina appositamente dedicata alla situazione emissiva dell’aeroporto e corredandoli da quelli estratti dalle campagne di monitoraggio effettuate dall’A.R.P.A.V. con mezzi mobili. In merito alla stima

degli impatti in fase di esercizio, il proponente ha indicato che lo scenario al 2030 è stato sviluppato con un approccio altamente conservativo, non applicando alcun miglioramento tecnologico alle emissioni della flotta aerea e mantenendo, in via cautelativa, le prestazioni attuali dei veicoli stradali oggi circolanti, stimando, tuttavia, come documentato in diversi riferimenti bibliografici, che circa il 30% delle auto invece saranno elettriche. Le stime dell'impatto hanno inoltre tenuto conto della diversa distribuzione dei movimenti aerei, con 10 decolli al giorno dalla testata 07 (dirigendo i velivoli su Treviso), e delle nuove rotte di decollo da entrambe le testate 07 e 25, che si basano sulle nuove procedure di volo studiate dall'E.N.A.V.. In particolare, l'analisi degli impatti ha previsto l'utilizzo di modellistica dedicata: in particolare, la stima delle emissioni dagli aeromobili è stata effettuata con il *software* EDMS, mentre CALPUFF Model System è stato utilizzato per simulare la dispersione in atmosfera degli inquinanti dalle diverse sorgenti considerate. Un ulteriore specifico modello EKMA/OZIPR è stato invece impiegato per stimare in modo qualitativo il contributo indotto dalle emissioni aeroportuali alla formazione di ozono nell'area aeroportuale.

Questi dati e tecniche di analisi sono stati poi effettivamente vagliati dalla Commissione tecnica v.i.a., la quale ha così argomentato (si legge dal parere n. 2978/2019): *“per la componente atmosfera è indicato che la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale è monitorata da una centralina appositamente dedicata, gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZIPM) e da specifiche campagne di monitoraggio effettuate da ARPAV con mezzi mobili;*

*Considerato che complessivamente i dati di qualità dell'aria misurati presso l'aeroporto con la centralina EZIPM indicano l'assenza di criticità relativamente al biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e al monossido di carbonio (CO), e per quanto riguarda il triennio 2012-2014 anche le concentrazioni di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) sono risultate conformi ai limiti di qualità previsti dalla vigente legislazione (D.Lvo 155/2010), così come viene rispettato nel medesimo arco temporale il limite per la media annua delle PM<sub>10</sub>.;*

*-omissis-*

*sono state eseguite apposite simulazioni per le verifiche delle concentrazioni in aria utilizzando modellistica dedicata (EDMS, CALPUFF Model System, EKMA/OZIPR). In particolare i passi salienti sono stati:*

*-confronto delle concentrazioni ai ricettori tra lo Stato di fatto e lo Scenario 2030;*

*-valutazione del contributo aeroportuale rispetto ai valori di fondo dell'area nello stato di fatto e nello scenario 2030; viene con questo criterio valutato a quanto corrisponde il contributo indotto dall'aeroporto rispetto al fondo ambientale e se questo aumenta o meno negli scenari analizzati; i valori di fondo fanno riferimento ai dati 2015 della centralina ARPAV di via Lancieri a Treviso, classificata come Background Urbano;*

*-per lo Scenario 2030, confronto tra la somma dei valori di fondo del 2015 con i valori attesi ai ricettori e i limiti normativi”.*

Detto ciò la Commissione ha preso in considerazione le tipologie di inquinanti distinguendo specificamente quelle derivanti, in via principale, dal traffico aereo o da quello aereo congiunto con quello indotto di tipo stradale (pag. 17 del parere n. 2978/2019), per poi indicare espressamente le “concentrazioni medie annue in aria ai ricettori derivanti dalle emissioni correlate alla struttura aeroportuale (traffico aereo, stradale e sorgenti a terra)” (pag. 18), evidenziando l’insussistenza di superamenti dei limiti normativi per la qualità ambientale complessiva ovvero la presenza di superamenti giudicati a tal fine irrilevanti. Ha poi vagliato i dati della rete di tre centraline gestite nella provincia di Treviso dall’A.R.P.A.V. (in particolare, per ragioni di vicinanza all’aeroporto, quella ubicata a Treviso città in via Lancieri), comprendendo anche quelli estrapolati dalle campagne di monitoraggio con mezzi mobili svolte nell’intorno aeroportuale negli anni dal 2011 al 2016, per poi, infine, considerare e valutare che “dai dati emersi ed evidenziati da ARPAV sembra possibile affermare un contributo marginale dell’attività aeroportuale alla qualità dell’aria della zona della città di Treviso, pur constatando che questa pone delle attenzioni nella gestione delle attività da svolgere. La presenza dell’aeroporto non sembra avere un ruolo determinante nel caratterizzare la qualità dell’aria delle aree urbane della città di Treviso. Dal confronto dei monitoraggi di Arpav svolti nel corso di un periodo lungo e significativo

*(2010-2016), nonostante il traffico dello scalo sia aumentato, non sono emersi peggioramenti o trend tali da rendere l'attività dell'aeroporto discriminante o percepibile ai fini emissivi. La centralina Arpav di via Lanceri rileva le concentrazioni di inquinanti della città di Treviso e non sembra essere influenzata dall'esercizio dell'aeroporto tanto è vero che il Proponente evidenzia l'assenza di correlazione fra le giornate di superamento dei valori limiti in corrispondenza di detta centralina e l'andamento del traffico nello scalo come evidente dalla figura (cfr figura 5 pagina 11/12 della nota del Proponente del marzo 2019, prot. n. CTVA/867 del 07/03/2019) [...];*

*Considerato e Valutato quindi che i dati progettuali mettono inevidenza:*

- l'incremento abbastanza contenuto del traffico nel piano di crescita dello scalo;*
- la stabilizzazione nel tempo del traffico senza ulteriori prospettive di aumento;*
- la sostanziale trascurabilità del contributo emissivo”.*

Il tutto con l'ulteriore indicazione degli interventi comunque finalizzati all'ottimizzazione dell'infrastruttura (sistemi di trasporto per l'accesso all'aeroporto a basso impatto ambientale; introduzione di rotatorie per la riduzione delle condizioni di congestione del traffico), al mantenimento delle *performance* ambientali richieste dalla pianificazione regionale (ossia la strategia di *carbon management* per ridurre le emissioni di gas climalteranti; la sottoscrizione della partecipazione al programma di certificazione denominato *airport carbon accreditation* con il livello 2 (*reduction*), al monitoraggio del traffico e della qualità dell'aria (si vedano le pagg. 21 e 22).

