

Alla cortese attenzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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



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

E.prot DVA – 2014 – 0000136 del 07/01/2014

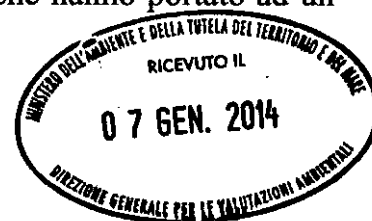
Segnalazione in merito alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per il Progetto Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030), Proponente ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile.

Piani di rischio

(Master Plan 2011-2030 Relazione e Piano degli investimenti pag. 31/122 ; Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011–2030) - Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale pag. 14/119).

Il documento ENAC in allegato datato 21 marzo 2013 attesta come:

- 1) A tutt'oggi il Comune di Treviso non ha ancora prodotto un Piano di Rischio approvato.
- 2) Non risulta coerente da parte di ENAC proporre un Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) alla luce della evidente non conformità programmatica dell'intorno aeroportuale.
- 3) Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Treviso è stato adottato con deliberazione Consiglio Comunale di Treviso n. 12 in data 19.03.2013 ma la procedura di approvazione deve ancora concludersi in quanto si tratta di P.A.T. concertato tra Comune e Provincia ai sensi dell'art. 15 della legge regionale 23 aprile 2004 n.11. Tutte le criticità indicate nel documento ENAC in allegato sono riferibili pure al PAT il quale prevede, negli ambiti di **urbanizzazione consolidata**, possibilità di interventi di nuova costruzione e di ampliamento di edifici esistenti. Ambiti di urbanizzazione consolidata presenti anche nelle aree di tutela aeroportuale A dove invece non possono essere previste nuove edificazioni residenziali.
- 4) Le aree adiacenti all'aeroporto sono state urbanizzate nel non rispetto di quanto disposto dalla riforma (decreti legislativi 96/2005 e 151/2006) del Codice della Navigazione. Spingendosi ancora più indietro nel tempo è una realtà storica come agli inizi degli anni '90 l'aeroporto di Treviso, venuta meno l'attività militare, si trovava in uno stato di quasi chiusura. Nel 1997 l'aeroporto di Treviso rientrava tra gli scali minori ai sensi dell'articolo 1, comma 6 bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 1995, n.351. L'urbanizzazione e le attività nell'intorno aeroportuale sono andate avanti considerando poco o nulla l'infrastruttura aeroporto ma anche viceversa nel corso dei decenni il sedime aeroportuale è andato espandendosi; pur senza volere giustificare i permessi di costruire rilasciati, in particolare dopo il 2005, che hanno portato ad un



carico antropico eccessivo e alla presenza di attività incompatibili (distributori di carburante ad esempio), era ed è impensabile ipotizzare uno scenario di operatività dello scalo ai livelli dichiarati ora nel Piano di sviluppo aeroportuale, questo per evidenti limiti ambientali e logistici. Basti pensare che nelle zone di tutela laterali C del piano di rischio ricadono interamente la zona land side aeroportuale e la parte militare sede del 3° Reparto Manutenzione Velivoli. Insediamenti quindi da considerare a tutti gli effetti ad elevato affollamento. Una situazione che rende ancor più cogente il rispetto del limite stabilito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche quest'anno superato, pari a 16.300 movimenti annui. Diversamente si creano le condizioni per effetti negativi su salute e benessere.

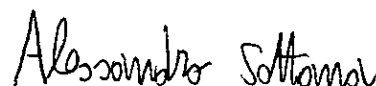
- 5) Le caratteristiche dell'intorno aeroportuale impongono una seria e attenta considerazione di quanto disposto dall'art. 125 ter regio decreto n. 356 del 11 gennaio 1925 Regolamento per la navigazione aerea così come modificato con R.D. 1370 del 25 giugno 1940: *“Ogni aeromobile deve, volando sopra centri abitati o sopra località dove siano agglomerazioni di persone, mantenersi a una quota che renda l'atterraggio sempre possibile, anche in caso di arresto del motore, al di fuori del centro abitato o della agglomerazione, ovvero su un aeroporto”*.

Lo scrivente aggiunge che alla data presente non è a conoscenza dell'esistenza delle mappe di vincolo (art. 707 commi 1,2,3,4 Codice della Navigazione) relative all'aeroporto di Treviso la cui redazione spetta ad ENAC.

