

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il Sottoscritto **CORRADETTI GIULIO**

in qualità di legale rappresentante della Associazione

COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELLE OSSERVAZIONI

OSSERVAZIONI - 1

OSSERVAZIONI PRESENTATE DALL'ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

INQUADRAMENTO GENERALE ALLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

PREMESSA

14 maggio 2007: Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente emette il Decreto Direttoriale: "DSA-DEC-2007-0000398 **con Parere Interlocutorio Negativo**" circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" e ribadisce Prescrizioni – Raccomandazioni – Compensazioni emesse dalla Commissione VIA regionale (area verde con messa a dimora di alberi, arbusti ed essenze prative per un'estensione di 10 ettari; se non si ottempererà a questa richiesta, il proponente dovrà realizzare opere pubbliche per un importo massimo di 1,8 ML di euro). MAI ATTUATE.

"In relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master

Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dalla notifica del presente provvedimento; **resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal DM 29 novembre 2000**".

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

Da una valutazione della cronistoria, il primo dato che risulta evidente è costituito dall'assoluta inerzia della **PUBBLICA AMMINISTRAZIONE: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE – DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI – REGIONE VENETO – PROVINCIA DI TREVISO - COMUNI INTERESSATI – ENAC – ARPAV -** nel far rispettare quanto ufficialmente prescritto e ripetutamente ribadito.

Il limite imposto al numero delle movimentazioni annuali degli aeromobili presso l'aeroporto di Treviso, con **Provvedimento Direttoriale DSADEC-2007-000398** del 14/05/2007, è stato determinato da un preciso vincolo non soddisfatto dal gestore: "*mancata individuazione delle aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal **DM 29 novembre 2000***", quindi per un mancato adempimento di una precisa disposizione di Legge.

Il D.M. 29 novembre 2000: "*Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore*", prevede:

art.2 - Obblighi del gestore.

comma 1: Le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, inclusi i comuni, le province e le regioni, hanno l'obbligo 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:

(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 da cui al comma 2, 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),

art. 4 – Obiettivi dell'attività di risanamento

comma 1: Le attività di risanamento devono conseguire il rispetto dei valori limite del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto,

art. 5 – Oneri e modalità di risanamento

comma 1: Gli oneri derivanti dall'attività di risanamento sono a carico delle società e degli Enti gestori delle infrastrutture dei trasporti

23/05/2013 ENAC Protocollo 0061853/CIA – Direzione Infrastrutture Aeree

Oggetto: Aeroporto di Treviso / Superamento numero di voli - Chiarimenti

«Il provvedimento direttoriale in parola (parere interlocutorio negativo 14/05/2007) imponeva il limite del numero dei voli come misura urgente nelle more della conclusione della procedura V.I.A. in corso all'epoca del provvedimento stesso, per la quale la società di gestione AerTre avrebbe dovuto entro tre mesi presentare la nuova istanza al Ministero dell'Ambiente.

*Il Provvedimento specificava inoltre che, trascorso vanamente tale ordine perentorio, il Ministero stesso con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA avrebbero dovuto adottare tutte le iniziative di tutela eventualmente necessarie. **IN QUESTI SETTE ANNI, NON RISULTA ALLA SCRIVENTE, CHE NESSUNO DEGLI ENTI CITATI ABBA ATTIVATO ALCUNA AZIONE DI TUTELA**».*

A fronte di tale semplice constatazione, l'ENAC ed il gestore aeroportuale si sono ritenuti e si ritengono svincolati da qualsiasi obbligo di ottemperanza del vincolo limitativo imposto sul numero di movimentazioni aeronautiche annuali da effettuare presso l'aeroporto di Treviso.

A seguito di DIFFIDE emesse dal Comune di Quinto di Treviso e dal Ministero dell'Ambiente non è seguito alcun ulteriore provvedimento per costringere ENAC ed il gestore aeroportuale a rispettare quanto stabilito dal Provvedimento Direttoriale emesso nell'anno 2007.

L'aeroporto di Treviso ha gestito nell'assoluta autonomia e nella massima indifferenza la sua ventennale attività senza che alcuna Autorità abbia imposto di far rispettare il vincolo di una chiara disposizione legislativa e **senza aver mai ottenuto un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale.**

Sono stati presentati e ritirati due "Master Plan" per richiedere un incremento fruitivo dell'aeroporto trevigiano, ottenendone ripetuti Pareri Negativi con l'indicazione di opere di mitigazione mai attuate e con la richiesta di numerosi *approfondimenti – prescrizioni – raccomandazioni – compensazioni* MAI PRESI IN CONSIDERAZIONE.

Si evidenzia inoltre il ruolo assolutamente inadeguato dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV), così come evidenziato dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente, perché non ha mai provveduto a svolgere attività di controllo - vidimazione e

pianificare ispezioni e controlli sull'efficacia/efficienza del sistema di monitoraggio acustico nella realtà aeroportuale trevigiana.

Osservazione n° 1

Il gestore aeroportuale profferisce che il superamento del limite di movimentazioni annue imposto è imputabile alle seguenti considerazioni:

il numero di movimenti espresso non trae origine da un constatato limite ambientale, in quanto **l'impatto ambientale di un aeroporto non può prescindere da fattori quali:**

- la tipologia dei velivoli;
- i periodi di esecuzione dei movimenti (diurni e notturni);
- la distanza tra scalo di partenza e aeroporto di destinazione;
- il sistema propulsivo e le norme ICAO5 che impongono limiti sempre più restrittivi;

L'impatto ambientale è costituito dall'alterazione delle condizioni ambientali originarie di un territorio, conseguente a un intervento di modifica dell'ambiente stesso.

L'impatto ambientale specifico di un aeroporto: inquinamento acustico e atmosferico costituisce un problema ambientale di assoluta rilevanza per la Salute Pubblica delle popolazioni interessate. Nella realtà dell'aeroporto di Treviso, localizzato all'interno di centri urbani e coinvolti esclusivamente dal rumore prodotto dagli aerei in fase di decollo e atterraggio, rappresenta una fonte importante di disturbo per la popolazione che risiede nelle vicinanze oltre al fatto di essere coinvolta da problemi di Sicurezza e da inquinamento atmosferico tipico aeronautico e veicolare.

L'attenuazione dell'impatto ambientale non può essere giustificata dalla mutazione della tipologia dei velivoli in sostituzione di un notevole incremento dell'attività aeronautica con aeromobili tecnicamente più aggiornati.

In proposito, **ARPA Lombardia** ha segnalato:

«La limitazione al volo degli aeromobili più rumorosi è una delle politiche volte alla diminuzione del rumore alla fonte. Lo sviluppo tecnologico degli ultimi 30-40 anni ha portato alla realizzazione di motori sempre più efficienti in termini di contenimento dei consumi energetici, dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Sebbene le emissioni sonore degli aeromobili siano diminuite grazie a tecnologie costruttive migliori e alla progressiva eliminazione degli aviogetti più rumorosi, la problematica del rumore generato dal traffico aereo rimane ancora prioritaria a causa della continua crescita della domanda di mobilità con questo mezzo di trasporto».

ISPRA – Agenti Fisici riporta:

«Il rumore causato dalla movimentazione degli aeromobili rappresenta uno dei fattori maggiormente limitanti per lo sviluppo del trasporto aereo, per quanto concerne gli aspetti di protezione dell'ambiente. La vicinanza degli aeroporti alle aree più densamente urbanizzate e le peculiarità delle emissioni rumorose comportano l'esposizione di una frazione significativa della popolazione a livelli di inquinamento acustico spesso inaccettabili. L'uso dei territori circostanti gli scali ha sempre comportato situazioni di non facile soluzione, essenzialmente perché gli scenari delle zone interessate subiscono in tempi brevi notevoli evoluzioni, dovute sia all'espansione, nonostante i vincoli urbanistici, delle aree edificate, sia all'aumento costante negli ultimi decenni del traffico aereo, passeggeri e commerciale. Nonostante l'adeguamento e la progressiva sostituzione nelle flotte di volo degli aeromobili più anziani con modelli di recente

progettazione, caratterizzati da una drastica riduzione del rumore dei propulsori, e l'applicazione di procedure antirumore nelle fasi di movimentazione, il problema dell'impatto aeroportuale in termini di degrado ambientale sta diventando sempre più evidente e impellente».

Nel precedente "masterplan" era stata prevista come opera di mitigazione la chiusura notturna dell'aeroporto:

«Al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, il gestore, per la riapertura dello scalo limiterà l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06. Tale scelta risulterà particolarmente efficace perché determina l'effettiva impossibilità degli aeromobili in ritardo di operare sullo scalo».

Nel Piano recentemente presentato, il gestore pianifica di effettuare voli notturni protraendo regolarmente l'attività aeroportuale sino alle ore **24.00** che nel contesto trevigiano crea notevoli problemi di disturbo ambientale, comportando anche uno stato di grave malessere nella popolazione esposta con aumento di patologie cardiovascolari, disturbi del sonno, ansia, tachicardie e disturbo della quotidianità nelle relazioni interpersonali.

- La distanza tra lo scalo di partenza e aeroporto di destinazione non incide sull'impatto ambientale di un aeroporto; può influire sull'inquinamento atmosferico soprattutto con emissione di anidride carbonica e sostanze inquinanti e non sull'inquinamento acustico.
- Si ribadisce che il miglioramento del sistema propulsivo degli aerei e le correlate norme ICAO non comportano una sensibile riduzione del disturbo ambientale arrecato ai Residenti coinvolti.

Il parametro più significativo risulta la **ripetitività** degli eventi aeronautici in un contesto dove l'area del sedime aeroportuale è molto limitata, gli aeromobili sorvolano ed affiancano ripetutamente ogni giorno dell'anno le abitazioni presenti in un'area pesantemente urbanizzata a bassissima quota; tale situazione è ampiamente dimostrata dal ripetitivo periodico scivolamento e spostamento violento delle coperture (*vortex strike*).

Osservazione n° 2

Il proponente riporta:

□ l'analisi comparativa tra le curve isofoniche derivanti dall'attività aeroportuale del 2004 (circa 16.300 movimenti con la tipologia ed il regime operativo degli aeromobili dell'epoca) e quelle generate dall'attività aeroportuale del 2010 e 2012 (con numero di movimenti maggiore, oltre 20.000, **ma con ridotto traffico notturno ed una tipologia di aeromobili più moderni**) dimostra la maggiore ampiezza delle prime, cioè un maggiore territorio esposto nel 2004 rispetto agli anni recenti (che hanno registrato comunque un calo, rispetto al picco di 2010 e 2012).

Il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale: diurno - notturno, nel rispetto del D.M. 31/10/1997: *Metodologia di misura del rumore aeroportuale*, viene determinato con l'**incidenza del numero totale dei movimenti degli aeromobili**.

Più aeromobili in movimento, più incremento del livello di rumore aeronautico. La riduzione dell'entità del rumore di 5 o 10 decibel non comporta un significativo sollievo per Chi subisce l'improvvisa e disturbante irruzione sonora!

Il riscontro del traffico notturno (23.00 ÷ 06.00) dovrebbe evidenziare l'enorme sopruso attuato dal gestore in spregio alla Normativa che vieta tale movimentazione aerea, anziché ritenere la riduzione di tale attività meritoria quale opera di mitigazione!

Il calcolo del rumore emesso in periodo notturno deve comprendere l'orario dalle ore **22.00** alle **06.00**

Ulteriori considerazioni al riguardo sono inserite nella trattazione dell'argomento RUMORE.

Osservazione n° 3

Il proponente afferma:

a conferma scarsa correlazione tra il solo parametro numero di movimenti ed impatto ambientale vale la pena ricordare il parere espresso da Ispra (04/03/2016):

Nel caso specifico (considerate costanti le procedure di volo negli anni), la ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero di voli non ha un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio, in quanto, non l'accertato aumento del traffico aeronautico nell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso dal 2004 al 2010 (pari a 4288 voli), la diminuzione dei voli notturni e contemporaneamente la sostituzione nel fleet mix degli aeromobili più impattanti hanno comportato di fatto una diminuzione dell'impronta acustica dell'aeroporto.

Come già precedentemente segnalato:

L'Associazione Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso ritiene la conclusione ISPRA: *ASSURDA* e *INGIUSTIFICATA*.

I Residenti che vivono sotto la proiezione delle unidirezionali rotte di atterraggio e decollo, devono convivere con una perenne situazione di pericolo apportata dalla più critica operatività aeronautica, caratterizzata da problemi di Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico tipico aeronautico:

nanopolveri/sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa/metalli pesanti e aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto.

Ulteriori considerazioni al riguardo sono inserite nella trattazione dell'argomento SIA – RUMORE.