In fase finale il giudizio di compatibilità è stato espresso con un quadro di prescrizioni che, grazie al parere n. 3096/2019, è stato implementato ed adeguato anche alle indicazioni della Regione Veneto, prevenendo (riassuntivamente e salvo il rimando al parere n. 3096/2019):

- la presentazione di un completo e complessivo progetto di mitigazione e compensazione che tenga conto delle indicazioni fornite nel parere n. 2978/2019 come aggiornate nel successivo parere 3096/2019 (prescrizione n. 1);*

- una relazione di cantierizzazione delle fasi dei lavori legati al progetto di ottimizzazione dell'aeroporto, comprendente le stime delle relative emissioni atmosferiche collegate ai lavori stessi (prescrizione n. 3);
- un progetto di monitoraggio ambientale degli effetti, *ante*, in corso e *post operam*, relativamente a tutte le componenti ambientali -ed espressamente anche per quella atmosferica (prescrizione n. 5).

Quanto precede smentisce anzitutto la deduzione per cui non sarebbe stato distinto e conseguentemente esaminato il contributo specifico dell'aeroporto in termini di inquinamento atmosferico.

Sul punto va premesso che la stessa agenzia di protezione ambientale ARPAV (si legga a pag. 20 del parere v.i.a. n. 2978/2019) ha messo in rilievo che, essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate, risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla quantità dell'aria complessiva monitorata, fermo restando che i dati raccolti dalla stessa ARPAV non avevano consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività dell'aeroporto nei periodi in cui l'aeroporto era chiuso, ossia in totale assenza di emissioni aeronautiche. In ogni caso, il proponente e la Commissione hanno preso in considerazione i dati di una centralina fissa di monitoraggio dell'intorno aeroportuale, ossia proprio quella parte del territorio direttamente influenzato dalle attività aeroportuali, esaminando il loro specifico contributo emissivo (i relativi valori, distinti per sostanza inquinante, compaiono, avuto riguardo ai vari ricettori, come detto, a pag. 18 del parere v.i.a. n. 2978/2019). Così come riguardano l'intorno aeroportuale le diverse campagne di monitoraggio con mezzi mobili effettuate dall'ARPAV dal 2011, anch'esse prese in considerazione dalla Commissione.

Cade pertanto anche la (per vero generica) congettura della presunta carenza istruttoria legata alla limitazione intrinseca dei dati di monitoraggio desunti dalle campagne mobili dell'A.R.P.A. appena richiamate, atteso che tali dati sono stati accompagnati da quelli estratti dalla detta centralina fissa appositamente dedicata all'intorno aeroportuale (c.d. EZIPM dal nome

dell'ente gestore della stessa). E l'ostensione dei dati emissivi estratti dalla centralina fissa come di quelli da postazione mobile vale a rendere la raffigurazione delle concentrazioni di fondo ambientale delle principali sostanze inquinanti espressa nel s.i.a. rappresentativa della situazione dell'intorno aeroportuale.

La Commissione v.i.a., nell'esercizio della discrezionalità tecnico-valutativa che le è propria, ha poi effettivamente ritenuto di potersi affidare alle risultanze di tali campagne di monitoraggio fisso e mobile per trarre le proprie valutazioni in termini di assenza di impatti significativi sulla matrice atmosferica ovvero di trascurabilità dei pur modesti superamenti rilevati in relazione alla qualità ambientale complessiva, ferma restando la necessità di controllare la gestione delle attività da svolgere attraverso un progetto di monitoraggio ambientale degli effetti dell'intervento che, per la componente atmosferica, prevede la predisposizione di almeno due centraline di monitoraggio nell'intorno dell'aeroporto di tipo fisso, ad integrazione della rete regionale, e l'opportunità (da concordare con l'ARPAV) di installare anche una ulteriore centralina per il rilievo dell'inquinamento di fondo dell'area vasta (vd. la prescrizione n. 5). Sicché, in assenza di evidenti profili di carenza di istruttoria e/o di travisamento dei fatti, il giudizio della Commissione si presenta anche in questo caso immune dalle censure rivolte dalla ricorrente.

Questa conclusione non può che riguardare anche le censure con le quali si cerca di mettere in dubbio, in buona sostanza, la capacità previsionale della modellistica introdotta nel s.i.a. per la simulazione delle concentrazioni in aria. Ma il proponente ha utilizzato sistemi dedicati, affidandosi a tre diversi modelli per la stima delle emissioni dagli aeromobili, per simulare la dispersione in atmosfera degli inquinanti dalle diverse sorgenti considerate e per calcolare in modo qualitativo il contributo indotto dalle emissioni aeroportuali alla formazione di ozono nell'area aeroportuale.

Le censure che evidenziano aspetti di criticità legati ad una presunta considerazione erronea della distribuzione dei venti nelle mappe di

dispersione del s.i.a. e all'assenza di indicazioni sulla modulazione temporale dell'emissione afferente a ciascuna sorgente, sono del tutto generiche, non essendo chiaro a quali specifiche mappe e/o a quali apposite stime emissive si riferiscono le ricorrenti. Fermo restando che l'impiego del sistema modellistico, e viepiù i dati che ne costituiscono il risultato, rappresentano l'esito di valutazioni tipicamente connotate da discrezionalità essenzialmente tecnica, l'esercizio della quale sfugge al sindacato di legittimità laddove, come nella fattispecie, non emergono dei rigorosi indici sintomatici del non corretto esercizio del potere sotto il profilo dell'errore tecnico, dell'illogicità manifesta, della erroneità dei presupposti di fatto o della incoerenza della procedura valutativa e dei relativi esiti.

Mentre invece, quanto alla investigazione del *target* emissivo della specifica attività aeroportuale, sono stati esaminate le principali sostanze inquinanti, anche relativamente a quelle messe in discussione dalle ricorrenti (*id est* formaldeide, benzene, metalli, composti organici volatili).

Non emergono dunque validi elementi atti a sconfessare i risultati della simulazione modellistica.

Il secondo mezzo è perciò infondato.

