

## **ECOLOGIA, OCCUPAZIONE, LEGALITA'**

### **AEROPORTO DI TREVISO E RETE NATURA 2000 A CONFRONTO**

**SINDACATI E PADRONI, UNITI NELLA LOBBY SVILUPPISTA?** I sindacati confederali, in sintonia con SAVE – AERTRE e le aziende di settore, stanno esercitando una pressione sistematica a favore del piano di espansione aeroportuale, in nome dell'occupazione e della crescita economica, mettendo in disparte qualsiasi altra motivazione.

La protesta dei sindacati (settore trasporti, ma non solo) e delle aziende interessate nasce dal fatto che il Ministro dell'Ambiente non ha approvato l'ultimo progetto di sviluppo aeroportuale presentato da SAVE, e ha chiesto alla competente Commissione VIA Nazionale, di nuova nomina, di approfondire l'argomento, non ritenendo sufficiente il parere positivo della decaduta Commissione VIA preesistente, espresso a debole maggioranza, con numerose assenze e con vari pareri contrari; parere espresso in extremis, poiché la vecchia Commissione VIA era ormai in fase di avanzata disinstallazione, essendo già stata pesantemente delegittimata dalla Corte dei Conti, che ne aveva chiesto la sostituzione<sup>1</sup>.

I sindacati, invece di apprezzare il tentativo di ripristinare la legalità, e con essa una valutazione ambientale seria e decorosa, si scagliano contro il Ministero dell'Ambiente, ma anche contro i cittadini che hanno manifestato la loro forte preoccupazione per un aeroporto collocato in un contesto totalmente inadatto, essendo circondato troppo da vicino da aree fittamente abitate e confinando con il fiume Sile e le aree protette (Parco del Sile, Rete Natura 2000).

#### **OCCUPAZIONE ED ECONOMIA: IL VALORE TRASCURATO DEGLI ECOSISTEMI E DI RETE NATURA 2000**

I sindacati cercano di giustificare la loro protesta appellandosi all'occupazione e alle esigenze economiche, tralasciando tutto il resto e qualsiasi ipotesi alternativa. Eppure, con uno studio ad hoc fonti IUAV avevano già segnalato l'opportunità, se non la necessità, di spostare, ripensare o smantellare un aeroporto divenuto pericoloso per la cittadinanza e per l'ambiente<sup>2</sup>; si darebbero così le condizioni per promuovere in sua vece un ampio progetto di rinaturalizzazione, adatto ad un'area con enormi potenzialità ecologiche, a ridosso del Sile, un fiume di risorgiva tra i più importanti in Europa, che costituisce un gioiello ambientale da salvaguardare e non da degradare.

---

<sup>1</sup> [https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/bandi/DM\\_274\\_18\\_09\\_2018.pdf](https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/bandi/DM_274_18_09_2018.pdf) .

<sup>2</sup> Laura Cipriani, [Rethinking Treviso Airport Urbanism: Landscape design strategies from now on - INTRODUCTION](#), Aracne 2014. L'autrice pone alcune domande fondamentali: come viene modificato il paesaggio con il trasporto aereo? Il paesaggio e le infrastrutture aeroportuali possono essere integrati secondo criteri ecologici? Come può un aeroporto essere integrato nel contesto locale? Ma l'interrogativo più rilevante potrebbe essere questo: in un prossimo futuro, come potrebbe essere "riciclata" l'infrastruttura aeroportuale in disuso? Un quesito che si può rivolgere, nello specifico, anche all'aeroporto trevigiano, sostanzialmente incompatibile con il contesto urbano ed ambientale, e quindi a rigor di logica destinato alla chiusura.

Sembra che ai sindacati ed ai padroni dell'aeroporto non interessi l'ecologia, ma solo l'occupazione e l'economia: ma anche da questo punto di vista i loro calcoli sono errati, non essendo all'altezza degli aggiornamenti e degli studi in materia.