Grazie per la cortese attenzione.
Cordiali saluti

Treviso, 30 dicembre 2013

Alessandro Sottana
Via Passo Buole 10/a
31100 Treviso (TV)
e-mail: alessandrosottana@alice.it



Si allega:
documento ENAC protocollo del 21/03/2013 0034088/IPP.

SETORE PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE E URBANISTICA
02 APR. 2013
ENAC Prot. n° 728 / Il Direttore Pianificazione
e Progetti

Arch
Torelli
83

Protocollo del 21703/2013

0034088/IPP

Al
Comune di Treviso
Settore P.T.U. – Servizio Piani e Progetti
Piazza Rinaldi
31100 Treviso
fax 0422 658201

ANTICIPATA VIA FAX

e p.c.

Alla
Direzione Operazioni Venezia

SETORE PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE E URBANISTICA
29 MAR. 2013
Prot. n° / Bayla

Alla
Direzione Aeroportuale di Venezia – Ronchi dei Legionari

Al **Comune di Quinto di Treviso**
P.zza Roma, 2
31055 Quinto di Treviso
fax 0422 472380

COMUNE DI TREVISO
Cat. 6 Cl. 2 Fasc. _____
n. prot. 28956
Data prot. 22-3-2013

Oggetto: **Aeroporto di Treviso**
Articolo 707 del Codice della Navigazione
Piano di rischio

URB

Si riscontra la nota prot. 106883 del 21/12//2012 con la quale codesto Comune ha trasmesso il piano di rischio dell'aeroporto di Treviso, redatto per il territorio di propria competenza.

L'esame condotto sulla documentazione costituente il piano di rischio ha evidenziato carenze tra quanto contenuto nel piano e quanto richiesto dalle normative vigenti in materia.

Come noto il Codice della Navigazione, di cui al D.Lgs 96/2005 e 151/2006, ha introdotto dalla sua entrata in vigore, nell'ambito del *Capo III – Vincoli alla proprietà privata*, nuove tipologie di vincoli finalizzati alla gestione sostenibile del rapporto *aeroporto-territorio*.

In particolare il quinto comma dell'art.707 prevede che lungo le direzioni di atterraggio e decollo i Comuni possono autorizzare nuove opere ed attività solo se coerenti con i piani di rischio che gli stessi adottano sulla base delle previsioni

contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC.

Pertanto diversamente da quanto riportato nelle "Norme tecniche del Piano di Rischio R03", i permessi di costruire e le istanze edilizie nelle aree di tutela non possono essere rilasciati dal Comune sino all'adozione del Piano.

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica risultano in corso di realizzazione una serie di interventi nelle aree di tutela recentemente autorizzati; si chiede pertanto di fornire una dichiarazione relativamente al rilascio dei titoli urbanistici dalla data di entrata in vigore della revisione del Codice della Navigazione, che evidenzii gli estremi e gli oggetti delle concessioni; ciò anche in considerazione di alcune segnalazioni pervenute a questa Direzione.

Nella proposta di variante al P.R.G. viene riportato all'art. 46 Zona omogenea "C" che *"In tutte le sottozone della zona omogenea "C", ricadenti all'interno della zona di tutela aeroportuale A...non è consentita la realizzazione di nuove edificazioni aventi destinazione residenziale, eccezion fatta per le aree assoggettate a Strumenti Urbanistici Attuativi già approvati alla data di adozione del Piano di Rischio Aeroportuale"*. Tale proposta non è condivisibile sia alla luce di quanto sopra, sia in quanto nelle aree di tutela aeroportuale A non possono essere previste nuove edificazioni residenziali.

Inoltre al fine di poter valutare compiutamente l'effettiva congruenza degli strumenti urbanistici vigenti con le finalità del piano di rischio è necessario che codesto Comune fornisca una stima del carico antropico esistente e previsto su ognuna delle aree di tutela A, B, C e D ripartito per ambiti "residenziale" e "non residenziale". Nei casi in cui le variazioni di carico antropico non risultino compatibili con le indicazioni riportate nel Regolamento, si dovranno evidenziare anche le limitazioni introdotte e i livelli di carico antropico derivanti dall'attuazione della variante urbanistica dovuta al Piano di Rischio.

Si rimane quindi in attesa di ricevere il piano di rischio aggiornato secondo le indicazioni sopra fornite per poter completare il processo istruttorio di competenza della scrivente.

A margine di quanto sopra si ricorda che il Comune dovrà presentare gli elaborati in duplice copia cartacea oltre che su supporto informatico.

Distinti saluti

Dott. Roberto Vergari



LAT/GBR