10.3. Il terzo motivo merita invece accoglimento nei termini qui di seguito precisati.

10.3a. Sulla doppia premessa dell'antropizzazione dell'area ove è ubicato l'aeroporto Canova e dei numerosi effetti sulla salute che le evidenze scientifiche avrebbero riscontrato nelle popolazioni residenti in prossimità degli aeroporti, le ricorrenti hanno essenzialmente rilevato l'inadeguatezza del s.i.a. nella valutazione dell'impatto del progetto sulla salute pubblica. Mancherebbero, in particolare, dei dati fondamentali relativi: i) alla identificazione della popolazione residente nell'area di impatto dell'attività aeroportuale; ii) ai dati aggiornati relativa alla mortalità; iii) a quelli sui ricoveri ospedalieri. E in assenza di tali elementi, necessari già a monte per delineare lo scenario di riferimento per la valutazione di impatto ambientale nel profilo in

considerazione (la salute umana), la Commissione non avrebbe potuto esprimere un giudizio ponderato, sul piano tecnico-scientifico, relativamente al progetto sottoposto a v.i.a., nemmeno rinviando alla fase esecutiva ogni necessaria valutazione sanitaria. Di tanto potrebbe evincersi una conferma in via diretta dalla lettura della prescrizione n. 10 di cui al parere tecnico n. 3091/2019, come integrata a seguito del parere della Commissione v.i.a. n. 22 del 10.11.2020.

La doglianza coglie nel segno.

10.3b. Dopo l'espressione dei pareri nn. 2978 e 3096 del 2019, nonché di quello n. 3392/2020, alla Commissione v.i.a. è stata sottoposta una richiesta ministeriale di eventuale riformulazione del parere di compatibilità ambientale con specifico riguardo all'analisi del rischio sanitario collegato all'iniziativa in esame. La Commissione, ricordati i pareri espressi in precedenza, ha puntualizzato che l'*iter* del procedimento amministrativo invero non le consentiva di riesaminarli e che, cionondimeno, a fronte della natura delle problematiche segnalate, avrebbe comunque fornito al Ministero degli elementi istruttori integrativi di supporto alla discrezionalità provvedimento. Per l'effetto la Commissione ha preso in considerazione la prescrizione n. 10 del parere n. 3096/2019, che all'epoca si limitava ad imporre che *“dovrà essere redatto uno studio specifico circa la salute pubblica, definito di comune accordo con l'ARPAV e l'Unità sanitaria locale e sviluppato su un campione significativo di abitanti esposti agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale anche per comprendere l'efficacia delle misure di contenimento del rumore adottate”*. Dopo aver rilevato alcune criticità del s.i.a. -essenzialmente sulla stima del rischio cancerogeno da benzo(a)pirene e da PM 2,5; sull'assenza dei dati di mortalità nei due Comuni impattati e di quelli sui ricoveri ospedalieri per patologie legate all'inquinamento atmosferico-, ha ritenuto possibile l'integrazione della citata prescrizione n. 10 disponendo che: *“lo studio dovrà valutare anche gli eventuali effetti dell'inquinamento atmosferico e dovrà includere dati epidemiologici sui ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie croniche, asma bronchiale, malattie cardiovascolari e tumori polmonari nei due*

*Comuni impattati dall'aeroporto (Treviso città e Quinto di Treviso) oltre che sui relativi dati di mortalità. Nello studio sarà riformulata la stima del rischio cancerogeno da benzo(a)pirene usando l'unit risk dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e sarà inclusa anche la stima del rischio cancerogeno da PM2.5 sia per lo specifico apporto delle emissioni aeroportuali anche attraverso il particolato secondario sia per il rischio cumulativo relativo ai ricettori sensibili.*

*Qualora all'esito dei monitoraggi i dati risultassero più critici di quelli prospettati o stimati dalla procedura che ora attende la conclusione, potrebbe essere richiesta dai portatori di interesse quanto disposta d'ufficio la riedizione del procedimento di VIA per l'adozione delle misure correttive, come previsto dall'art. 28 commi 6 e ss. del D. lgs. 152/06, per cui "qualora all'esito dei risultati delle attività di verifica di cui ai commi da 1 a 5, ovvero successivamente all'autorizzazione del progetto, dall'esecuzione dei lavori di costruzione ovvero dall'esercizio dell'opera, si accerti la sussistenza di impatti ambientali negativi, imprevisi, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell'ambito del procedimento di VIA, comunque non imputabili al mancato adempimento delle condizioni ambientali da parte del proponente, l'Autorità competente, acquisite ulteriori informazioni dal proponente o da altri soggetti competenti in materia ambientale, può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate e disporre l'adozione di opportune misure correttive. Nei casi in cui, al verificarsi delle fattispecie di cui al comma 6, emerga l'esigenza di modificare il provvedimento di VIA o di stabilire condizioni ambientali ulteriori rispetto a quelle del provvedimento originario, l'Autorità competente, ai fini della riedizione del procedimento di VIA, dispone l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, assegnando al proponente un termine non superiore a novanta giorni".*

Il decreto n. 104/2020 ha infine recepito tali indicazioni integrando la detta prescrizione n. 10 secondo le indicazioni della Commissione contenute nel parere n. 22.

Il fatto è però che dal citato parere n. 22/2020 emerge la necessità di effettuare *ex novo* delle stime e/o di approfondire degli studi sulla salute umana che avrebbero dovuto essere elaborate (le prime) e/o presentati (i

secondi) *ex ante* ai fini dell'ottenimento della v.i.a. (cfr. l'allegato VII, punto 5°, lett. d) alla parte II del D.Lgs. n. 152/2006), trattandosi di elementi necessari a valutare in sede di v.i.a. i rischi per la salute umana, ossia uno dei tipici contenuti di indagine della valutazione di impatto ambientale (*ex art. 4, comma 4°, lett. b; art. 5, comma 1°, lett. c del D.Lgs. n. 152/2006*).

Così è per la stima degli effetti cancerogeni prodotti dal PM<sub>2,5</sub>, che si attesta essere completamente assente. Nello stesso senso manca una idonea previsione del rischio cancerogeno da benzo(a)pirene, atteso che il proponente risulta aver prescelto una *unit risk* dichiaratamente differente da quella prevista dalla organizzazione mondiale della sanità, e dunque non rappresentativa. Mancano poi tutti i dati epidemiologici sui ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie nei due Comuni specificamente impattati dall'esercizio dell'attività aeroportuale, così come quelli legati alla relativa mortalità.

Si tratta di elementi che, attenendo all'impatto dell'iniziativa sulla salute pubblica e postulando, all'ottenimento dei relativi valori, delle vere e proprie ulteriori valutazioni ambientali, non possono essere relegati a mere condizioni di realizzazione ed esercizio del progetto, ovvero essere contenuti nelle misure di monitoraggio dell'iniziativa al fine di eventualmente apprestare tempestive soluzioni atte a far fronte ad impatti negativi imprevisi, attenendo viceversa alle scelte relative ad aspetti qualificanti dell'iniziativa, che perciò avrebbero dovuto essere verificate in sede di v.i.a. proprio per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale.