Osservazione n° 4

Il proponente afferma:"

Gli scenari analizzati

Nel caso specifico in esame, data la prescrizione interlocutoria del 2007 che avrebbe imposto un limite di movimenti aerei annui pari a 16'300, si è scelto di costruire uno scenario "fittizio" che chiameremo **scenario di riferimento** il quale è rappresentato da 16.300 movimenti attualizzati all'anno 2014. L'impatto generato da 16.300 movimenti volati con aerei nel 2014 è ben diverso da quello che in realtà si sarebbe dovuto utilizzare riferendosi al mix di traffico di dieci anni prima, il 2004 appunto, anno al quale il Ministero nel suo parere del 2007 chiede ci si debba riferire quale scenario di traffico autorizzato.

Il gestore AerTre in una Nota prot. 450 del 18.03.2013 segnalava:

«Innanzitutto va ribadito che non esiste alcun numero di voli autorizzati per lo scalo di Treviso.

Il numero di 16.300 voli ai quali si fa riferimento nella nota in oggetto, infatti, non solo non è stato fissato dall'Autorità competente (ENAC), ma costituisce esclusivamente un dato cognitivo e non

prescrittivo, riferito, peraltro, all'anno 2004 e preso in considerazione- e non certo imposto- nel precedente procedimento di VIA.

Né si può sostenere che la fonte di un (inesistente) limite dei voli annui pari a 16.300 sia rinvenibile nel D.M. 14/5/2007.

Come si è già accennato, infatti, tale numero era un "dato storico", riferito all'anno 2004, contenuto in un parere interlocutorio del Ministero dell'Ambiente che non ha alcuna valenza "autorizzativa", né limitativa rispetto allo svolgimento attuale dell'attività dello scalo aeroportuale».

Sorprende questo radicale cambiamento di posizione; l'installazione del sistema di rilevamento acustico è stata attuata nel mese di febbraio 2010 pertanto dalla data di presentazione della prima Valutazione di Impatto Ambientale (2002) non è mai stato effettuato alcun reale rilevamento ambientale acustico ed atmosferico.

Basare lo scenario di riferimento 2004 su una simulazione del mix di traffico modificato dell'anno 2014 risulta fuorviante ed inattendibile perché le movimentazioni annuali aeronautiche generate dall'aviazione generale risultavano molto più numerose rispetto a quelle effettuate nell'anno 2014 (2004 = **6.922** – 2014 = **3.370**); l'entità del rumore percepito nell'anno 2004 risultava indubbiamente meno disturbante e meno invasivo nonostante l'utilizzo di aeromobili dichiarati "non moderni".

Osservazione n° 5

Il proponente dichiara:"

Lo **Stato di fatto**: riferito allo stato dell'ambiente rilevato nell'anno 2015, ultimo anno utile in cui sono disponibili i dati e che corrisponde all'**opzione zero**, cioè ad **uno scenario previsivo senza interventi**.

Il D Lgs 152/2006, ai sensi dell'art. 21 – comma b (*articolo modificato dall'art. 2, comma 18, d.lgs. n. 128 del 2010*), la procedura di VIA prescrive di identificare e valutare le alternative al progetto, **compresa la sua non realizzazione**, indicando le ragioni della scelta effettuata, per renderla trasparente ed evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari a soddisfare l'interesse sotteso all'iniziativa.

All'art. 22- comma 3 fornisce il contenuto minimo del SIA, il quale deve comunque contenere almeno le seguenti informazioni tra cui è previsto:

- una descrizione sommaria delle **principali alternative** prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "opzione zero", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale.

Il presupposto del Piano di Sviluppo Aeroportuale è costituito dal dimostrare l'insostenibilità della situazione attuale, per cui l'intera istanza deve essere predisposta al superamento dell'opzione zero considerata ambientalmente negativa.

Gli interventi programmati dal gestore, che prevedono un incremento dell'attività operativa dell'aeroporto con opera di mitigazione proiettata alle nuove rotte di decollo, non migliorano la qualità dell'impatto ambientale per tanto l'**opzione zero riferita all'anno 2015 risulta anacronistica** e non veritiera. Il riferimento per tale opzione deve essere proiettato al periodo di inizio attività aeroportuale che è stata approntata senza alcun controllo di base, pertanto una corretta impostazione del problema deve prevedere il **rispetto del limite di movimenti annui autorizzato: 16.300** e la corrispondente verifica di compatibilità ambientale sotto l'aspetto dell'inquinamento acustico, atmosferico e di

deposizione totale, includendo anche il tipico apporto aeronautico non previsto dalla Normativa italiana:

«nanopolveri/sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa/metalli pesanti».

- **Costi - Benefici Ambientali** del progetto che consideri tutti i costi ed i benefici economico – ambientali – sociali dell'intervento.

Nel contesto del Piano presentato non sono state prese in nessuna considerazione tali problematiche.

Osservazione n° 6

Il proponente dichiara:"

Il Piano Nazionale degli Aeroporti inquadra lo scalo di Treviso come "aeroporto di interesse nazionale nella macroarea del Nord Est (insieme agli scali di Venezia, Verona, Trieste), conferma il suo ruolo di scalo complementare e non concorrenziale rispetto allo scalo di Venezia. **I due aeroporti distano tra loro circa 29 Km.**

CONCENTRAZIONE AEROPORTI

- in **Italia** ≈ **100** aeroporti;
- in **nord Italia**, fra **Milano e Venezia: un aeroporto ogni 40 Km**: *Malpensa-Linate-Brescia-Bergamo-Verona-Belluno-Vicenza-Padova-Trento-Bolzano-Asiago-Treviso-Istrana-Ghedo-Aviano-Venezia-Ronchi dei Legionari*;
- in **Veneto**:
 - **n° 3 aeroporti a livello internazionale**: *Verona - Treviso - Venezia*;
 - **n° 11 aeroporti minori**: *Asiago-Belluno-Cà Negra (Cavarzere)-Cortina- Legnago-Padova-Thiene-Istrana-Venezia Lido-Verona Boscomantico-Vicenza*
 - **n° 3 aeroporti in ≈ 30 Km lineari**: *VENEZIA – TREVISO - ISTRANA.*

Una concentrazione aeroportuale assurda ed ingiustificata!

Osservazione n° 7

Il proponente espone:

L'aeroporto di Treviso è certificato da "**Airport Carbon Accreditation**"². Airport Carbon Accreditation, è un programma indipendente elaborato da ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 450 aeroporti distribuiti in 46 paesi europei per il loro impegno nella riduzione di emissioni di anidride carbonica determinata dalle diverse attività dello scalo (es. movimento a terra degli aeromobili, frequenza di mezzi di trasporto pubblico).

E' doveroso segnalare l'enorme quantità di anidride carbonica, vincolata al consumo del combustibile cherosene ed emessa dalla movimentazione degli aeromobili nelle critiche fasi di decollo - atterraggio - "taxing" e tale rilevante entità non è presa in alcuna considerazione.

Pur scontando il fatto che l'obiettivo di riduzione di emissioni di CO₂ dell'aeroporto non debba essere imputato ai singoli Comuni coinvolti, resta il fatto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve confrontarsi con gli obiettivi del **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile** e definire delle proprie azioni specifiche tenendo in dovuta considerazione anche le conseguenti sostanze inquinanti la cui principale fonte è rappresentata dagli scarichi dei motori degli aerei, durante i movimenti a terra e in volo.

L'Associazione Medici per l'Ambiente – ISDE Italia opportunamente evidenzia:

«Tutte le relazioni scientifiche hanno mostrato in maniera rigorosa e documentata gli impatti climatici, ambientali e sanitari del trasporto aereo e hanno evidenziato la necessità di predisporre

interventi, azioni e politiche regionali, nazionali e internazionali che prevedano una rapida quanto concreta razionalizzazione e riduzione del trasporto aereo, da inserire da subito anche tra i provvedimenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle città. Questo sottolinea anche la necessità di non consentire la realizzazione di nuovi aeroporti nel territorio italiano e di respingere i progetti di ampliamento di quelli già esistenti».

«Il traffico aereo contribuisce in ingente misura alle emissioni di anidride carbonica - le stime internazionali più accreditate vanno da un minimo del 3% ad un massimo del 10% - contribuendo così in misura decisiva all'effetto serra e all'inquinamento dell'aria».

«Ridurre l'impatto ambientale e sanitario del trasporto aereo Poiché il traffico aereo è attualmente responsabile di una quota considerevole delle emissioni di anidride carbonica, è assolutamente indispensabile, anche per ridurre l'effetto serra, una netta riduzione e razionalizzazione del trasporto aereo insieme ad una moratoria per la costruzione di nuovi aeroporti e l'ampliamento di quelli già esistenti anche in considerazione della presenza dei circa 100 aeroporti già dislocati su tutto il nostro territorio nazionale e degli evidenti e gravi danni alla salute riscontrati nelle comunità che vivono in prossimità di sedimi aeroportuali».

Osservazione n° 8

Il proponente riporta:"

L'aeroporto risulta inserito in un contesto insediativo residenziale e produttivo, soprattutto a nord del sedime, lungo la Noalese, e ad sud-ovest, oltre la fascia del parco del fiume Sile, dove si sviluppa il centro abitato di Quinto di Treviso. Alcuni edifici sono situati a confine con il sedime aeroportuale e utilizzati per attività connesse allo scalo, come i fabbricati sedi degli spedizionieri.

Oltre ai fabbricati sede degli spedizionieri, sono esistenti molte abitazioni su tutto il perimetro del sedime aeroportuale; la zonizzazione acustica aeroportuale è stata determinata dal gestore con dati di traffico dell'anno 2001 (9.869 movimentazioni) ed autorizzata da ENAC nell'anno 2003.

Tale zonizzazione acustica è stata delineata inserendo una sola abitazione in area proibita "B": via Nogarè, 22. Valutando le linee isofoniche della caratterizzazione acustica, le zone "C" e "B" ricadono perfettamente all'interno del sedime aeroportuale la cui linea isofonica 65 dB LVA non coinvolge nessuna delle altre abitazioni presenti; la Commissione aeroportuale ha avallato tale impostazione senza aver mai provveduto ad una verifica periodica almeno biennale, come prevede la Normativa di riferimento.

Una zonizzazione acustica obsoleta perché riferita ad un volume di traffico aereo ridotto non consente una valutazione realistica dell'impatto acustico sulla popolazione esposta e sul rischio salute connesso.

L'ipotesi delle nuove rotte di decollo dovranno forzatamente richiamare l'obbligatoria revisione della **zonizzazione acustica aeroportuale** con conseguente aggiornamento che comporterà una ulteriore penalizzazione sul nuovo territorio che sarà sottoposto al disagio aeroportuale; inoltre si renderà inevitabile la revisione del **Piano di Rischio** dei Comuni coinvolti.

Osservazione n° 8

Il proponente afferma:"

Parco Naturale Regionale del Fiume: Il Piano Ambientale è strumento di valorizzazione e tutela dell'ambiente e di supporto allo sviluppo economico e sociale dell'intero territorio del Parco

Naturale Regionale del Fiume Sile. Tra le finalità del Piano Ambientale rientra la fruizione del Parco in funzione ricreativo - turistica, educativa, culturale e sociale da parte del pubblico. Lo strumento urbanistico generale avrà come obiettivo prioritario la tutela dell'ambiente in tutte le sue componenti.

Dall'analisi della "**Carta dei Vincoli – Aree soggette a tutela**" si evidenzia che una porzione di area ricade all'interno del sedime nei pressi delle due testate della pista di volo:

"Parco o Riserva Nazionale o Regionale: "area di notevole interesse pubblico".

Il Parco del Sile si classifica come "S.I.C. - Sito di Importanza Comunitaria".

Le Zone di Tutela aeroportuale ricadono in corrispondenza del sito SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest.

Diverse sono le aree tutelate ed inserite nella Rete Natura 2000 e nel Parco Regionale del Sile. Lungo l'area sud, a valle della pista, il sedime aeroportuale è interessato in parte dalla fascia di rispetto del fiume Sile.

Il confinamento dell'area del sedime aeroportuale con il **Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**, con invadenza territoriale delle due aree di testata della pista di volo, dovrebbe richiedere azioni efficaci mirate al rispetto dell'obiettivo dichiarato prioritario per la tutela dell'ambiente in tutte le sue componenti.

Il Parco oltre che essere classificato come **Sito di Importanza Comunitaria (SIC)** prevede anche **Zone di Protezione Speciale (ZPS)**.