Secondo la stessa Commissione Europea, la promozione delle aree protette ed i relativi progetti di rinaturalizzazione garantiscono non solo il maggior benessere fisico e spirituale delle popolazioni locali, ma anche elevati livelli occupazionali, come mostra l'apposito Report sul legame tra Natura 2000 e posti di lavoro (*Natura 2000 and Jobs: Scoping Study*)<sup>3</sup>: stiamo parlando di svariati milioni di posti di lavoro<sup>4</sup> in Europa a tutt'oggi<sup>5</sup>, che verrebbero ulteriormente implementati e di molto, se Stato, Regioni e autorità locali si impegnassero seriamente nella valorizzazione e nell'espansione delle aree protette, come sarebbe loro dovere, invece di disinteressarsene come avviene anche da noi (più che altrove). Basti pensare che i cittadini non conoscono nemmeno l'esistenza di Rete Natura 2000<sup>6</sup>; lungo il Sile non vi è neppure una cartellonistica minimale che ne segnali la presenza e i confini. Un'area teoricamente protetta e di grande pregio naturalistico risulta ignota agli abitanti, e ignorata dagli amministratori che dovrebbero farsene carico; ciò vale anche per un sindacalismo antiquato, appeso a schemi ottocenteschi, che crede di occuparsi di questioni più concrete e importanti, non sapendo che i progetti di conservazione e rinaturalizzazione garantiscono, tra l'altro, anche molti posti di lavoro e di migliore qualità, e nello stesso tempo migliorano gli

---

<sup>3</sup> Mutafoğlu K., ten Brink, P., Schweitzer J-P., Underwood E., Tucker G., Russi D., Howe M., Maréchal A., Olmeda C., Pantzar M., Gionfra, S. and Kettunen M. (2016) *Natura 2000 and Jobs: Scoping Study*. Brussels. April 2017  
[https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/pdf/Natura2000\\_and\\_jobs\\_main%20report.pdf](https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/pdf/Natura2000_and_jobs_main%20report.pdf)

<sup>4</sup> "Circa 4,4 milioni di posti di lavoro in Europa dipendono direttamente dal funzionamento degli ecosistemi. Un nuovo studio pubblicato dalla Commissione esplora lo stato delle conoscenze esistenti sul livello e sul tipo di lavori legati alla rete Natura 2000" (*Notiziario natura e biodiversità - Natura 2000 n. 42*, luglio 2017, pubblicazione a cura della DG Ambiente - Commissione Europea).

<sup>5</sup> "In Europa, circa 4,4 milioni di posti di lavoro e 405 miliardi di EUR di fatturato annuo dipendono direttamente dal mantenimento di ecosistemi sani. Una buona parte di tali ecosistemi rientra nei siti Natura 2000. Sebbene tali cifre rappresentino solamente una prima stima, i risultati preliminari evidenziano già che i benefici economici derivanti dalla rete Natura 2000 sono molto positivi rispetto ai costi sostenuti per la gestione e la protezione di questa importante risorsa. Si stima che tali costi ammontino a circa 5,8 miliardi di EUR l'anno, cifra che equivale a una minima parte del valore potenziale offerto alla società" (*I benefici economici di Rete Natura 2000* – Scheda informativa a cura della Commissione Europea, 2013).

<sup>6</sup> "Il 78% dei cittadini europei non ne ha mai sentito parlare. Ma solo in Italia ne fanno parte oltre 3 mila siti [...]. Peccato che la ricerca Flash Eurobarometer abbia certificato che quasi nessuno la conosce. E non solo in Italia, visto che l'indagine segnala che il 78% dei cittadini europei non ha mai nemmeno sentito parlare di Natura 2000": così sintetizza la giornalista Carlotta Clerici (*Corriere della sera*) nell'articolo intitolato *Natura 2000, la rete Ue di aree protette che nessuno conosce* (18 ottobre 2012 – modifica 22 ottobre 2012).

ecosistemi e la biodiversità: in una parola, garantiscono prosperità senza passare per una crescita irresponsabile<sup>7</sup>, antiecológica e perfino antieconomica.