Non giova il richiamo, pur contenuto nel citato parere n. 22/2020, all'art. 28, comma 7°, del D.Lgs. n. 152/2006, e in particolare alla possibilità della riedizione del procedimento di v.i.a. solo allorquando emerga l'esigenza di modificare il provvedimento di v.i.a. o di stabilire condizioni ambientali ulteriori rispetto a quelle che il provvedimento originario configura in fase esecutiva e di attuazione dell'iniziativa. Difatti questa evenienza presuppone la completezza ed esaustività del quadro di valutazione degli impatti ambientali

potenzialmente correlabili agli interventi programmati. Non a caso la cennata statuizione normativa discorre di impatti ambientali negativi, “imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell’ambito del procedimento iniziale”, ossia di eventi che in tanto possono dirsi complessivamente inattesi in quanto vi sia stata una iniziale previsione del loro possibile accadimento. Previsione che manca in radice in assenza di stime e/o di adeguate ipotesi di rischio in ordine al loro accadimento.

Il terzo motivo è dunque fondato nella parte in cui si appalesa la carenza del s.i.a. nella completa e compiuta valutazione dell’impatto del progetto sulla salute pubblica e la conseguente irragionevolezza del giudizio di v.i.a. pronunciatosi positivamente sul punto nonostante le carenze progettuali e/o dello studio ambientale segnalate dalla stessa Commissione v.i.a..

10.4. Sempre sulla premessa dell’elevata antropizzazione dell’area ove è ubicato l’aeroporto Canova, che oltretutto sorgerebbe nelle vicinanze di siti naturali con presenza di avifauna (in particolare il Parco regionale del fiume Sile) e di stabilimenti produttivi sensibili (in particolare di itticoltura), le ricorrenti con il quarto motivo hanno poi rilevato che il s.i.a. e la Commissione v.i.a. avrebbero trascurato o comunque gravemente sottovalutato i profili di sicurezza aeroportuale. In proposito vengono rilevate criticità connesse al c.d. *vortex strike* (vale a dire i danni o i pericoli di danno a persone e cose legati ai vortici d’aria generati dagli aerei soprattutto nelle fasi di volo a bassa quota), al fenomeno del *wildlife* o *bird strike* (ossia l’impatto degli aeromobili con la fauna volante) e più in generale al rischio di incidenti aerei. Criticità che sarebbero state risolte sbrigativamente imponendo le prescrizioni nn. 9 e 11, le quali rinvierebbero ogni approfondimento alla fase operativa di gestione aeroportuale. E tanto appaleserebbe l’assenza dell’esperimento di una corretta fase istruttoria. Pure la prescrizione n. 6, che prevede la delocalizzazione della scuola materna S. Giorgio di Quinto di Treviso, attesterebbe la presenza del problema, denunciando anch’essa la carenza istruttoria e l’irragionevolezza del decreto di v.i.a., limitatosi a tale

misura di compensazione senza disporre altrettante cautele per gli insediamenti residenziali ricompresi nell'ambito territoriale incluso tra la scuola delocalizzata e la pista di atterraggio.

Anche queste censure sono fondate nei sensi e limiti qui di seguito precisati.

10.4a. In via generale si osserva che, per quanto riguarda il fenomeno del *vortex strike*, la Commissione (pagg. 30 e 31, 37 del parere 2978) ha: *“considerato che gli aerei generano vortici d'aria durante tutte le fasi volo. Tali vortici possono provocare danni ed essere potenzialmente pericolosi, quando, generati dagli aerei nelle fasi di volo a bassa quota (atterraggio e decollo), date particolari condizioni atmosferiche, riescono a raggiungere il suolo mantenendo una energia sufficiente. In altre parole, sebbene tutti gli aerei generino vortici, solo una piccola proporzione di tali vortici diventa un fenomeno di "vortex strike". In generale i "vortex strike" sono, come sopra descritto, eventi rari legati al concorso di una serie di condizioni sfavorevoli, indipendenti sia dal tracciato di decollo/atterraggio sia dal gestore aeroportuale, inoltre, date le numerose variabili in gioco e l'impossibilità della contemporaneità della segnalazione dell'evento rispetto al decollo/atterraggio che lo ha generato, risulta estremamente arduo perseguire il risarcimento dei danni da parte delle compagnie aeree;*

*Considerato che nel Comune di Quinto di Treviso, nel corso degli anni, gli eventi di "vortex strike" sono stati segnalati dagli abitanti o dal Comune stesso per cui è stato caratterizzato il fenomeno per quanto concerne gli ultimi 5-7 anni, ed individuate le aree interessate che sono quelle situati in vicolo A. Marangon e in via Contea nel Comune di Quinto di Treviso dove si sono verificati gli episodi con danni significativi alle coperture e rischiosi per l'incolumità delle persone (es. caduta di tegole). Sono edifici che si trovano sotto la linea di atterraggio, fase cui, nel caso in esame, è associato il fenomeno;*

*Considerato che è stata definita un'area esposta al fenomeno rappresentata dall'area sottesa dalle rotte di atterraggio, nel comune di Quinto di Treviso [...]*

*Considerato e valutato che il Proponente e per lui il gestore aeroportuale, nell'ambito delle misure di compensazione, ha individuato una procedura per l'area esposta al fenomeno per la realizzazione di interventi di riparazione delle coperture danneggiate e di consolidamento*

*preventivo di quelle a maggior rischio, dove per consolidamento si intendono per lo più interventi di ancoraggio di coppi e tegole;*

*Considerato e valutato che dovranno a tal fine essere predisposte le seguenti attività:*

*-creazione di un registro degli eventi di "vortex strike" verificatisi negli ultimi 10 anni, con la collaborazione del Comune di Quinto di Treviso che ha raccolto le segnalazioni ufficiali, da tenersi aggiornato e al riguardo verrà concordata con il comune di Quinto di Treviso una procedura per la segnalazione dell'evento di "vortex strike": informazioni da fornire, entro quanto tempo dall'evento, destinatari della comunicazione, forme della comunicazione (es. mail, posta certificata, ecc.);*

*-mappatura dello stato delle coperture nell'area esposta al fenomeno del "vortex strike";*

*-redazione di un piano degli interventi, da attuarsi con la seguente priorità:*

*1. risanamento e consolidamento delle coperture già oggetto di danno da "vortex strike";*

*2. consolidamento delle coperture, maggiormente vulnerabili, dell'area a rischio (es. coperture in pessimo stato di manutenzione e coperture non ancorate) [...]*

*Valutato che gli interventi di mitigazione/compensazione dovranno essere riferiti almeno a:*

*-Isolamento acustico degli edifici per i quali a seguito di idonee campagne di rilievi sono individuate superamenti delle condizioni di esposizione e/o di basso abbattimento acustico delle facciate*