La **Legge 6 dicembre 1991 n. 394** (con aggiornamenti): **Legge quadro sulle aree protette**, pubblicata sulla Gazzette Ufficiale Supplemento Ordinario n. 292 del 13 dicembre 1991, in riferimento ai **Parchi naturali regionali, nell'art. 11: Regolamento del Parco**, riporta:

- comma 3 *"nei parchi sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette e ai rispettivi habitat. In particolare sono vietati:*
- lettera h *"il sorvolo dei velivoli non autorizzati salvo quanto definito sulla disciplina del volo".*

Le Informazioni aeronautiche a carattere duraturo, necessarie per la navigazione aerea (AIP), Sez. 2- ENR (*ENROUTE PROCEDURES*), punto 5: Pericoli alla navigazione, al sottopunto 5.6.1: Parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica, segnalano:

«Allo scopo di tutelare l'ambiente di determinate zone protette, quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico in base all'art. 11 della L. 06/12/1991 n° 394, ad ulteriori leggi regionali e/o provinciali, ed al provvedimento della D.A.G.C.n° 42/1060/R1/6-1-1 del 14/05/1998 è vietato il decollo, l'atterraggio e il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili ed ai voli a diporto sportivo entro le Riserve Naturali, eccetto quando in emergenza o per operazioni di soccorso, spegnimento incendi o di interesse delle Riserve stesse, autorizzati dalla Direzione della Riserva».

Il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, riporta:

- art. 9 – Regolamento del Parco
 - Ai sensi dell'art. 11 della legge n. 394/1991 il Regolamento del Parco dovrà contenere a titolo esemplificativo e non esaustivo:*
 - lettera f): i limiti delle emissioni sonore, luminose o di altro genere, nell'ambito della legislazione in materia*
 - lettera g): i limiti delle emissioni elettromagnetiche di radiofrequenza (ripetitori)*
- art. 9 bis – Siti di importanza comunitaria, Zone di Protezione Speciale ed aree ad alto rischio
 - Le direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e le relative disposizioni regionali di attuazione, dettano procedure finalizzate alla conservazione degli habitat naturali di interesse*

comunitario e delle specie animali e vegetali di interesse comunitario e alla costituzione della rete ecologica europea denominata "Natura 2000"; all'interno del Parco tale rete si articola nei seguenti Siti di importanza comunitaria:

- Fiume Sile dalle Sorgenti a Treviso Ovest (IT 3240028)
- Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio (IT 3240031)

Sono state designate le seguenti Zone di protezione speciale:

- Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina (IT 3240011)
- Fiume Sile: Sile Morto e Ansa a San Michele Vecchio (IT 3240019)

L'adiacenza di un sito **SIC-ZPS** è di per sé un fattore di sensibilità, come dimostra l'intervento del Ministero dell'Ambiente nel "**Parere Interlocutorio Negativo**" n. 398 / anno 2007:

"Si rileva che le emissioni gassose dell'aeroporto, le ricadute inquinanti ed il rumore potrebbero essere dannose particolarmente per i laghetti del Parco del Fiume Sile; " e le numerose segnalazioni presenti nel parere alla **Valutazione di Incidenza Ambientale** dalla Regione Veneto (prot. 221838 del 22 maggio 2014), dove viene evidenziato:

«... la valutazione dell'incidenza ha riguardato gli effetti generati dai seguenti fattori di perturbazione, conseguenti alle fasi di esercizio: traffico aereo [lesione o morte da impatti con infrastrutture o veicoli (fenomeno dei **birdstrike**)], emissione di rumore [inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari], emissione di polveri e inquinanti [immissione di azoto e composti dell'azoto] e [altri inquinanti dell'aria]».

L'Unione Europea ha aperto l'ennesima procedura di infrazione contro l'Italia, ottobre 2015, perché "sono carenti, se non del tutto assenti, o addirittura errate le Valutazioni d'Incidenza ovvero le valutazioni che i governi regionali, in base alle norme Ue, dovrebbero garantire per valutare l'impatto degli interventi".

Il precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale, nella descrizione dei potenziali effetti sui singoli habitat e sulle specie comunitarie, riportava tra l'altro le seguenti perturbazioni:

- occupazione di spazio aereo dovuto all'aumento del numero di decolli e atterraggi degli aerei e **relativo aumento degli impatti diretti con l'avifauna di interesse comunitario (Bird Strike)**.
- emissione di rumore e relativo disturbo all'avifauna di interesse comunitario e alla mammalofauna; **l'emissione di rumore imputabile all'aumento dei decolli e degli atterraggi negli scenari futuri risulta potenzialmente elevato**.

Nell'Atto della Camera dei Deputati - Riferimenti o.d.g. in assemblea P.D.L. n. 9/04865-AR/121 - Legislatura 16 - Seduta di annuncio : 577 del 26/01/2012 si dichiara:"

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

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

Nella realtà dei fatti, l'attività aeroportuale è assolutamente predominante in sfregio alle riconosciute esigenze del Parco Naturale; nel recente passato (anno 2011) non si è posto alcun divieto rispetto la richiesta di capitozzatura degli alberi ad alto fusto in tutte aree prospicienti il

sedime aeroportuale oltre che constatare l'invasione delle strutture aeroportuali in aree costituenti il Parco: aree di RESA nelle due testate e la presenza del sentiero luminoso "Calvert", parte sul terreno recintato e parte sullo specchio d'acqua formato dal fiume Sile, considerato «elemento detrattore del paesaggio».

Nelle misure di protezione ambientale delle aree protette, l'ENAC non prevede il divieto di sorvolo per il Parco naturale regionale del fiume Sile ma lo attua per il vicino Parco dei Colli Euganei; con quale coerenza vengono tutelate le aree naturali protette nell'ambito della stessa Regione?

Il Regolamento del Parco naturale regionale del fiume Sile in riferimento ai *limiti delle emissioni sonore, luminose, elettromagnetiche* non riferisce alcun limite in proposito; nella realtà, tutte le movimentazioni relative all'aeroporto Canova di Treviso: atterraggi a bassissima quota – decolli sorvolano costantemente e quotidianamente l'area naturale protetta nel mancato rispetto delle Direttive.

Queste aree debbono essere tutelate e valorizzate allo scopo di preservarle dal degrado e conservarle per le future generazioni.

Osservazione n° 9

Il proponente riporta:

La capacità operativa nominale della pista di volo è attualmente pari a 12 mov/h (dato Aeronautica Militare) che è stata ulteriormente ridotta a 8 mov/h strumentali (dato AerTre) a causa di limitazioni tecniche della gestione del traffico aereo e per il fatto che la gestione degli avvicinamenti comprende anche quelli del traffico militare del vicino aeroporto di Istrana.

Nel Piano recentemente presentato si riconosce l'esistenza di criticità operativa causa limitazioni tecniche determinate dall'estrema vicinanza degli aeroporti di Treviso e di Istrana.

La Commissione europea (Gazzetta Ufficiale Unione Europea - C 99/03 - 04/04/2014) definisce come bacino di utenza di un aeroporto una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità. Tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascuno scalo. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite.

Come menzionato dalla Corte, in un recente studio relativo all'accessibilità dei voli passeggeri in Europa, i servizi della Commissione hanno tratto le loro conclusioni utilizzando una definizione di bacino di utenza basata su una distanza di 90 minuti dagli aeroporti.

Il raggio di 100 km aumenta a 200 se si è in presenza di una linea ferroviaria ad alta velocità.

Nella regione centrale veneta, considerato anche il futuro completamento dei collegamenti ad alta velocità facenti parte del Corridoio transeuropeo TEN-T "Mediterraneo", **si evidenzia una sovrapposizione di bacini aeroportuali.**

Molti dei piccoli aeroporti sono situati esternamente all'area di bacino di potenziali aeroporti competitor, dove per bacino si intende la circoscrizione definita dalla Commissione Europea, ossia un raggio di 100 km dall'aeroporto o un tempo di viaggio pari a 1 ora.

Non è il caso dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

Osservazione n° 10

Il proponente segnala:

Le aree di sicurezza consistono nelle strip per piste strumentali, come sopra descritto e di RESA delle seguenti dimensioni: 130m x 150m su testata 25 e 90m x 90m su testata 07.

A causa dei limiti imposti al perimetro aeroportuale dal Fiume Sile e dalle infrastrutture viarie sopraccitate, vi sono delle **penalizzazioni** per quanto riguarda l'impianto Calvert (presente solo su testata 07 e con intervalli penalizzati) e per le aree RESA [Runway End Safety Area = fascia di sicurezza alle estremità delle piste di volo].

Tutto ciò dimostra ulteriormente l'assoluta criticità riscontrabile nella gestione aeroportuale trevigiana, causa ristrettezza degli spazi disponibili.

In occasione dell'**incidente aereo** occorso presso l'aeroporto di Orio al Serio (BG), in data 05.08.2016, l'**Associazione Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso** (in seguito: Comitato) ha segnalato alle **Autorità competenti**:

"La realtà operativa presso l'aeroporto di Treviso dovrebbe far riflettere sulla pericolosità delle operazioni di arrivo e partenza degli aeromobili, in quanto effettuate in un sedime aeroportuale geograficamente molto ristretto; tale particolarità limitativa deve essere tenuta in considerazione sia sul tacito consenso dimostrato negli anni verso il subdolo incremento operativo dello scalo, sia sulla pianificazione di paventati incrementi operativi.

In passato è stata segnalata la possibilità di accadimento dell'evento occorso a Taipei, con caduta dell'aeromobile nella prima fase di decollo.

Possibili analoghi eventi nell'infrastruttura trevigiana comporterebbero risultanze negative rilevanti, causa ristrettezza operativa dell'area, a fronte di possibili criticità insite nelle fasi aeronautiche più pericolose.

A tal proposito, il Comitato fa appello alle Autorità affinché traggano monito dagli eventi occorsi e tengano in considerazione la possibilità di tali accadimenti nell'infrastruttura trevigiana, con conseguenze influenzabili dall'elevata antropizzazione del territorio circostante".

Osservazione n° 11

Il proponente dichiara:"

I decolli avvengono in maggioranza dalla testata RWY 25, in condizioni di vento ed atmosferiche ammissibili, dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso. I decolli dalla testata RWY 07, in condizioni di traffico poco intenso e con situazione atmosferica poco avverse, sono ammessi per i voli diretti verso est, ma in numero notevolmente limitato rispetto a quelli previsti per la testata opposta e per i velivoli di ridotte dimensioni.

Le conseguenze dell'inquinamento ambientale derivante dalle operazioni di atterraggio e decollo hanno gravato e gravano continuamente sempre sui medesimi obiettivi, cioè sulla parte predominante dell'abitato del Comune di Quinto di Treviso provocando notevole disagio esistenziale sui Cittadini coinvolti.

Osservazione n° 12

Il proponente evidenzia:

L'aeroporto non è operativo dalle ore **24.00 alle 6.00** del mattino.

Contrariamente a quanto pomposamente stabilito nel precedente "Master plan", dove come

opera di mitigazione era previsto:

«Al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, il gestore, per la riapertura dello scalo limiterà l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06. Tale scelta risulterà particolarmente efficace perché determina l'effettiva impossibilità degli aeromobili in ritardo di operare sullo scalo.

L'effetto è estremamente positivo poiché va ben oltre la riduzione numerica dei livelli sonori assicurando il diritto al riposo delle comunità interessate dalle operazioni aeroportuali»

nel nuovo Piano il gestore vanifica quanto precedentemente proposto presumendo che le nuove rotte di decollo proposte assicurino il diritto al riposo delle comunità interessate; la realtà proporrà invece un coinvolgimento di nuove aree urbane ed il peggioramento ambientale nelle aree urbanizzate prospicienti la testata di pista 07.

L'espletamento di qualsiasi movimentazione aeronautica di atterraggio e decollo grava pesantemente sugli abitanti delle zone coinvolte; nel contesto trevigiano è impossibile sostenere l'attività aeronautica sino a mezzanotte causa aggiunta di disagio aeronautico notturno; già nell'attuale situazione si riscontrano movimentazioni ben oltre le ore 23.00 e l'exasperazione tra gli Abitanti è in incremento!

Inoltre lo svolgimento della pianificata attività notturna annulla tutti teorici benefici decantati da ISPRA nel *«progressivo decremento della operatività notturna»* per cui *"gli esiti delle simulazioni software non hanno evidenziato un aumento dell'impronta acustica del 2010 rispetto a quella del 2004»*.

Osservazione n° 13

Aree a rischio impatto

Il Piano di Rischio è un documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni, ai sensi dell'**art. 707, comma 5 del Codice della Navigazione**.

Lo scopo dei Piani di Rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe all'aeroporto, assumendo che le aree adiacenti all'aeroporto siano state fino allo stato attuale urbanizzate nel rispetto di normative, che ne hanno previsto un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica.

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili gli indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria urbanizzazione urbanistico-edilizia; le limitazioni e le aree da sottoporre a tutela derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano quindi alle nuove opere da insediare nel territorio.