**COSA DICONO LE FONTI SCIENTIFICHE PIU' AUTOREVOLI.** Quanto sopra viene evidenziato chiaramente negli studi di settore più avanzati: uno per tutti, lo studio Balmford (un'autorità in materia a livello internazionale). Tale studio<sup>8</sup>, ampiamente citato e ripreso, mostra che, in sintesi, è molto più conveniente investire nella conservazione (piuttosto che degradare gli ecosistemi in nome della crescita), poiché il rapporto costi – benefici è di circa 1:100! Tali risultanze sono sostanzialmente in linea con lo studio Costanza<sup>9</sup>, il quale evidenzia che bastano 17 servizi ecosistemici per superare di gran lunga il valore del PIL mondiale! Si potrebbero citare molti altri studi analoghi: qui ci limiteremo a segnalare in modo cursorio due importanti progetti di ricerca istituzionali, MEA<sup>10</sup> e TEEB<sup>11</sup>, che vanno anch'essi nella stessa direzione.

---

<sup>7</sup> “tutti i dati finora rilevati indicano che una rete Natura 2000 ben gestita sarà in grado di garantire benefici di gran lunga superiori ai costi sostenuti per il suo mantenimento. Pertanto investire nella rete Natura 2000 non solo è sensato dal punto di vista economico, ma costituisce anche un vantaggio reale in termini di rapporto costi-benefici alla luce dell'ampia gamma di servizi ecosistemici offerti. Tuttavia, il valore economico di tali servizi deve adeguatamente rispecchiarsi nei sistemi decisionali e contabili della società, affinché tali servizi possano essere seriamente presi in considerazione” (*I benefici economici di Rete Natura 2000* – Scheda informativa a cura della Commissione Europea, 2013).

<sup>8</sup> [Balmford A](#), [Bruner A](#), [Cooper P](#), [Costanza R](#), [Farber S](#), [Green RE](#), [Jenkins M](#), [Jefferiss P](#), [Jessamy V](#), [Madden J](#), [Munro K](#), [Myers N](#), [Naeem S](#), [Paavola J](#), [Rayment M](#), [Rosendo S](#), [Roughgarden J](#), [Trumper K](#), [Turner RK](#), *Economic reasons for conserving wild nature*, *Science* **297**, 950 - 953 (2002).

<sup>9</sup> Costanza, R. *The value of the world's ecosystem services and natural capital*. *Nature* **387**, 253 - 260 (1997).

<sup>10</sup> Il Millennium Ecosystem Assessment (MEA), è un grande progetto di ricerca internazionale attivato nel 2001 e terminato nel 2005, con la partecipazione di 1.360 esperti mondiali. I risultati della ricerca sono depositati in cinque volumi tecnici e varie relazioni di sintesi, di cui una disponibile anche in lingua italiana. Come suggerisce il nome del progetto, esso è dedicato alla valutazione dello stato degli ecosistemi e dei relativi servizi, i quali si trovano in una fase di degrado accelerato, a causa della crescente antropizzazione e dell'espansione incontrollata e aggressiva delle attività economiche e delle relative infrastrutture. Il messaggio di fondo non lascia dubbi: bisogna mettere al primo posto la protezione degli ecosistemi ed il loro ripristino qualora degradati, poiché essi costituiscono la base insostituibile che sorregge la rete della vita planetaria.

<sup>11</sup> *The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB)*: si tratta di uno studio voluto dalla Commissione Europea, su iniziativa di Stavros Dimas (all'epoca Commissario per l'Ambiente) e di Sigmar Gabriel (all'epoca Ministro per l'Ambiente della Germania), ed affidato ad esperti di levatura internazionale coordinati da Pavan Sukhdev. Ad esso hanno contribuito, a vario titolo, ricercatori e consulenti provenienti da ogni parte del mondo. In sintonia con il precedente MEA, la ricerca verte sui benefici non solo biologici, ma anche economici della biodiversità; correlativamente mette a fuoco i crescenti costi economici connessi alla perdita di biodiversità ed al degrado degli ecosistemi, spesso dovuti proprio ad iniziative economiche sconsiderate. In questo contesto, vengono evidenziati i limiti intrinseci del PIL, un indicatore economico da oltrepassare, in quanto incapace di misurare realisticamente il benessere o meno delle popolazioni.