*-Interventi per il risanamento e la prevenzione dei danni da "vortex strike"*

*-Realizzazione del sottopasso di collegamento dell'aerostazione con i parcheggi*

*-Spostamento della scuola materna S. Giorgio;*

*-Definizione di un Accordo territoriale per la gestione del sistema di trasporto da/per l'aeroporto, il monitoraggio ambientale, gli interventi di mitigazione/compensazione, ecc".*

In relazione al *bird strike* la Commissione si è così espressa (alle pagg. 32, 33 e 34 del parere 2978):

*"Considerato che, per quanto riguarda l'effetto di wildlifestrrike, che viene monitorato dall'aeroporto, nel periodo 2008-2015 sono stati impattati in media 22 uccelli all'anno, con un andamento temporale fluttuante e non proporzionale all'entità del traffico. L'analisi degli eventi di wildlifestrrike avvenuti tra il 2008 e il 2014 evidenzia come le specie maggiormente coinvolte siano specie che frequentano la pista per la sosta o l'alimentazione*

*quali gabbiano reale e gabbiano comune, gheppio, rondine e rondone. L'analisi del database non evidenzia il coinvolgimento di specie di interesse comunitario;*

*[...]*

*Considerato e valutato che la dimensione e frammentazione delle superfici di habitat coinvolte, unitamente agli effetti della sospensione notturna dell'attività di volo e alla frequenza di decollo, escludono possibili effetti significativi di alterazione delle funzioni dell'habitat per le specie potenzialmente vulnerabili al rumore.*

*Per quanto riguarda il wildifestrrike, nel range di movimenti considerato (19'000-23'000 movimenti/anno), l'analisi dei dati storici 2008-2015 evidenzia una correlazione inversa tra il numero di individui impattati e il numero di movimenti, evidenziando una tendenza alla diminuzione della frequenza degli eventi di wildifestrrike all'aumentare dei movimenti. La relazione inversa emersa può essere spiegata con un effetto preventivo di allontanamento degli animali dal corridoio di volo. Entro il range di movimenti considerato, l'efficacia dell'effetto preventivo aumenterebbe all'aumentare della frequenza di occupazione dello spazio aereo da parte dei velivoli. Alla luce dell'analisi, l'aumento del traffico previsto non risulta comportare un aumento del rischio di wildifestrrike rispetto alla situazione attuale”.*

Le prescrizioni correlate alle valutazioni delle due tematiche, ivi compresa quella del rischio di incidente aereo, sono la 5, 9 e 11 del parere 3096.

La prescrizione n. 5 ha imposto la redazione di un progetto di monitoraggio ambientale, comprensivo degli effetti analizzati per tutte le componenti ambientali e per le tre fasi, *ante*, *corso* e *post operam*, con attenzione anche ai fenomeni del *vortex strike* e del *bird strike* ovvero, più in generale, del *wildlife strike*.

A seguire, secondo la prescrizione n. 9 per l'area esposta al fenomeno del *vortex strike* va attivata, in accordo con l'A.R.P.A.V, “una procedura per la realizzazione di interventi di riparazione delle coperture danneggiate e di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio. Verranno a tal fine predisposte le seguenti attività:

*-creazione di un registro degli eventi di "vortex strike" verificatisi negli ultimi 10 anni, con la collaborazione del Comune di Quinto di Treviso che ha raccolto le segnalazioni ufficiali, da tenersi aggiornato;*

*-mappatura dello stato delle coperture nell'area esposta al fenomeno del "vortex strike";*

*-redazione di un piano degli interventi, da attuarsi con la seguente priorità:*

*1. risanamento e consolidamento delle coperture già oggetto di danno da "vortex strike";*

*2. consolidamento delle coperture, maggiormente vulnerabili, dell'area a rischio (es. coperture in pessimo stato di manutenzione e coperture non ancorate).*

*In parallelo con la creazione del registro degli eventi, si concordi con il Comune di Quinto di Treviso una procedura per la segnalazione dell'evento di "vortex strike" ai fini della pronta attivazione degli interventi di riparazione e/o consolidamento.*

*Inoltre di concerto con ENAV saranno valutate eventuali ottimizzazioni delle operazioni al fine di ridurre il rischio di questo fenomeno.*

Infine la prescrizione n. 11, con particolare riguardo alle specifiche dell'aeroporto in relazione al contesto in cui è inserito, ha previsto che *“dovrà essere predisposta da ENAC in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo una relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente che metta in evidenza le probabilità di accadimento di un impatto aereo nelle aree circostanti l'aeroporto al fine di poter verificare interferenze con stabilimenti produttivi sensibili ed eventuali impatti sulle singole matrici ambientali, inclusa la salute umana, in coerenza con le Direttive comunitarie (es Direttiva UE 2014/52/UE allegato IV lett. d, par.8)”*.

La ricorrente segnala anche la prescrizione n. 6, secondo cui va definito un accordo territoriale a mezzo del quale, come misura di compensazione, invero strettamente correlata alle problematiche atmosferiche e del rumore, è stato previsto anche lo spostamento della scuola materna S. Giorgio, rientrante (lo indica il s.i.a. a pag. 60 della relazione di sintesi) all'interno della zona 'A' dell'intorno aeroportuale esposta a livelli acustici compresi tra 60 e 65 dB(A) in l.v.a..

10.4b. Ciò posto, quanto al fenomeno del *vortex strike* il Collegio non ravvisa palesi carenze istruttorie atte ad inficiare la tenuta del giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto di sviluppo aeroportuale.

Difatti la Commissione v.i.a. ha esaminato la problematica nelle sue connotazioni fondamentali e in relazione alle cause che la possono aver determinata o determinare, a quest'ultimo proposito escludendo che nell'eziologia del fenomeno assumano un ruolo determinante il tracciato di decollo/atterraggio dei velivoli e lo stesso contegno del gestore aeroportuale. Gli eventi di *vortex strike* sono stati anche circoscritti spazialmente con riferimento al territorio del Comune di Quinto di Treviso, esaminando le segnalazioni in tal senso pervenute, nel corso degli anni, dai relativi abitanti nonché dallo stesso Ente locale, ed è stata altresì individuata una specifica area esposta. Con riferimento a quest'ultima la Commissione ha preso in considerazione le misure di compensazione proposte dal s.i.a., tanto di natura preventiva quanto di natura riparatoria, ed ha infine prescritto una serie di interventi riguardanti la fase esecutiva del progetto di sviluppo aeroportuale. Così è a dire per la previsione di monitoraggio ambientale del fenomeno, da effettuarsi mediante la predisposizione di una mappatura dello stato delle coperture nell'area esposta al fenomeno e la creazione di un registro degli eventi. Sono state poi disposte delle azioni di consolidamento preventivo delle coperture maggiormente vulnerabili, unitamente ad interventi di riparazione e di risanamento delle strutture già oggetto di danno.