Nella redazione dei **piani di rischio aeroportuali** massima attenzione va posta sulle **attività classificate sensibili**, quali:

- **insediamenti** ad elevato affollamento (**centri commerciali**, alberghi, stadi, ...);
- **nuove edificazioni** che se coinvolte in un eventuale incidente possono creare pericolo di incendio o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio **distributori di carburante**, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.[...]"

e sulla possibilità di **rischio di disastro ambientale** tramite analisi e previsione di tutte le forme di rischi provocabili da incidente aereo per le aree sottoposte a tutela riducendo le possibilità di **disastro ambientale**; l'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente individuando le attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze.

Nella Relazione Tecnico illustrativa del Piano di rischio aeroportuale, presentata ad ENAC dal Comune di Treviso, sono state individuate **35** attività sensibili tra **scuole, chiese, luoghi di attività ludico sportive**, nonché **distributori di carburante**.

All'interno delle zone vincolate dal piano di rischio aeroportuale, ci sono **sei** distributori di carburante dislocati **2** in zona "B", **2** in Zona di tutela "C" e **2** in Zona di Tutela "D".

Tutti i distributori sono di recente edificazione e/o riqualificazione; va posta grande attenzione sui 2 impianti di distribuzione VEGA dislocati in zona di tutela "B" lungo la tangenziale adiacente all'aeroporto che si trova a qualche centinaia di metri dal perimetro della zona delimitata del Parco del Sile, area tutelata da norme di salvaguardia ambientale come il progetto europeo Habitat 2000. In caso di incidente aereo tutta l'area adiacente del Parco sarebbe in forte pericolo con serie possibilità di **disastro ambientale**.

Inoltre è da osservare che l'area dove si trovano i due distributori è proprio nella traiettoria dove sono state previste le nuove rotte PBN, che prescrivono una virata stretta eseguita nella primissima fase di "initial climb", in decollo.

Questa procedura, di virata, richiesta dal proponente con lo scopo di mitigazione dell'impatto acustico, sarà effettuata proprio sopra i due distributori di carburante menzionati, aumentando i **rischi di incidente aeronautico**.

L'Amministrazione Comunale di Treviso ha concesso l'autorizzazione all'insediamento di un mega centro commerciale giustificato come passaggio di proprietà di una licenza di vendita (ex Marazzato) ed all'incremento di unità abitative per il piano di lottizzazione Sile nell'immediata vicinanza della testata 25 della pista dell'aeroporto, in anticipo rispetto l'approvazione del Piano di Rischio comunale.

A seguito approvazione ufficiale delle nuove rotte di decollo proposte, si renderà obbligatorio integrare il **Piano di Rischio** inserendo le nuove aree comunali coinvolte, già estremamente urbanizzate.

Osservazione n° 14

Il proponente evidenzia:

Il deposito carburante è situato attualmente nei pressi della nuova aerostazione, a nord del piazzale ed in rapporto diretto con esso. Ha una capacità complessiva di circa **300.000 litri** e disponibilità di carburante tipo JET-A1. Il servizio di rifornimento dell'aviobenzina è gestito direttamente dalla compagnia petrolifera. E' auspicabile, per motivi di sicurezza, l'allontanamento di questa infrastruttura dall'aerostazione passeggeri e soprattutto dalla testata pista.

La soluzione è rimasta sotto forma di auspicio!

Da parte del gestore si riconosce l'illegittimità della situazione esistente del deposito carburante ai fini di garantire livelli di "safety" - "security – tutela dal rischio incidenti rilevanti causati da incidente aereo e da terrorismo; sono state presentate segnalazioni a VV. FF. e alle Autorità locali sulla criticità dell'ubicazione del deposito carburante senza sortire alcun effetto.

Inoltre c'è da evidenziare l'effetto olfattivo determinato dalla respirazione atmosferica dei serbatoi pressurizzati al fine di consentire sia le dilatazioni dovute a variazioni di temperatura ed alle operazioni di travaso.

Il tutto è stato e si continua a gestire nell'indifferenza generale, in attesa del preannunciato intervento di spostamento datato anno 2022.

La nuova area di deposito carburante risulta ubicata in prossimità della pista ed è da ritenere non esente dalla possibilità di coinvolgimento causa incidente aereo in occasione di incontrollabili operazioni di atterraggio e decollo.

Osservazione n° 15

Il proponente segnala:

Previsione movimenti (traffico commerciale): incremento da **14,6 mila movimenti** del 2015 a circa **19 mila del 2030**.

Previsione di traffico del gestore: al 2030 - **3.217.249 passeggeri**.

Previsioni gestore = **19.000 mov./anno aviazione commerciale** + **3.500 mov./anno aviazione generale** = **Totale 22.500 movimenti/anno**. = valore medio: **62 movimenti/giorno**

Dall'anno 2000 all'anno 2010 il numero di movimentazioni giornaliere è risultato sempre in incremento rispetto al limite autorizzato, che non è mai stato ambientalmente avallato da appropriati monitoraggi ambientali, rispettosi delle Normative vigenti.

Il problema più rilevante è determinato dal mancato rispetto del limite autorizzato di movimentazioni aeronautiche annuali per l'aeroporto di Treviso.

Nonostante i pareri del **Ministero dell'Ambiente**, della **Commissione VIA-VAS nazionale**, la sentenza del **TAR Veneto**: "*È evidente che tale limite massimo di voli annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo di voli è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto*", l'ordinanza del **Consiglio di Stato**: "*il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato*", le diffide del **Comune di Quinto di Treviso** e del **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**:

✓ **Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Prot. DSA – DEC – 2007 – 0000398 del 14/05/2007**

- "... resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA, l'**Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300** (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D. M. 29 novembre 2000".

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

✓ **02 maggio 2011: DVA/2011/10666** – il **Ministero dell'Ambiente** ha concesso l'esclusione del Decreto di Compatibilità Ambientale per i lavori di demolizione e ricostruzione della pista e di tutte le infrastrutture di volo a condizione che: "*il numero totale annuo di movimenti di velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero precedentemente autorizzato*" =

16.300.

- ✓ **12 ottobre 2011:** Il Consiglio di Stato, con ordinanza N.04460/2011 RE:ORG.CAU conferma provvedimento Ministero Ambiente 02/05/2011.
- ✓ **11 luglio 2012:** Sentenza TAR su ricorso Comitato per sospensione lavori rifacimento pista per sottomissione a V.I.A. - progetto non sottoposto a V.I.A., con sentenza N. 975/2012 pubblicata in data 11/07/2012, conferma limite **16.300** movimentazioni annue facendo emergere come il rispetto del limite numerico dei

movimenti annui costituisce l'elemento fondante ed essenziale all'esclusione della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - Sant'Angelo: Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo.

- ✓ **25 ottobre 2013:** "Parere Interlocutorio Negativo" n **1363** da parte della Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso: "**Sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA non dovrà essere superato il numero di voli indicato nella nota ...del 14/05/2007**".
- ✓ **07 marzo 2014:** "Parere Negativo" n **1454** della Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS "**Resta inteso che sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA, non dovrà essere superato il numero di voli già indicato nella nota ...del 14/05/2007 di questo Ministero**".
- ✓ **31 marzo 2014:** In Consiglio Comunale di Treviso è stato approvato l'Ordine del giorno: **16-14-DCC Allegato A (0-19)**, a firma dei Consiglieri capigruppo di maggioranza, riferito a "Un Aeroporto compatibile con la città" in cui è segnalato: "**Programmazione di un progetto complesso con azioni sinergiche del Comune di Treviso, che promuoverà interventi vari, quali azioni giuridiche e amministrative, affinché nel territorio comunale sia rispettato il numero massimo di voli decretato nel 2007 dal Ministero dell'Ambiente o eventuale altro numero massimo che il Ministero autorizzerà; impegno affinché i rappresentanti comunali all'interno di AERTRE provvedano a ritirare eventuali ricorsi giacenti presso il TAR o altro organismo giudiziario afferenti il numero dei voli autorizzati**".
- ✓ **01 agosto 2014:** Parere n 1590 la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che "**dalle Note e Controdeduzioni non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del Parere Negativo ... del 07 marzo 2014 al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso**"

che ribadiscono il limite autorizzato come misura cautelativa in carenza di verifiche sugli impatti ambientali, il gestore aeroportuale volontariamente non ha mai rispettato tale vincolo.

L'aeroporto di Treviso ha gestito nell'assoluta autonomia e nella massima indifferenza la sua ventennale attività senza che alcuna Autorità abbia imposto di far rispettare il vincolo di una chiara disposizione legislativa e senza aver mai ottenuto un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale.

Sono stati presentati e ritirati due "Master Plan" per richiedere un incremento fruitivo dell'aeroporto trevigiano, ottenendone ripetuti Pareri Negativi con l'indicazione di opere di mitigazione mai attuate e con la richiesta di numerosi *approfondimenti – prescrizioni – raccomandazioni – compensazioni* mai presi in considerazione.

ENAC può autorizzare 8 movimenti/ora corrispondenti alle capacità tecniche della pista ma non può sostituire la Commissione VIA-VAS nell'autorizzazione a provocare impatti ambientali.

Se non esistessero vincoli ambientali, non ci sarebbe nemmeno necessità di richiedere la VIA da parte del gestore in quanto tale limite tecnico garantirebbe abbondantemente il traffico aeroportuale preventivato.

Il sedime dell'aeroporto Canova di Treviso usufruisce di una superficie ristretta: ≈ 150 ettari circondato su tutto il perimetro da siti sensibili, da abitazioni, dal Comune di Quinto di Treviso, dai quartieri di Treviso: Canizzano / S. Angelo / S. Giuseppe / S. M. del Sile / San Zeno / San Trovaso / Ghirada / Frescada (Preganziol) e dall'area protetta del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile; l'unidirezionalità delle rotte di atterraggio e decollo grava inesorabilmente e pesantemente sempre sugli stessi obiettivi.

Ciascuna movimentazione crea innegabili disagi ai Residenti, condizionati da problemi di Sicurezza, dall'inquinamento acustico e dal tipico inquinamento atmosferico aeronautico:

nanopolveri/sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa/metalli pesanti

con l'ulteriore aggravio determinato dall'incidenza del traffico veicolare indotto.

Vivere in tali condizioni è estremamente pericoloso, nocivo e oltretutto deprimente, avallato dall'assordante, ingiustificata e complice indifferenza delle Autorità preposte a garantire la Sicurezza e la Salute dei Cittadini.

Osservazione n° 16

Il proponente dichiara:"

Traffico aeroporto di Treviso: > mesi luglio – agosto / giorni: > sabato – martedì.

Per quanto riguarda la ripartizione oraria del traffico, dall'analisi della ripartizione oraria nel periodo più trafficato del 2015 (lunedì 29/06 – domenica 30/08), si evince che il traffico passeggeri dell'aeroporto di Treviso è caratterizzato da tre picchi rispettivamente nelle fasce orarie **8, 12 e 15** mentre nelle ore serali tra le **20 e le 22** il traffico risulta più distribuito.

Il giorno di picco per i movimenti degli aeromobili di linea e charter si è verificato il 20 gennaio 2015: 26 arrivi + 26 partenze = **52**.

Analizzando l'andamento dei movimenti di aviazione commerciale (anno 2015) nel giorno di picco, si nota che gli stessi non sono uniformemente distribuiti durante l'arco della giornata. I picchi orari si registrano nelle fasce orarie **8, 12, 17 e 21** ed è presente una marcata valle nella fascia oraria 18-20.

Movimenti aeronautici annuali effettuati presso aeroporto di Treviso (fonte: **Assaeroporti**)

Aviazione Commerciale (trasporto aereo con voli di linea) + Aviazione generale

365 gg / 17 ore/gg (06.00 ÷ 23.00)

Anno	Tot. Movimenti.*	Movim.*/gg	Movim.*/h	Passeggeri
2000	9.164 5.059 c + 4.105 g	25,2	1,5	281.442
2001	9.869 6.368 c + 3.501 g	27,0	1,6	433.389
2002	11.376 6.720 c + 4.656 g	31,2	1,8	536.055
2003	15.415 8.497 c + 6.918 g	42,2	2,5	685.220
2004	16.272	44,6	2,6	894.206

	9.350 c + 6.922 g			
2005	17.587	48,2	2,8	1.300.298
	11.863 c + 5.724 g			
2006	17.150	47,0	2,8	1.340.874
	11.187 c + 5.963 g			
2007	19.320	52,9	3,1	1.548.219
	12.789 c + 6.531 g			
2008	19.120	53,4	3,1	1.709.008
	13.336 c + 5.784 g			
2009	18.377	50,3	3,0	1.778.364
	13.044 c + 5.333 g			
2010	20.588	56,4	3,3	2.152.163
	16.002 c + 4.586 g			
2011 (chiusura da 01/06 ÷ 05/12)				
	10.089	55,2	3,2	1.077.505
	8.046 c + 2.043 g			
2012	20.279	55,6	3,3	2.333.758
	16.774 c + 3.505 g			
2013	18.359	50,3	3,0	2.175.396
	14.782 c + 3.577 g			
2014	17.802	48,8	2,9	2.248.254
	14.432 c + 3.370 g			
2015	18.402	50,4	3,0	2.383.307
	14.576 c + 3.826 g			
2016	19.518	53,3	3,1	2.634.397
	15.822 c + 3.696 g			

* **Movimenti = Numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza.**

La media consuntiva di 9 anni di movimentazioni aeree giornaliere: 2007 ÷ 2016 (dati ASSAEROPORTI), escluso l'anno 2011 per ridotta attività, corrisponde a n° 52,3.