Le applicazioni su scala locale degli orientamenti generali forniti da tali studi sono intuibili: risulta che la prosperità reale è in conflitto con l'espansione aeroportuale immaginata da SAVE, sindacati confederali e vecchia commissione VIA; questi ultimi sono portatori di un punto di vista ristretto e arretrato, che considera solo o principalmente i benefici economici connessi al business di SAVE, AERTRE, RYANAIR e alcune aziende collegate. Esaltano tali benefici in modo unilaterale, come se tutto il resto non esistesse, e confondono i profitti di pochi con il benessere di tutti, schiacciando legalità, salute e ambiente. Ormai la maggioranza dei cittadini europei detesta questo modo irrazionale e controproducente di imporre business e pseudo sviluppo economico, a danno della salute pubblica e dei contesti naturali<sup>12</sup>.

**UN'ATTIVITA' ANTIECOLOGICA E ANTIECONOMICA.** Per affrontare in modo costruttivo i problemi odierni abbiamo bisogno di una visione molto più ampia e inclusiva, in grado di tenere insieme questi vari aspetti, invece di calpestarli: alla luce di una valutazione multifattoriale, risulta che lo sviluppo aeroportuale a Treviso è un pessimo affare per la collettività nel suo insieme, e su tutti i versanti, nessuno escluso, compreso quello socioeconomico. Infatti i sostenitori dello sviluppo aeroportuale, invece di elaborare una doverosa Analisi Costi Benefici (ACB) globale, considerano solo i benefici economici relativi ad una minoranza, e dimenticano totalmente i costi ambientali, sociali e financo economici: solo sulla base di queste imperdonabili e macroscopiche omissioni, essi possono affermare che l'aeroporto apporta valore aggiunto. In realtà, è molto di più il valore che viene sottratto in termini di costi ambientali, sociali e sanitari; in aggiunta, bisogna includere nella ACB globale il peso dei sussidi nascosti (spesso occultati come accordi commerciali di co-marketing)<sup>13</sup>, il carburante esentasse, i biglietti extranazionali esenti da IVA<sup>14</sup>, i contributi per mitigare i prezzi dei biglietti e gonfiare i voli low cost, la minimizzazione dell'impatto ambientale e climatico dei voli aerei... Per farla breve, siamo al cospetto di un settore fortemente antiecológico e perfino antieconomico, che invece di apportare valore aggiunto si regge grazie agli

---

<sup>12</sup> Secondo l'ultima indagine voluta dalla Commissione Europea sull'opinione dei cittadini verso la natura e la biodiversità, pubblicata nel maggio 2019 "la maggior parte degli intervistati non è disposta ad accettare danni alla natura in cambio di sviluppo economico: quasi la metà degli intervistati ritiene che tale tipo di sviluppo dovrebbe essere vietato, perché si tratta delle aree naturali più importanti" (**Notiziario natura e biodiversità – Natura 2000**, n. 46, agosto 2019, a cura della DG Ambiente – Commissione Europea).

<sup>13</sup> Numerose le inchieste in merito, di cui si parla troppo poco: alcuni riferimenti in questo servizio di *Panorama*, che riguarda Ryanair <https://www.panorama.it/economia/ryanair-rotte-truccate/>. Dati più recenti in questo articolo (7 agosto 2019) intitolato **Maxi sanzione a Ryanair: il co-marketing è illegittimo** <https://www.fronteampio.it/maxi-sanzione-a-ryanair-il-co-marketing-e-illegittimo/>.