Si tratta di condizioni ambientali correttamente predisposte per la fase attuativa e di ottemperanza del progetto, la presenza delle quali non rivela alcuna carenza istruttoria suscettibile di influire sulla tenuta del giudizio di v.i.a..

Per questa parte il motivo di ricorso in esame è dunque infondato.

10.4c. Invece a diverse conclusioni conduce l'analisi delle prescrizioni, in particolare quella assunta al n. 11, introdotte con riferimento alla questione del rischio di potenziali incidenti correlati al fenomeno del *wildlife* o *bird strike*.

Dall'esame dello studio di impatto ambientale (vd. in particolare la relazione di sintesi non tecnica, da pag. 9 e ss) emerge che l'aeroporto si colloca parzialmente all'interno del Parco Naturale Regionale del fiume Sile e nei

pressi dei siti della Rete Natura 2000 (si tratta del SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest” e della ZPS IT3240011 “Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina”).

La ricorrente, con affermazioni non contestate in giudizio dalle parti resistente e controinteressata, ha pure evidenziato che nelle immediate vicinanze dell'aeroporto si rinvenivano diversi stabilimenti di itticoltura -alcuni a ridosso della pista operativa ed altri sino ad una distanza di 1 ÷ 3 km (con produzione di 10-15 mila quintali/anno di trota iridea)-, oltre a specchi d'acqua, vegetazione boschiva, il fitodepuratore a 150 metri dal sedime, attività di pesca sportiva e altre attività agricole.

Si tratta di fonti attrattive di fauna selvatica (in specie volatile), definite come tali dalle linee guida redatte dall'E.N.A.C. e intitolate “*Gestione del rischio wildlifestrrike nelle vicinanze degli aeroporti*”. Il documento appena citato, e altresì quelli parimenti richiamati dalle ricorrenti in calce al IV motivo di ricorso, rilevata la possibilità che a date condizioni ambientali si verificano impatti della fauna selvatica (uccelli *in primis*) con gli aeromobili, ricollega al fenomeno conseguenze significative in termini sia di pregiudizi diretti (anche alla salute umana) che di riduzione della sicurezza della navigazione aerea, mettendo nella giusta evidenza il fatto che le conseguenze del *wildlife strike* dipendono essenzialmente dalla diversa tipologia di fonti attrattive, essendo legate al numero e alle dimensioni degli animali coinvolti, alla fase di volo e alla parte dell'aeromobile che viene colpita.

Ora, il parere della Commissione dà conto dell'esistenza del problema, quantifica i volatili impattati nel periodo dal 2008 al 2015 (una media di 22 uccelli all'anno), individua le specie coinvolte (gabbiano reale e comune, gheppio, rondine e rondone), e infine, dall'analisi dei dati storici, inferisce la sussistenza di una relazione inversa tra il numero dei movimenti aerei e quello degli animali impattati. Con la conclusione per cui l'aumento del traffico previsto dal piano di sviluppo aeroportuale non comporterebbe un aumento del rischio di *wildlifestrrike* rispetto alla situazione attuale.

Tuttavia la consistenza di tale situazione di rischio, associato alle sue singole sorgenti e messo in relazione alle previsioni di sviluppo dello scalo aeroportuale, in realtà non è né era nota *a priori*.

Tant'è che lo studio di impatto ambientale e la documentazione ad esso correlata non contengono dei dati o delle specifiche analisi in tal senso.

Proprio per questo motivo la Commissione, sin dal parere n. 2978/2019, ha richiesto degli approfondimenti mirati alle aree circostanti l'aeroporto (vd. la prescrizione n. 10). E il successivo parere n. 3096/2019 ha confermato la necessità di acquisire una relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente (si veda la prescrizione n. 11) onde evidenziare le probabilità di un impatto aereo nelle vicinanze delle aree circostanti l'aeroporto, all'espresso fine di verificare le interferenze con stabilimenti produttivi sensibili ed eventuali impatti sulle singole matrici ambientali, ivi inclusa quella della salute umana, connessa a siffatti potenziali rischi.

Il Collegio ritiene che anche questa prescrizione, richiedendo apprezzamenti atti a descrivere e quantificare i possibili rischi, per la salute umana e l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale ad impatti aerei, da un lato assuma la valenza di indice rivelatore del carattere non esaustivo degli studi prodotti dal proponente ai fini della sostenibilità ambientale del p.s.a., in relazione al profilo in esame, e dall'altro lato attesti la necessità di acquisire in via preventiva (rispetto alla v.i.a.) un compiuto quadro conoscitivo del rischio di interferenza con l'attività aeronautica associato alle diverse attività produttive site nei dintorni dell'aeroporto e astrattamente in grado di attrarre fauna selvatica.

Si discute infatti di temi intrinseci della valutazione di impatto ambientale, in assenza dei quali è del tutto ragionevole la tesi delle ricorrenti secondo cui la Commissione, in mancanza di tali dati, non disponeva in effetti di elementi sufficienti né per esprimere sul punto un compiuto giudizio di compatibilità ambientale né, tantomeno, per apprestare misure realmente funzionali allo

scopo di prevenire e rendere sostenibili i possibili impatti ambientali, significativi e negativi, del progetto.

Da qui la fondatezza del quarto mezzo in relazione la censura di carenza di istruttoria e di illogicità del decreto v.i.a. nei termini sin qui chiariti.

10.5. Sotto altro aspetto le ricorrenti, con il quinto motivo, contestano la valutazione di impatto ambientale deducendo che essa non espliciterebbe le ragioni che consentirebbero di escludere, con certezza, che il fenomeno di *wildlifestrike* riguardi le specie ornitiche e di chiropteri di interesse comunitario dei siti “Natura 2000” prossimi all’aeroporto. Anche l’esclusione di impatti acustici nei confronti dell’avifauna comunitaria sarebbe conclusione illogica a fronte delle carenze del s.i.a., così come vi sarebbe il ragionevole dubbio che l’emissione di inquinanti riguardi *habitat*, specie floristiche ed anfibi di interesse comunitario. Infine, sullo studio di V.Inc.A. non sarebbe stato chiesto ed ottenuto il parere dell’ente Parco Regionale del Sile richiesto dall’art. 5, comma 7°, del d.P.R. n. 357/1997, di attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche.

Le censure sono complessivamente infondate.