Osservazione n° 17

Il proponente riporta:

Al 2030 si prevede di raggiungere un **picco massimo** [orario] di movimenti per l'aviazione commerciale pari a 10) (arrivi+partenze)

8 movimenti/ora	ore 17.00
7 movimenti/ora	ore 08.00 – 21.00
6 movimenti/ora	ore 11.00
5 movimenti/ora	ore 13.00 – 14.00 – 16.00
4 movimenti/ora	ore 09.00 – 10.00
3 movimenti/ora	ore 07.00
2 movimenti/ora	ore 22.00
1 movimenti/ora	ore 15.00 – 20.00

Il gestore dichiara il giorno di picco per i movimenti degli aeromobili di linea e charter si è verificato il 20 gennaio 2015: 26 arrivi + 26 partenze = **52**.

L'attendibilità di tale enunciazione è dimostrata dalla media consuntiva giornaliera di ben **9** anni: in tutti i giorni degli anni presi in considerazione si è riscontrato il "**giorno di picco**"!

Nel Piano di Sviluppo Aeroportuale il gestore ha enunciato:

«La capacità operativa nominale della pista di volo è attualmente pari a 12 mov/h (dato Aeronautica Militare) che è stata ulteriormente ridotta a 8 mov/h strumentali (dato AerTre) a causa di limitazioni tecniche della gestione del traffico aereo e per il fatto che la gestione degli avvicinamenti comprende anche quelli del traffico militare del vicino aeroporto di Istrana».

Nel presente paragrafo il gestore in riferimento al picco massimo orario giornaliero enuncia la fattibilità da parte della sola aviazione commerciale di **10 movimenti/ora** (n° 1 ogni 6 minuti) in spregio al limite autorizzato.

Nel computo dei movimenti giornalieri arriva a segnalare un totale di **36** movimenti giornalieri quando in realtà si riscontrano esattamente valori doppi; chiara dimostrazione che il gestore distorce la realtà a suo piacimento; nell'anno 2030 pianifica una movimentazione di **62 movimenti medi al giorno per l'intero anno!**

Osservazione n° 18

Il proponente per gli obiettivi e strategie di sviluppo dell'aeroporto segnala:

- **migliore integrazione con il territorio**, favorite anche dal miglioramento dei sistemi di accesso e della sosta. In particolare gli interventi di potenziamento previsti per la Noalese permetteranno di risolvere le attuali criticità della viabilità;

Si riconosce l'evidente criticità della viabilità nell'attuale situazione dove l'impatto del traffico veicolare risulta rilevante, con concentrazioni in determinate fasce orarie. Il problema della congestione della "Noalese" risulta aggravato dalle esigenze sempre più consistenti e indispensabili per lo svolgimento dell'attività aeroportuale.

In prospettiva si promette la soluzione di tutti i problemi con la pianificazione di:

- tre corsie lungo l'asse stradale tra via Le Canevare e lo svincolo della tangenziale
- realizzazione di una nuova rotatoria, di diametro di 36 metri, in prossimità dell'accesso ovest ai parcheggi dell'aeroporto;
- ridisegno e la semaforizzazione parziale dell'intersezione tra via Noalese e via Le Canevare
- realizzazione di una nuova rotatoria, di diametro 36 metri, in prossimità dell'accesso est al terminal aeroportuale nonché all'accesso della zona commerciale "ex-Marazzato".
- previsione di una pista ciclabile e di un percorso pedonale continui lungo il lato sud di via Noalese, nonché di un marciapiede sul lato nord della stessa;
- realizzazione di un sovrappasso pedonale in corrispondenza dell'attuale impianto semaforico pedonale di fronte all'aerostazione.

È evidente che la principale criticità è costituita dal traffico sulla direttrice Noalese, certamente non riconducibile primariamente all'aeroporto.

I veicoli privati da e per l'aeroporto si concentrano in particolari momenti della giornata, con orari riconducibili a quelli dei voli in partenza, per cui il loro impatto sul traffico non è diluibile nell'intero arco della giornata.

Nella strada extraurbana secondaria come la "SR 515 Noalese" la portata massima di servizio, cioè il massimo flusso corrisponde a circa 600 veicoli/ora per corsia; il flusso veicolare medio per corsia dell'intera giornata, stimato con riferimento all'anno 2011 (anno in cui per 7 mesi l'aeroporto è risultato inattivo), risulta pari a 1.016 veicoli equivalenti su ora.

Tale situazione condivide pienamente la criticità segnalata dal gestore aeroportuale, in quanto indica chiaramente che il traffico veicolare della sola SR 515 Noalese risulta quasi il doppio del limite previsto dalla normativa con una situazione critica dal punto di vista della funzionalità della

struttura viaria.

Al netto degli interventi previsti dal gestore, le caratteristiche della connessione alla rete viaria di accesso e di uscita dai parcheggi della zona aeroportuale gravitano sempre e comunque sulla strada regionale riscontrando un inevitabile conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto con il normale traffico di attraversamento presente in Noalese.

Il problema fondamentale è costituito principalmente dalla disponibilità di una sola strada di accesso alle strutture aeroportuali per cui l'incremento del solo traffico di transito, quindi estraneo al programmato sviluppo aeroportuale, garantisce il livello di congestione della SR 515 riscontrabile già nella situazione attuale.

L'inserimento di due rotatorie in una situazione di per se congestionata procura inevitabilmente un intralcio allo scorrimento del traffico veicolare rispetto all'attuale struttura che ne è priva; aggiungendo inoltre l'incremento di traffico determinato inevitabilmente dall'utilizzo della struttura aeroportuale, preventivando che tutto il flusso veicolare richiamato dalla futura presenza del mega centro commerciale inevitabilmente deve utilizzare l'unica e corrispondente rotatoria, non occorre troppa fantasia nel diagnosticare una situazione insostenibile come entità di flusso che deve sopportare l'unica strada disponibile.

Il risolvimento delle attuali criticità della viabilità sono e rimangono pura utopia, causa l'inadeguatezza degli interventi previsti ai fini di migliorare l'integrazione con il territorio!

Osservazione n° 19

Il proponente evidenzia:

- **basso impatto ambientale**, sono infatti molto contenuti gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove volumetrie o di nuove superfici pavimentate. Per quanto riguarda l'air side ad esempio non si realizzano interventi di potenziamento delle attuali infrastrutture di volo, se si escludono gli interventi di messa in sicurezza delle testate pista. Analogamente per il land side verranno prevalentemente acquisiti **parcheggi esistenti**. **La limitazione dei movimenti da parte dell'Ente gestore sottolinea inoltre la volontà di perseguire la strada di un minor impatto sul territorio e sull'ambiente.**

Il minor impatto segnalato a quale situazione fa riferimento? Indubbiamente alla faraonica proposta di incremento proposta dal precedente "master plan" e respinta ripetutamente dalla Commissione VIA nazionale.

A riguardo di "**L'AMBIENTE - FONTI DI INQUINAMENTO**" l'ENAC riconosce:

«Gli aeromobili possono condizionare l'atmosfera ad alta quota, la qualità della vita delle popolazioni che vivono nelle vicinanze degli aeroporti, il nostro patrimonio naturale.

La missione dell'ENAC è diretta a prevenire, ridurre ed evitare che lo sviluppo del trasporto aereo comporti un danno per l'ambiente.

In tale contesto ENAC, in coerenza con il quadro internazionale, sviluppa interventi per il miglioramento delle condizioni ambientali coniugando, in modo bilanciato, gli interessi dell'aviazione con le esigenze ambientali della collettività».

Per l'aeroporto di Treviso non risultano percepibili gli effetti di tale missione!

E' stata precedentemente segnalata l'elevata criticità strutturale dell'aeroporto trevigiano dove l'estrema vicinanza delle movimentazioni aeronautiche a centri abitati fa ritenere, da parte dei Residenti, una situazione già attualmente insostenibile condizionata da insopportabile inquinamento ambientale.

Il periodico accadimento dello scivolamento e del violento spostamento delle coperture dei

fabbricati, causato dalla turbolenza da volo radente degli aeromobili in fase di atterraggio, dimostra senza ombra di dubbio l'estrema pericolosità della situazione che arreca **danni psicologici e fisici**, determinati dal possibile coinvolgimento per **problematiche di Sicurezza**, dall'evidente **inquinamento acustico ed atmosferico** e da **danno economico causato dal deprezzamento degli immobili**.

Osservazione n° 20

Il proponente riporta:

Sistemazione RESA pista 25 e pista 07

La normativa vigente, EASA Reg. 139/2014, alla quale tutti gli aeroporti italiani dovranno uniformarsi, prevede per le RESA una larghezza di almeno 150 m ed una lunghezza di almeno 240 m.

Le attuali RESA dell'aeroporto di Treviso non risultano pienamente conformi alla normativa EASA reg.139/2014. All'interno del PSA ne è prevista la riqualifica, con soluzioni che rispettano la normativa e allo stesso tempo limitano l'impatto ambientale degli interventi.

E' da sottolineare che il sedime dell'Aeroporto di Treviso presenta vincoli fisici tali da non permettere la realizzazione di RESA con dimensioni regolamentari (150m x 240m); infatti, in corrispondenza pista 07 il sedime aeroportuale presenta una restrizione. Anche in corrispondenza del fine pista 25 è presente una restrizione del sedime aeroportuale che limita la lunghezza della RESA a 130m.

RESA pista 25

Considerati i vincoli fisici costituiti dalla presenza del fiume Sile, per la RESA pista 25, si prevede l'adeguamento dell'area con la predisposizione di una RESA di dimensioni **90x240m**

RESA pista 07

La RESA pista 07 avrà una dimensione pari a **90x155m** e la superficie occupata dal sistema di arresto EMAS sarà di dimensione 54x142m.

La RESA, spazio di Sicurezza oltre il fine pista, ha lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili - e quindi ai loro occupanti - che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo o in atterraggio.

Qualora vincoli fisici impediscano la realizzazione di una RESA, possono essere adottate misure di contenimento del rischio, che determinino risultati equivalenti a parità di condizioni operative, prevedendo, tra l'altro, di ridurre la presenza di ostacoli al di là della RESA.

Il criterio di classificazione e certificazione contemplan caratteristiche dimensionali in deroga (rispetto a quelle previste nelle norme funzionali e geometriche) esclusivamente, in pratica, per gli aeroporti "esistenti - storici - ex militari" rinviando per la pianificazione ex-novo l'uniformità con le caratteristiche fisiche delle infrastrutture in regola con la Normativa.

L'esigenza di adeguare le piste con queste "aree-spazi" deriva da un dato inequivocabile: quasi l'80% degli incidenti aerei si registra in prossimità delle piste.

A seguito di tali considerazioni, la misura di contenimento del rischio riferita alla situazione delle due testate dell'aeroporto di Treviso risulta assolutamente precaria in quanto prospicienti la pista in entrambe le testate sussistono abitazioni private; non esiste alcuna protezione che possa garantire una minima Sicurezza. In caso di incidente le conseguenze potrebbero risultare tragiche; tali spiacevoli possibilità devono essere tenute nella massima considerazione dalle Autorità preposte alla Sicurezza e Salute dei Cittadini ed all'autorizzazione di un infausto incremento dell'attività aeroportuale.

Osservazione n° 20

Il proponente cita:

Rispetto alla configurazione attuale, l'assetto di progetto al 2030 prevede la riconfigurazione di un intero tratto della S.R. Noalese attraverso l'inserimento di una nuova corsia e di due nuove rotatorie che siano in grado di incanalare e smistare il flusso in ingresso e uscita dall'aeroporto.