<sup>14</sup> Vedi per esempio [https://fullfact.org/factchecks/airline\\_industry\\_subsidies\\_green\\_taxes-3256](https://fullfact.org/factchecks/airline_industry_subsidies_green_taxes-3256): lo studio, riferito alla Gran Bretagna, indica un risparmio, o meglio un sussidio occulto, superiore ai 10 miliardi di sterline per l'industria aeronautica, all'anno, accorpando le esenzioni dall'IVA sui biglietti e le esenzioni dalle tasse sui carburanti!

innumerevoli sostegni e agevolazioni di cui gode<sup>15</sup>, ai limiti della legalità<sup>16</sup> e talvolta ben oltre questi limiti.

**INCOMPATIBILITA' CON RETE NATURA 2000.** La disinvoltura con cui vengono oltrepassati detti limiti, trova una spiegazione (ma non certo una giustificazione) nell'impreparazione degli amministratori pubblici, nella mancanza di informazione e nel più generale degrado della giustizia e dei legami civili, fattori molto negativi che affliggono la nostra società in questa fase storica di declino. A questo riguardo, il dato più scandaloso riguarda proprio la presenza delle attività aeroportuali nelle aree protette di Rete Natura 2000, violando sistematicamente le normative nazionali e comunitarie<sup>17</sup>, nell'indifferenza della magistratura e delle istituzioni locali di riferimento. Arrivati a questo punto, hanno fatto benissimo i residenti più sensibili a inoltrare un'apposita denuncia, ben documentata, presso la Commissione Europea, la quale ha già avuto modo, in precedenza, di constatare e censurare l'incapacità operativa dei decisori e delle nostre autorità<sup>18</sup>, prospettando apposite sanzioni, se non interviene una correzione radicale dei comportamenti istituzionali.

**Gennaio 2020**

**ASSOCIAZIONE ECO-FILOSOFICA**

[www.filosofiatv.org](http://www.filosofiatv.org)

---

<sup>15</sup> Sull'argomento, vedi anche questo articolo di The Guardian: **Airlines do not pay their fair share** .  
<https://www.theguardian.com/business/2011/sep/02/airlines-pay-fair-share> .

<sup>16</sup> Contro alcune sovvenzioni esplicite od occulte, è intervenuta anche la Corte dei Conti europea, denunciando il carattere antieconomico di certe operazioni alquanto discutibili, se non illegali:  
<http://www.greenreport.it/news/urbanistica-e-territorio/lunione-europea-finanzia-aeroporti-fantasma/> .

<sup>17</sup> Merita ricordare che la Corte di Giustizia europea del 7 settembre 2004 (C-127/02, punto n. 41), ha puntualizzato che la tutela dei siti di Natura 2000 va applicata non solo contro il progetto che "pregiudica significativamente il sito interessato", ma perfino nel caso in cui vi sia la "semplice probabilità che un tale effetto sia inerente a detto piano o progetto". Si tratta cioè di applicare anche in questi contesti il principio di precauzione.

<sup>18</sup> "Nel nostro Paese ci sono centinaia di siti "Natura 2000" per difendere specie rare o a rischio estinzione. Ma la loro tutela, affidata agli enti locali, è spesso un optional [...]. C'è tutto un campionario di pressapochismo, inefficienze e sostanziale indifferenza nelle accuse rivolte all'Italia dalla Commissione europea, che nei mesi scorsi ha aperto un'inchiesta sul mancato rispetto delle aree protette. Un carteggio che va avanti dall'estate fra Roma e Bruxelles e che ha avuto una svolta nei giorni scorsi, quando a Palazzo Chigi è arrivata una richiesta di informazioni supplementari. Con una serie di prescrizioni (21 in tutto) ben precise: in caso contrario, nei confronti del nostro Paese sarà aperta l'ennesima [procedura di infrazione](#) (attualmente siamo a quota 93)": così scriveva nell'Espresso il giornalista Paolo Fantauzzi, nell'articolo intitolato **Ambiente, la Ue bacchetta l'Italia: "Aree protette a rischio, fermate il degrado"** (4 maggio 2015).