10.5a. Principiando da quest’ultima, che assume carattere logicamente preliminare, la norma invocata dalle ricorrenti prevede che “*la valutazione di incidenza di piani o di interventi che interessano proposti siti di importanza comunitaria, siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione ricadenti, interamente o parzialmente, in un’area naturale protetta nazionale, come definita dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394, è effettuata sentito l’ente di gestione dell’area stessa*”.

Nell’esegesi dell’articolo poc’anzi citato la giurisprudenza amministrativa ha in più occasioni evidenziato che esso non configura un obbligo, dell’Ente di gestione, di pronunciarsi mediante provvedimento espresso (Cons. Stato, sez. VI, 22 marzo 2023 n. 2897). E nemmeno è previsto che in mancanza di una tale determinazione sia inibita la definizione del procedimento di V.Inc.A..

In ogni caso, la posizione favorevole dell'Ente Parco è stata comunque acquisita in sede di conferenza di servizi *ex art.* 3 del d.P.R. n. 383/1993, come emerge dal decreto ministeriale n. 445 del 12.1.2024.

Donde l'infondatezza dei rilievi.

10.5b. Quanto alle presunte carenze motivazionali ed istruttorie del giudizio positivo di v.i.a. in relazione alla valutazione di incidenza ambientale del progetto, oltre alle considerazioni della Commissione citate dalle ricorrenti alle pagg. 33 e 34 del ricorso introduttivo, vanno tenute presenti le conclusioni dello studio per la valutazione di incidenza redatto dal proponente e depositato in giudizio dalla controinteressata (doc. n. 7). Da esso emerge (sinteticamente e salvo il rinvio diretto allo studio) che:

i) quanto al verificarsi del fenomeno del *wildlifestrike* con riferimento alle specie ornitiche e ai chiroteri:

-anzitutto è stata rilevata la mancanza di evidenze di una partecipazione significativa dei chiroteri al fenomeno, motivando un tale assunto in ragione della bassa quota del volo di foraggiamento rispetto alla vegetazione, della bassa densità delle specie all'interno dei sedimi aeroportuali, e del fatto che, diversamente dagli uccelli, i chiroteri non formano stormi e non stazionano sulla pista;

-l'analisi del *database* degli eventi di *wildlifestrike* avvenuti tra il 2008 e il 2014 ha poi evidenziato come i gruppi maggiormente coinvolti siano i gabbiani (gabbiano reale e gabbiano comune), i piccoli rapaci diurni (gheppio) e rondoni, non risultando coinvolte specie di interesse comunitario;

-cionondimeno, in ragione della stocasticità del fenomeno rispetto a specie occasionalmente impattabili, si è deciso, a fini cautelativi, di considerare tutte le specie di interesse comunitario potenzialmente vulnerabili (uccelli e chiroteri) come suscettibili di *wildlifestrike*;

-e tuttavia, da un lato lo studio di V.Inc.A. ha previsto alcune misure gestionali che vengono adottate dall'Ente gestore (impiego di un falconiere; rasatura del manto erboso; allontanamento degli uccelli stazionanti in pista-c.d. misure

ME-2) al fine di ridurre il rischio di *wildlifestrike* dell'aeroporto di Treviso, dall'altro ha considerato che anche nel detto scenario più cautelativo non risulterebbe “*significativo l'effetto del fenomeno del wildlifestrike legato all'aumento del traffico previsto dal Piano sulle specie vulnerabili, in quanto, non risultando tale da comportare una riduzione significativa della consistenza o del successo riproduttivo delle popolazioni e non comportando un'alterazione della struttura dell'habitat di specie, non modifica significativamente il grado di conservazione degli elementi dell'habitat importanti per la specie e non può quindi alterare il grado di conservazione delle specie*”.

La motivazione del giudizio di v.i.a. ha pertanto reso note, anche *per relationem* rispetto allo studio di incidenza, le ragioni che hanno consentito di escludere impatti significativi con le specie di interesse comunitario segnalate nel ricorso introduttivo, e non appalesandosi manifeste illogicità e o profili di evidente irragionevolezza le censure delle ricorrenti vanno, sul punto, disattese.

ii) quanto agli impatti acustici nei confronti dell'avifauna comunitaria:

-lo studio di incidenza ha esaminato a fondo la questione (si veda ad esempio il § H06.01.01) tracciando una approfondita analisi della sensibilità e vulnerabilità degli *habitat* di interesse comunitario presenti nell'area di analisi rispetto agli effetti del piano;

-e il giudizio positivo di v.i.a., che ha preso in considerazione i dati dello studio, appare anche in questo caso scevro dai profili di manifesta illegittimità sollevati dalle ricorrenti, avendo la Commissione considerato che la variazione e l'entità dell'emissione di rumore imputabile all'aumento di movimenti nello scenario 2030, anche per effetto dell'individuazione di una nuova rotta di decollo, determina effetti non significativi sulle specie di interesse comunitario dei Siti Natura 2000 prossimi all'aeroporto. E questo con espresso riferimento sia al fatto che vengono coinvolte *ex novo* aree in prevalenza urbanizzate o a coltivazione intensiva, e sia considerando che nel 2030 l'interferenza acustica permarrà bassa (55.5 secondi ogni ora) e che l'attività aeroportuale viene sospesa tra le 23:00 e le 06:00;

iii) infine quanto all'interazione tra gli inquinanti emessi dall'aeroporto e gli *habitat*, specie floristiche ed anfibi di interesse comunitario:

-lo studio di incidenza e la Commissione che ne ha recepito i dati e le valutazioni, hanno rilevato che le emissioni e la ricaduta di gas combustibili e polveri da parte degli aeromobili in decollo ed atterraggio e del traffico stradale legato all'aeroporto sono di bassa intensità e solo per gli ossidi di azoto è stato rilevato un superamento dei limiti normativi per la tutela degli ecosistemi. Ma a quest'ultimo proposito è stato riscontrato che il *buffer* di interferenza delle emissioni di NOx non interessa aree con presenza di *habitat* di interesse comunitario o *habitat* di specie sensibili agli effetti del NOx;

-con la conclusione per cui, non essendo presenti *habitat* o specie interferite e quindi vulnerabili rispetto all'effetto emissivo, gli effetti delle emissioni di inquinanti sulle specie e sugli *habitat* di interesse comunitario vanno considerati nulli.

Anche sotto quest'aspetto le censure delle ricorrenti sono infondate, non essendo in grado di evidenziare profili di manifesta irragionevolezza dell'azione amministrativa.

Tanto comporta la complessiva infondatezza del quinto mezzo.

10.6. Con l'ultimo motivo le ricorrenti hanno dedotto l'illegittimità del giudizio positivo di v.i.a. facendo valere il vizio di omessa considerazione, in termini cumulativi, del proposto intervento di potenziamento dello scalo in relazione ai progetti, lavori ed opere esistenti e di futura realizzazione che ricadrebbero nel contesto territoriale dell'aeroporto, come descritte dalla relazione tecnica allegata al ricorso introduttivo.