Lo "Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCenter, Ex-Marazzato" elaborato dalla Società TRT TRASPORTI E TERRITORIO nell'aprile 2016 ha rilevato che nello stato attuale l'orario di punta dell'aeroporto non coincide con quello del traffico ordinario (18:00-19:00) e che il contributo delle attività aeroportuali durante tale fascia oraria è trascurabile.

Tuttavia, il Piano ha recepito dal sopracitato Studio di traffico l'ipotesi di progetto di risistemazione dell'Asse Noalese ed in tal senso si ritiene si tratti di un intervento con valenza compensativa in quanto previsto a beneficio del territorio, mirante a risolvere situazioni di congestione attuale e soprattutto futura non strettamente legate alle attività aeroportuali, ma altresì legate a sviluppi commerciali di altra natura da quella aeroportuale.

Nel precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale si segnalava: «... come il periodo estivo sia quello con un maggior traffico aeroportuale. Le fasce orarie con la frequenza più elevata di arrivi e partenze degli aerei in questo periodo dell'anno sono tre: dalle 7 alle 9, dalle 12 alle 14 e dalle 20 alle 23.

Per il traffico automobilistico attuale, le fasce orarie in cui i flussi hanno una maggior intensità nel corso di una giornata ferial media sono due, dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19, corrispondenti agli orari in cui si presenta la maggioranza degli spostamenti di tipo pendolare casa-lavoro.

Da queste considerazioni risulta che l'orario di picco del mattino per il traffico veicolare "pendolare" coincide con la fascia di maggior traffico aeroportuale della mattinata.per quanto riguarda i rami est ovest, provenienti

da Treviso e Quinto e soggetti al carico dei flussi di transito sulla Noalese, si trova che la capacità è superata dai volumi di traffico. Questa condizione non è dipendente dalla presenza o meno della nuova rotatoria ma dalla congestione presente sulla SR 515».

L'introduzione di rotatorie lungo la SR 515 potrà produrre effetti di "traffic calming" con riduzione del numero e gravità degli incidenti (a parità di traffico veicolare) rispetto alla conformazione attuale, ma una rotatoria non è esente dalla formazione di code in entrata lungo le direttrici nelle ore di punta, disimmertia di deflusso lungo i bracci di ingresso e uscita, maggiore/minore difficoltà di impegno dell'anello circolatorio per alcune correnti veicolari.

Conclusioni che risultano ragionevoli e corroborate da considerazioni inconfutabili!

In aggiunta è da considerare che le "attività legate a sviluppi commerciali di altra natura da quella aeroportuale" risulteranno notevolmente ampliate rispetto al periodo citato: aprile 2016 che ha giustificato la ridicola conclusione per cui nella fascia oraria 18-19 il contributo delle attività aeroportuali durante tale fascia oraria è trascurabile.

Al desiderato notevole incremento di attività aeroportuale c'è da integrare i volumi di traffico apportati dalla convergenza da e per il programmato mega CENTRO COMMERCIALE, dal nuovo utilizzo dell'ex area Pagnossin da parte della Ditta ZANARDO, operante nel settore Logistico, dalla presenza del centro alimentare MEGA; realtà ubicate a distanza ravvicinata nei pressi dell'area aeroportuale e che graviteranno esclusivamente sulla strada Noalese dove al traffico automobilistico si aggiungerà l'incremento di quello camionale.

A seguito criticità già attualmente riscontrabile, un minimo di buonsenso fa intravedere una futura situazione di viabilità estremamente allarmante nel tratto di strada, tutta presente nel quartiere San Giuseppe di Treviso, che si tenta di giustificare perché a beneficio del territorio!

Osservazione n° 21

Il proponente in merito al nuovo deposito carburanti evidenzia:

L'area sarà accessibile dal lato airside, ma può sfruttare anche un'apertura in landside, attraverso una viabilità secondaria esistente di connessione con la Noalese.

L'intervento per la realizzazione del nuovo deposito carburanti prevede una permuta dell'area da militare in civile. L'area misura circa 24.570 mq.

Il nuovo deposito, realizzato da terzi, sarà di tipo fisso, classificato di Categoria "B" e Classe 3 ai sensi del R.D. 31/07/1934; costituito da tre serbatoi cilindrici fuori terra del tipo a tetto fisso che nel rispetto della normativa di sicurezza vigente sono stati posti ad una interdistanza di 5 m e a distanza maggiore di 15 m dai nuovi fabbricati previsti.

Oltre agli interventi per la realizzazione delle opere connesse con la movimentazione e lo stoccaggio del carburante avio, è prevista la costruzione di due fabbricati: il primo da adibire a ufficio/magazzino/laboratorio e il secondo a locale antincendio.

L'area di stoccaggio carburanti è costituita da una vasca di contenimento, dove sono ubicati i serbatoi verticali, e da tre piastre/vasche in calcestruzzo armato per l'alloggiamento delle relative apparecchiature di servizio (spurghi, filtro separatore, filtro a cestello, pompe ecc.) e per il contenimento di eventuali perdite di carburante dalle apparecchiature stesse.

Come già precedentemente evidenziato, l'ubicazione segnalata dove allocare il considerevole deposito di carburante-cherosene evidenzia una prima criticità nel posizionamento rispetto la distanza dal centro pista; troppo adiacente; in caso di incidente potrebbe essere facilmente coinvolto.

Altra criticità evidenziabile è costituita dalla estrema vicinanza di fabbricati esterni al sedime aeroportuale che, non prendendo in considerazione possibili incidenti, sono comunque coinvolti dalle emissioni gassose determinate dalla movimentazione carburante nelle operazioni di scarico da autobotti, di possibili spanti, di fuoriuscita gas di polmonazione serbatoi di stoccaggio misti a vapori (cherosene + additivi) che inevitabilmente provocherebbero miasmi insopportabili e nocivi alla Salute; la distanza non assicurerebbe certamente un bel vivere nei dintorni.

La collocazione del deposito risulta a ridosso di VILLA BRILLI, MANDRUZZATO, BUSATO (codice Istituto Regionale Ville Venete A0500000850/IRVV) tutelata con legge 1089/1939 e del supermercato MEGA.

La strada SR 515 Noalese si trova a breve distanza ed in caso di incidente/incendio verrebbe pesantemente coinvolta, unitamente alle strutture segnalate.

Le Autorità e gli Enti preposti a concedere l'autorizzazione al deposito, devono valutare gli aspetti connessi con la **SICUREZZA** e la **SALUTE** dei Residenti e delle realtà confinanti.

Osservazione n° 22

Il proponente in riferimento alla fognatura nera, depurazione segnala:

La progettazione degli interventi relativi alle reti fognarie va effettuata in conformità alle Leggi.

La rete acque nere verrà ampliata ed adeguata per servire le nuove utenze idrico-sanitarie previste.

Le acque raccolte continueranno a venire scaricate nel depuratore interrato esistente, di cui si prevederà un eventuale ampliamento.

Le acque depurate sono scaricate nel fosso di guardia tombinato che corre lungo il lato sud di Via Noalese, che confluisce nel Sile poco a valle dell'aeroporto. In tale fosso scaricano inoltre le utenze civili presenti lungo la Noalese ad ovest della Tangenziale in Comune di Treviso, non servite dalla fognatura pubblica.

Le acque meteoriche aeroportuali sono scaricate in parte nel fosso di guardia della via Noalese (stazione aeroportuale e parte dei parcheggi), in parte direttamente nel fiume Sile (pista, raccordi e piazzali di sosta degli aeromobili e rimanenti parcheggi), in entrambi i casi previo trattamento delle acque di prima pioggia.

Tutti gli aspetti tecnici ed economici dovranno comunque essere approfonditi e sviluppati più in dettaglio nelle successive fasi progettuali.

Tutto è lasciato alla buona volontà del gestore senza l'indicazione di alcun impegno sia per la valutazione dell'efficacia del sistema di scarico, sia del controllo qualità del refluo che defluisce nel

fossato di via Noalese, qualificato come: «..... scarsa significatività delle portate scaricate dal depuratore in tutti gli scenari e della qualità presumibilmente scadente delle acque già presenti in quel fossato, (SIA – Ambiente Idrico)»

L'eventuale qualità ritenuta presumibilmente scadente non deve costituire motivo di giustificazione, ritenendo a sua volta di valutazione trascurabile l'ulteriore immissione di materiale inquinante.

Si vuole incrementare il numero di passeggeri in transito non prendendo minimamente in considerazione le inevitabili conseguenze; inoltre non viene segnalato il prevedibile incremento dell'uso di acqua come il conseguente consumo di risorsa ambientale.

Tutti i deflussi di acque reflue provenienti dall'area aeroportuale devono essere convogliati, raccolti, destinati a specifico ed idoneo trattamento, con controllo qualitativo specifico garantito, gestito ed ufficializzato dal gestore.

Osservazione n° 23

Il proponente a riguardo dello smaltimento acque meteoriche riferisce:

La raccolta delle acque meteoriche verrà mantenuta secondo lo schema attuale, divisa tra la zona ex Militare, compresa la pista, e la zona Civile, comprendente i piazzali. Gli interventi di implementazione della rete che verranno realizzati in landside convoglieranno nella rete fognaria pubblica esistente lungo l'asse della Noalese (in caso contrario verranno convogliate nella rete esistente in airside).

Le attuali opere idrauliche dovranno essere demolite e sostituite in quanto risulterebbero incompatibili con la configurazione plano-altimetrica post-operam. Per le acque di dilavamento dei piazzali di sosta aa/mm, il progetto mantiene per lo più inalterata la rete attuale.

La configurazione dei sottobacini scolanti rimarrà immutata per non alterare l'attuale regime idraulico dei corpi ricettori per cui l'area che attualmente va a scaricare nella Noalese continuerà a scaricare nella stessa rete.

Le procedure operative aeroportuali prevedono specifici accorgimenti per evitare il convogliamento di inquinanti nella rete di drenaggio delle acque meteoriche a servizio delle piste e dei piazzali: non contemplano il lavaggio di aeromobili né l'utilizzo d'acqua per le operazioni di pulizia periodica delle superfici aeroportuali pavimentate;

La preannunciata demolizione delle opere idrauliche dimostra inequivocabilmente qual è l'efficacia dell'attuale sistema idraulico; si preferisce effettuare la pulizia dei piazzali con sistema manuale.

La rete fognaria pubblica è costituita esistente lungo la Noalese è costituita da fossati, paralleli alla sede stradale, che raccolgono a cielo aperto con persistente ristagno delle acque ivi scolanti. Questo sarebbe l'inopportuno sistema di raccolta proposto dal gestore.

Nel precedente "master plan" era stata segnalata la realizzazione entro il 2015 di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione, seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti (sistema "storm filter") e la realizzazione di sistemi analoghi a servizio dei piazzali di sosta degli aeromobili."

Queste attività lasciavano supporre un aumento del trasporto di inquinanti verso il fiume Sile e naturalmente nulla di quanto proposto è stato attuato, lasciando perseverare una situazione gestionale delle acque reflue indubbiamente critica.

Per ribadire tale situazione, si riporta che nell'**ALLEGATO A** alla **Dgr n. 2250** del 27 novembre 2014 pagg. 29-30/73, la Regione Veneto segnala:

"Il Proponente descrive la rete esistente di smaltimento acque meteoriche che è divisa nei seguenti gruppi:

- Parcheggi per auto (PARK A e B): L'acqua attraverso le caditoie passa ad un sistema di filtrazione (dissabbiatura e disoleatura), poi al fossato, poi al Sile.
- Parcheggi auto (PARK C) e strada dietro hangar: L'acqua attraverso caditoie e tubazioni va direttamente al Sile;
- Piazzali aeromobili: Le acque vengono portate attraverso due reti di canalette e condotte in c.a. al fossato e poi al Sile; una terza rete porta direttamente al Sile".

Si preannunciava la realizzazione, entro l'anno 2015, di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti e la realizzazione di sistemi analoghi a servizio di piazzali di sosta degli aeromobili; sono rimaste vaghe promesse.

Osservazione n° 24

Il proponente in merito alla qualità delle acque riporta:

Acque scaricate nel fiume Sile

Si prevede di implementare i sistemi di trattamento esistenti con un'ulteriore sistema di disabbiatura, disoleazione e filtrazione a monte del nuovo scarico ed una vasca di raccolta dell'acqua proveniente dalle attività di de-icing che si eseguono sui piazzali di sosta AAMM.

Nelle aree da considerarsi potenzialmente inquinanti è da prevedere la separazione tra la prima e la seconda pioggia, affinché le acque di prima pioggia (caratterizzate dalla eventuale presenza di prodotti quali **oli, benzine, idrocarburi, grassi, gomma, ecc.**) vengano sottoposte a trattamento di sedimentazione, dissabbiatura e disoleatura prima di essere convogliate al ricettore finale, nel rispetto delle normative vigenti in tale materia.

I sistemi di raccolta e trasporto delle acque meteoriche, dal nuovo parcheggio e dal nuovo deposito carburanti, prevedono, ognuno, la messa in opera di una vasca di trattamento delle acque di prima pioggia. Essa dev'essere formata da una vasca di disoleazione ed una vasca di disabbiatura.

Il volume di prima pioggia da trattare è calcolato secondo la normativa regionale come **i primi 5 mm di pioggia** che cadono e che si estendono uniformemente sulla superficie considerata impermeabile.

Esso risulta pari a circa 15 mc per il parcheggio pianificato e circa 125 mc per il deposito carburanti.

Il bacino di contenimento dei tre serbatoi utilizzati per lo stoccaggio del combustibile "cherosene", deve essere sempre mantenuta isolata rispetto la fognatura di raccolta predisposta in modo da garantire l'assoluta segregazione di eventuali spanti o perdite sempre possibili nell'ordinaria gestione.

Pertanto in caso di precipitazioni meteoriche, la quantità di acqua ivi raccolta deve essere integralmente mantenuta previo successivo controllo e successivo graduale smaltimento; **in questa specifica situazione il concetto di prima pioggia, con il riferimento ai primi 5 centimetri non è assolutamente pertinente.**

La normativa regionale può essere ritenuta valida in riferimento a superfici impermeabili di superficie contenuta e non per estensioni ragguardevoli come l'area operativa di un aeroporto. Chi può garantire che la quantità calcolata a tavolino, equivalente all'altezza di 5 mm/mq, garantisca la raccolta di tutte le sostanze inquinanti segnalate. In considerazione della vasta area interessata, le pendenze delle superfici certamente non garantiscono un regolare e totale deflusso di tutta l'area; pertanto si renderebbero necessari più sistemi di raccolta allocati in punti convergenti delle varie aree.

Ciascuna vasca di accumulo deve essere seguita da un pozzetto di campionamento prima di convogliare nel pozzetto di raccordo con la tubazione di by-pass, predisposta per lo scolo delle acque di seconda pioggia ed immettersi nella rete fognaria.

Il trattamento delle acque contaminate raccolte nella vasca di accumulo prevede un multiplo sistema di trattamenti fisici, di cui non c'è traccia, implementato da un trattamento chimico degli inquinanti residui presenti nelle acque di piazzale, per renderle conformi agli **standard qualitativi indicati nell'Allegato 5 del d.lgs. 152/2006.**

Ad evento meteorico esaurito, nell'ambito di 48-72 ore successive, deve essere garantita l'attivazione delle operazioni di svuotamento delle acque di prima pioggia nella previsione di una nuova precipitazione.

Il gestore non accenna minimamente al controllo qualitativo del flusso di acque reflue che si riversa nel fiume Sile; il titolare dell'**autorizzazione allo scarico** in acque superficiali deve garantire la compatibilità qualitativa dell'efflusso dall'intera area del sedime aeroportuale che sversa nel fiume.

Nelle integrazioni settembre/ottobre 2014 al precedente "master plan", il gestore precisava che: «... all'aeroporto di Treviso non è contemplato il lavaggio degli aeromobili con l'utilizzo di acqua e nel caso di sversamenti di sostanze inquinanti (carburanti, lubrificanti o altro) sui piazzali si provvede alla pulizia con "spargimento manuale di assorbenti e/o disinquinanti che poi vengono manualmente rimossi e stoccati/trattati come rifiuto speciale" - "... gli eventuali residui di inquinanti che dovessero rimanere sulle superfici pavimentate al termine di tali operazioni di pulizia, dilavati dalle acque di prima pioggia e convogliati nella rete di drenaggio, saranno intercettati dalle due nuove unità di Trattamento prima dello scarico in Sile".

Questo è il sistema di raccolta di inquinanti/contaminanti sempre utilizzati nella gestione dell'aeroporto di Treviso, senza alcun sistema di sbarramento/contenimento.

A seguito del sopralluogo del Gruppo Ispettore del Luglio 2013, il gestore con una Nota aggiuntiva ha chiaramente precisato: "**La gestione aeroportuale non dispone di analisi chimiche sulla composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento delle acque meteoriche**".

Da tale dichiarazione si evince che il deflusso delle acque reflue provenienti dall'area del sedime aeroportuale non è mai stato controllato qualitativamente in tutto il periodo pregresso!!

Periodicamente sarebbe compito di **ARPAV** attuare verifiche di compatibilità dello scarico refluo dall'area aeroportuale, anche su richiesta di Autorità ed Enti interessati, per controllo della composizione che deve rispettare i limiti previsti dalla Normativa vigente.

Il punto ufficiale di campionamento risulta la stazione n° **66 – Ponte di via Ottavi a Treviso**, notevolmente a valle della confluenza aeroportuale.

Il tratto del fiume Sile dalle sorgenti fino alla località Ponte Ottavi comprende quindi anche il tratto che affianca l'aeroporto, come indicato nel Piano Tutela Acque Regione Veneto e compreso nell'elenco delle "acque dolci che richiedono protezione o miglioramento per essere idonee alla vita dei pesci". Il riferimento normativo è costituito dal D.Lgs. n. 152/2006, dalla D.G.R. Veneto n. 3062 del 5/07/1994 e dalla D.G.R. Veneto n. 122894 del 5/08/1997. Nello specifico si può notare come il tratto in oggetto sia stato classificato ad acque salmonicole, una caratteristica rara per le acque di pianura.

Osservazione n° 25

Il proponente per il "de-icing" evidenzia:

In questa sede si propone l'adeguamento anche della rete inerente ai piazzali di sosta degli aeromobili dove vengono effettuate le operazioni di De-Icing degli aeromobili in partenza.

Questo intervento permette la tutela delle acque del fiume Sile evitando lo scarico di glicoli nello stesso.

Dovrà essere installata, a valle del sistema di raccolta delle acque, una vasca di by-pass per lo stoccaggio del liquido sghiacciante che contiene propilene glicolico per circa il 90%.

A monte del by-pass, dovrà essere collocato un pozzetto scolmatore con valvola a comando telematico che diverga verso la vasca stessa le acque contaminate dal glicole durante le operazioni di lavaggio.

In caso di normale funzionalità delle piazzole di sosta degli aeromobili, l'ingresso al bypass sarà impossibilitato e la portata meteorica verrà allontanata verso il ricettore finale previo trattamento delle acque di prima pioggia.

La capacità di stoccaggio da assegnare alla vasca by-pass dedicata al liquido De-Icing fa riferimento alla settimana di picco per i movimenti in partenza, ipotizzando un volume di liquido sghiacciante di **600 litri** per aeromobile. **Numero aerei 87**. Il volume risulta di circa **52 mc**.

La superficialità che traspare dalla trattazione del gestore è preoccupante; non è specificata la modalità di smaltimento del refluo contenente "propilene glicolico".

Nella recente documentazione riferita al "Quadro di riferimento ambientale – Ambiente idrico", la modalità di raccolta delle acque di "de-icing" risulta descritta in modalità diversa:

«Le operazioni di irrorazione degli aeromobili con il fluido di de-icing vengono eseguite presso la piazzola di sosta utilizzando una apposita piattaforma semovente.

Al termine delle operazioni di trattamento ed appena l'aeromobile ha liberato lo stand, la piazzola di sosta viene lavata e ripulita con spazzatrice aspiraliquidi ponendo particolare attenzione affinché i residui dell'attività non vengano sversati nelle caditoie di raccolta delle acque meteoriche.

Qualora i residui confluissero all'interno delle caditoie il personale dovrà chiudere le valvole di intercettazione poste a monte delle vasche di trattamento e successivamente aspirare i residui sversati nelle caditoie.

La miscela acqua-fluido aspirata è stoccata in contenitori da 1000 litri identificati da dicitura "scarto" che vengono posizionati nel punto raccolta spanti in attesa di smaltimento periodico operato da ditta specializzata».

Nelle valutazioni conclusive dei Pareri negativi emessi dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, si riportava: *«La composizione del liquido antighiaccio è costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti anticorrosione, è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate nell'Unità di Trattamento e Disoleatura verso la testata THR 25 e che la composizione del refluo in uscita da entrambe le Unità di Trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPAV».*

L'efficienza del sistema di filtrazione risente indubbiamente della portata di acqua in ingresso; in presenza di alta piovosità, la turbolenza del liquido aumenta diminuendo sensibilmente l'efficacia della separazione a coalescenza. Comunque, oltre a non dichiarare il sistema di recupero, stoccaggio e smaltimento del liquido organico, la filtrazione dei metalli pesanti, il sistema di verifica dell'efficienza del sistema di dissabbiatura e disoleatura si rende obbligatorio prevedere un periodico controllo dell'effluente che sversa in continuo nel fiume Sile, previa **autorizzazione da parte di Autorità competente.**

Negli anni precedenti, in data **07/06/2005**, la **Regione Veneto** delibera:

«lo scarico delle acque reflue deve sempre essere accessibile per il campionamento da parte di ARPAV per il controllo a mezzo di pozzetto con una capacità almeno di 50 l e comunque idoneo a permettere il campionamento automatico nelle 3 ore.

Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D. Lgs. 152/99.

Le analisi di controllo dei limiti di accettabilità sul refluo in uscita dall'impianto di depurazione, devono essere effettuate da un Laboratorio accreditato con cadenza trimestrale.

I referti devono riportare il giorno e l'ora dell'avvenuto campionamento e devono essere a disposizione dell'autorità di controllo».

In data 31/07/2013 a seguito di sopralluogo eseguito all'aeroporto di Treviso: Gruppo Istruttore con Resp.le Regione Veneto, è stato documentato dal proponente che il progetto di regimazione trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali e previsto nella documentazione allegata afferente il parere VIA n. 698 del 15/04/2011, è stato realizzato nella fase lavorativa del secondo semestre 2011.

Sono state realizzate due unità di trattamento delle acque di prima pioggia: una su testata 07 e una su testata 25, costituite da sedimentatore e separatore/disoleatore a un impianto di dilavamento che garantisce lo smaltimento ad una lama di acqua di 5 mm.

Le operazioni della prevista piazzola "de-icing" prevedono l'uso di un antighiaccio costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti di anti-corrosione; è

necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate nell'unità di trattamento e disoleatura verso la testata THR 25 e che la composizione del refluo in uscita in entrambe le unità di trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPAV.

In genere le quantità di fluido utilizzato per un singolo "jet" dipende dalla % di diluizione in acqua (dal 25% dal 75%), dalle condizioni meteorologiche e dalle dimensioni dell'aereo; comunque **varia da alcune centinaia ad alcune migliaia di litri per ciascuna operazione.**

E' noto che il glicole propilenico manifesta alti livelli di domanda biochimica di ossigeno, durante il processo di degradazione in acqua; questo processo può influenzare negativamente la vita degli organismi acquatici, consumando ossigeno.

L'operazione "**de-icing**" (rimozione neve e ghiaccio) e "**anti-icing**" (operazione antighiaccio) avviene direttamente nelle piazzole di sosta degli aeromobili e non in specifiche piazzole dedicate per tale attività, con l'intento di evitare assorbimento da parte dell'ambiente circostante e magari finire in falda.

Necessita la realizzazione di piazzole di sosta degli aeromobili che siano munite di **cordolatura e sistema di raccolta** idoneo a contenere la completa operazione antighiaccio e non effettuare la pulizia del piazzale con mezzi meccanici.

Per lo smaltimento del glicole propilenico, non è prevista l'eliminazione per via aeriforme o per diluizione in acqua; l'unica possibilità prevista è lo smaltimento in impianti autorizzati, trattandosi di rifiuto speciale perché contenente anche sostanze inquinanti solubilizzate o in sospensione.

Anche la Regione Veneto – Commissione Regionale VIA nel Parere n. 483 del 05/11/2014 nell'ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014, nelle **CONCLUSIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE ACQUE SUPERFICIALI** riferiva:

«Si ritiene che in sede di progettazione definitiva dovranno essere introdotte tutte le necessarie modifiche ed integrazioni progettuali finalizzate al rispetto della normativa sul trattamento delle acque di prima e seconda pioggia in quanto, relativamente alla proposta progettuale relativa al trattamento dei reflui "anti icing" (insufflatori), si ritiene sin d'ora che sia priva di fondamento considerata le caratteristiche del glicole (punto di ebollizione molto più alto di quello dell'acqua e solubilità in acqua)».