La censura è inammissibile e, comunque, infondata.

Inammissibile perché nel giudizio amministrativo non è consentito rinviare a fonti esterne (come relazioni peritali di parte) la puntualizzazione della fisionomia essenziale delle singole ragioni di illegittimità che si vorrebbero dedurre avverso l'atto impugnato. È stato infatti chiarito che “*La giurisprudenza amministrativa considera la modalità di esposizione del motivo adottata dall'appellante,*

*definita per relationem, per il rinvio ad altro documento allo scopo di integrazione delle ragioni di critica dei provvedimenti impugnati, in contrasto con il principio di specificità dei motivi imposto dall'art. 40, comma 1, lett. d) cod. proc. amm., con conseguente sua inammissibilità” (cfr. C.d.S., sez. V, n. 1322/2020 e la giurisprudenza ivi citata ossia: C.d.S., IV, n. 7275/2019; Id, IV, n. 4903/2019; Id. V, n. 3280/2016).*

È poi comunque infondato alla luce della normativa *ratione temporis* vigente.

Secondo l'art. 5 del D.Lgs. n. 152/2006 l'impatto ambientale è costituito da una *“alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti”*.

A sua volta il punto 4° dell'Allegato VII, parte II, al citato D.Lgs., nell'individuare i contenuti dello studio di impatto ambientale, richiede: *“4. Una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:*

- a) dovuti all'esistenza del progetto;*
- b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;*
- c) dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti; nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente”*.

La normativa citata, nella versione applicabile al caso di specie, non imponeva di mettere in relazione e di studiare cumulativamente il piano di sviluppo aeroportuale con altri progetti od opere autorizzate o in corso di autorizzazione, ma di valutare le interazioni e i diversi effetti possibili che lo stesso avrebbe prodotto sull'ambiente, avuto riguardo allo stato di fatto esistente al tempo della presentazione dello studio di impatto ambientale e agli scenari futuri. E in tal senso lo studio di impatto ambientale ha preso in

considerazione le diverse matrici ambientali attenendosi a quanto previsto dal punto n. 4 dell'allegato VII, alla parte II, del T.U.A..

Per queste ragioni il sesto ed ultimo motivo va dunque rigettato.

10.7. Il ricorso va quindi accolto nei sensi e limiti sin qui delineati, con il conseguente l'annullamento degli atti impugnati in fase introduttiva.

L'illegittimità dei provvedimenti impugnati, per gli aspetti sostanziali già evidenziati, comporta la necessità di rinnovare il procedimento emendandolo dai vizi riconosciuti fondati.

11. Venendo ora all'esame dei motivi aggiunti proposti avverso il decreto ministeriale n. 445/2024, il Tribunale non può che convenire con le ricorrenti sull'assunto per cui l'invalidità del decreto di v.i.a. e il suo conseguente annullamento produce effetti nei confronti degli atti e provvedimenti successivamente assunti sulla sua base, tra cui il citato decreto n. 445 che, all'esito della conferenza di servizi *ex art. 3 del d.P.R. n. 383/1994*, ha approvato il piano di sviluppo aeroportuale ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Veneto.

Sul punto va anzitutto chiarito che il citato d.P.R. n. 383/1994, all'articolo 2, avverte che *“per le opere pubbliche di cui all'articolo 1 del presente regolamento, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è fatto dallo Stato di intesa con la Regione interessata, entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente”*. E con il successivo articolo 3 è stato introdotto il meccanismo della conferenza di servizi nel caso in *“l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del presente regolamento, dia esito negativo, oppure l'intesa tra lo Stato e la regione interessata non si perfezioni entro il termine stabilito”*.

Ora, nel caso dell'aeroporto “Canova” di Treviso l'accertamento della conformità del progetto alle norme urbanistiche ha dato esito negativo avuto riguardo ad una parte degli interventi -ossia le aree interessate dall'accesso su strada noalese per il posizionamento della nuova caserma dei VV.FF., nonché le aree di espansione del sedime interessate all'acquisizione delle aree di

parcheggio-, rendendo necessario acquisire l'intesa con la Regione Veneto a fini urbanistici mediante lo strumento operativo della conferenza di servizi di cui al citato art. 3 del d.P.R. n. 383/1994.

Con nota prot. n. 7786 dell'8.1.2024 la Regione Veneto si è detta favorevole alle opere in esame a condizione che siano rispettate le prescrizioni nn. 3, 5, 6, 7, dei pareri della c.t.v.i.a. nn. 2978 e 3096 del 2019, e tale previsione è stata riportata nel decreto 445/2024.

Ebbene, l'annullamento dei pareri della Commissione v.i.a., unitamente al decreto n. 104/2020 che li ha recepiti, rimuove i provvedimenti presupposti che hanno condizionato l'assenso regionale al progetto "*Aeroporto di Treviso 'Antonio Canova'. Piano di sviluppo aeroportuale (master plan) al 2030*", perfezionando l'intesa con lo Stato nei limiti tracciati dagli atti presupposti. E tanto basta a determinare l'annullamento in via derivata anche del decreto n. 445/2024, rendendo superfluo l'esame dei motivi di illegittimità autonomamente sollevati dalle ricorrenti avverso il decreto n. 445/2024.

I motivi aggiunti vanno dunque, in questo senso, accolti, con il conseguente annullamento degli atti in quella sede impugnati.

12. In conclusione, il ricorso introduttivo e i successivi motivi aggiunti vanno accolti nei sensi e limiti precisati nei §§ 10.3, 10.4. e 11, e, per l'effetto, il decreto ministeriale n. 104/2020, i pareri della Commissione tecnica v.i.a. meglio elencati nell'epigrafe del ricorso, e il decreto ministeriale n. 445/2024 vanno annullati.

13. La complessità delle questioni vagliate induce a ritenere equa la misura della compensazione integrale delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto (Sezione Quarta), definitivamente pronunciando sul ricorso, integrato da motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, li accoglie nei sensi e limiti di cui in motivazione e, per l'effetto, annulla gli atti e provvedimenti impugnati.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'Autorità amministrativa.  
Così deciso in Venezia nella camera di consiglio del giorno 19 settembre 2024  
con l'intervento dei magistrati:

Ida Raiola, Presidente

Francesco Avino, Referendario, Estensore

Andrea Orlandi, Referendario

**L'ESTENSORE**

**Francesco Avino**

**IL PRESIDENTE**

**Ida Raiola**

**IL SEGRETARIO**