OSSERVAZIONI - 2

OSSERVAZIONI

PRESENTATE DALL'ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Osservazione n° 1

Il proponente per le misure di mitigazione e compensazione già previste nel Piano evidenzia:

Per la fase di esercizio il Piano prevede:

- mantenimento di alcune misure gestionali che vengono già adottate dall'ente gestore, quali l'impiego di un falconiere, la rasatura del manto erboso e l'allontanamento degli uccelli stazionanti in pista, che riduce il rischio di *wildlifestrike*;
-

La normativa vigente in materia di Aviazione Civile, affida alle società di gestione degli aeroporti il compito di predisporre e attuare misure idonee per ridurre i rischi d'impatto tra uccelli e aeromobili (Circolare ENAC APT-01 del 20 maggio 1999 - "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti"). A tale scopo il gestore aeroportuale svolge, in collaborazione con l'Università Ca' Foscari di Venezia, il **monitoraggio del fenomeno del *wildlifestrike*** e lo studio delle specie faunistiche presenti nell'area aeroportuale di Treviso e della frequentazione dei diversi settori del sedime aeroportuale e delle aree ad esse limitrofe.

L'informativa Tecnica ENAC: "**LINEE GUIDA RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE DI FAUNA SELVATICA IN ZONE LIMITROFE AGLI AEROPORTI**" – Ed. 1 – 04/12/2009 considera la presenza di acqua e le produzioni di acquicoltura come problematiche nei confronti dell'attività aeroportuale:

"Secondo le indicazioni fornite dall'ICAO gli aeroporti dovrebbero condurre una ricerca dei siti ed habitat potenzialmente attrattivi all'interno e nelle vicinanze di un aeroporto, prestando particolare attenzione ai siti vicini ai corridoi di decollo e atterraggio.

.... le risorser idriche e le zone umide con presenza d'acqua attorno l'aeroporto comportano movimenti degli uccelli in cerca di cibo, di acqua e rifugi, delle rotte di volo vere e proprie, che interferiscono con le rotte preferenziali di decollo e atterraggio. Gli uccelli visiteranno a lungo questi luoghi attrattivi, con variazioni in numero e persistenza dettate da fattori come la migrazione, il clima, il successo nella riproduzione e l'efficacia delle attività di controllo sul territorio. In aggiunta alla riduzione della potenzialità attrattiva del sito, è anche importante evitare di creare nuovi habitat, in quanto la complessità degli equilibri di un ecosistema e le variabili ambientali e comportamentali dell'adattamento animale spesso sono troppo complesse per essere prevedibili.

.... Bisogna dire però che la modifica di habitat su larga scala nell'intorno aeroportuale spesso coinvolge interessi locali di conservazione del territorio, specialmente in luoghi che necessitano di essere gestiti come riserve naturali.

In alcuni casi potrebbe essere impossibile risolvere i conflitti di interesse tra la sicurezza della navigazione e la conservazione dell'ambiente, ma per gli aeroporti futuri è ovvio che la scelta del territorio per la loro costruzione e sviluppo sarà determinante per eliminare questo tipo di conflitti".

L'ansa del fiume Sile, all'altezza della testata pista 07 (lato Quinto) dista solo 40 mt dal bordo pista; uno dei due laghetti di Quinto di Treviso confina con la recinzione aeroportuale proprio nel tratto finale della pista 07 laddove le sostanze della combustione dei motori vengono scaricate a pochi metri dal suolo causando alti tassi d'inquinamento sulle stesse acque.

In prossimità dell'aeroporto di Treviso, lungo il corso del fiume Sile, confinante con il sedime aeroportuale, sono presenti impianti di allevamento trote, precisamente a Canizzano (a 140 metri dal bordo pista) e a Quinto di Treviso (a circa 1,1 km da fine testata 07).

"Questi impianti possono costituire fonti attrattive per diverse specie di fauna selvatica e la loro realizzazione a distanze inferiori a 13 km dagli aeroporti dovrebbe essere valutata da esperti caso per caso" (Informativa Tecnica ENAC: LINEE GUIDA RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE DI FAUNA SELVATICA IN ZONE LIMITROFE AGLI AEROPORTI – Ed. n° 1 del 4/12/2009 - pag. 19).

L'impatto tra volatili ed aeromobili (bird strike) è un evento che interessa, in generale, tutti gli aeroporti e che è fonte di potenziali pericolosità per la sicurezza della navigazione aerea.

Il "bird strike" avviene più frequentemente durante le fasi di decollo e atterraggio (circa il 90% dei casi) e in voli a bassa quota.

Troppo spesso questo fenomeno viene sottovalutato ma il problema necessita di una normativa con una coerenza assolutamente superiore ad un atto amministrativo.

Quanto sopra evidenziato dimostra ulteriormente l'incompatibilità tra le esigenze operative dell'aeroporto con l'ambiente e con il territorio, nel contesto adiacente il sedime aeroportuale.

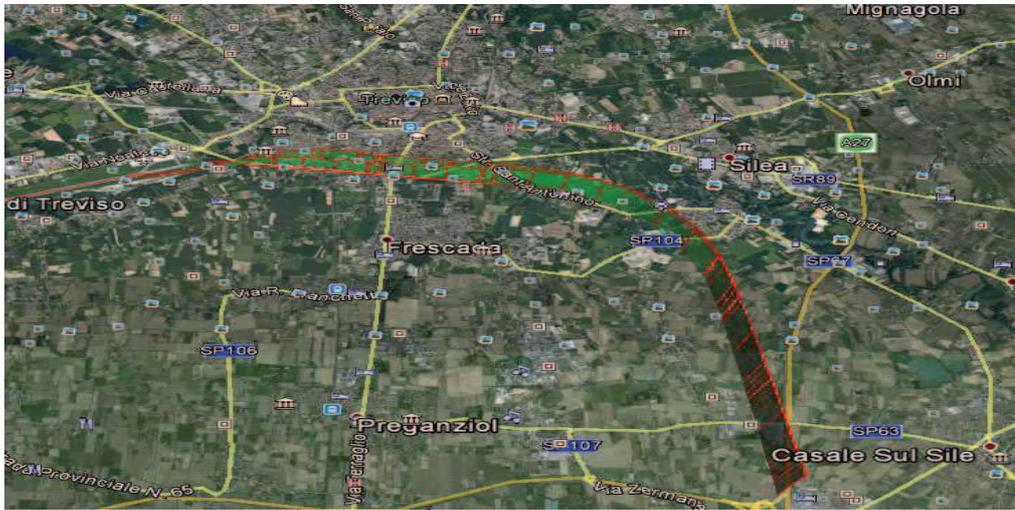
Osservazione n° 2

Per le nuove procedure aeronautiche:

- adozione di procedure aeronautiche finalizzate alla riduzione dell'impatto del rumore aeroportuale sul territorio.

In merito a quest'ultimo punto, il gestore aeroportuale ha avviato già dal 2011 una serie di studi per la verifica di **nuove rotte di decollo** che minimizzassero gli impatti del rumore sul territorio dei comuni di Quinto di Treviso (per decolli da testata 25) e di Treviso (per decolli da testata 07).

Al fine di verificare la volabilità di nuove rotte, di competenza di ENAV, è stato effettuato uno studio specifico e sono state effettuate delle prove di decollo, che viene allegato alla documentazione del Piano.



Traiettorie analizzate da ENAV nello "Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso" per decolli da testata 07

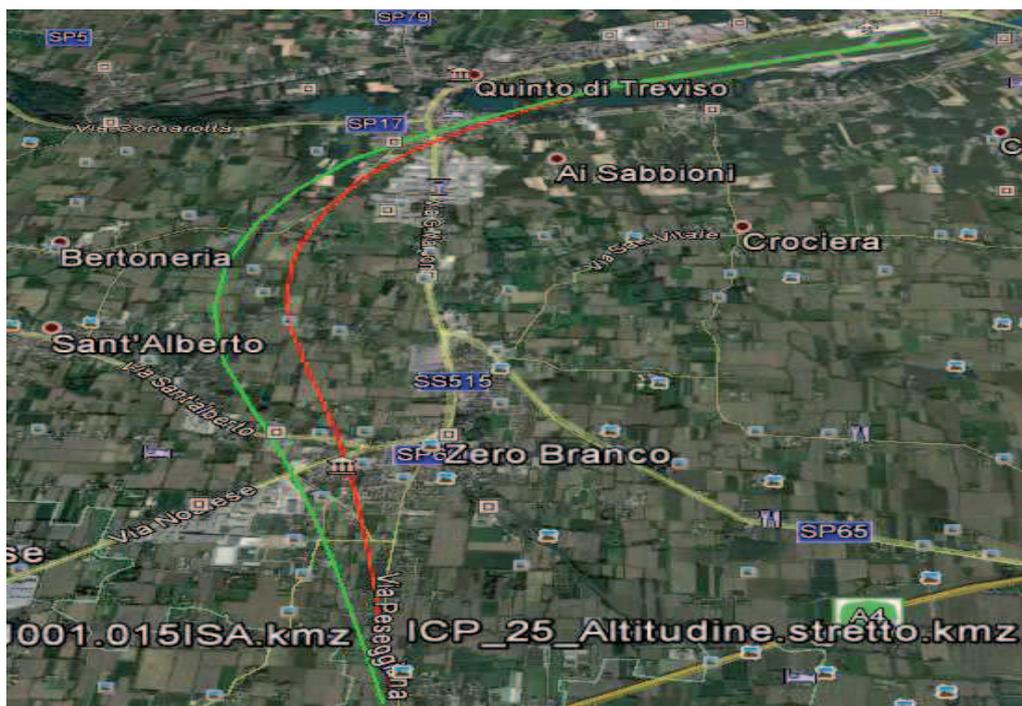


Figura D2-10: Traiettorie analizzate da ENAV nello "Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso" per decolli da testata 25



Traiettorie di decollo caratterizzanti lo Scenario 2030.

Lo studio dimostra che tutte le procedure rispondono ai requisiti d'ingresso posti dal gestore e potenzialmente in grado di assolvere alle necessità richieste. In tal senso tali procedure, a seguito di una adeguata fase di sperimentazione, saranno applicabili allo scenario di sviluppo al 2030.

Lo Studio di Impatto Ambientale tuttavia, mantenendo un criterio cautelativo, per i decolli da testata 25 ha utilizzato per le analisi la traiettoria più esterna, che, tra le due, è sicuramente la più impattante sugli abitati.

Inoltre, sempre nella finalità di alleggerire il carico aeroportuale sul territorio di Quinto di Treviso, si sono studiate delle misure gestionali per ottimizzare la **distribuzione dei decolli tra la testata 07 e 25**. Infatti, come già precisato, nella pista dell'aeroporto di Treviso l'atterraggio avviene su testata 07, mentre i decolli avvengono in maggioranza dalla testata 25 dirigendo i velivoli verso il **Comune di Quinto di Treviso**, che quindi si trova ad essere il **territorio maggiormente impattato**.

In sede di Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 si è già avviata una procedura che prevede di effettuare, compatibilmente con le limitazioni gestionali, **6 decolli al giorno da testata 07**. Nello scenario di sviluppo al 2030 il numero di decolli giornalieri su Treviso (da testata 07) **viene aumentato a 10**, in considerazione di valutazioni modellistiche che hanno definito il **carico massimo ammissibile per il territorio di Treviso**.

Nello "Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso" l'ENAV segnala: «*Le nuove procedure, richieste dalla Società di Gestione, hanno lo scopo di minimizzare l'impatto acustico sul territorio circostante l'aeroporto. **Ai fini della presente analisi tuttavia lo studio non si occuperà di valutare eventuali impatti acustici in quanto non di competenza dello scrivente, lasciando tali valutazioni al committente ed agli enti eventualmente preposti***».

Pista 07: «*Andando nel dettaglio si può affermare che volendo progettare una virata ad altitudine che avvenga il prima possibile la stessa non potrà avvenire ad una quota inferiore ai 120m (394Ft) sulla fine pista (DER)*».

Pista 25: «*Tale procedura comporta il sorvolo della località Quinto di Treviso che si sviluppa a sul prolungamento asse pista 25. In questo caso per evitare il sorvolo di detta località la richiesta è quella di virare verso Sud il prima possibile, dirigendo verso la località Zero Branco, senza tuttavia sorvolare quest'ultima*.

Per realizzare l'ipotesi progettuale è necessario anche in questo caso che l'aeromobile viri alla quota più bassa possibile compatibile con gli ostacoli presenti all'interno dell'area di protezione della procedura.

La quota più bassa alla quale può avvenire la virata è pari a 460Ft, corrispondente al limite inferiore di 120 m sulla fine pista. In questo caso la virata per intercettare la direttrice preferenziale di uscita avviene ad un angolo superiore rispetto alla pista 07 (intorno ai 70°, contro i circa 30° della 07), esiste quindi l'eventualità che gli aeromobili in decollo oltrepassino leggermente tale direttrice durante la virata per poi ricongiungersi con la traiettoria ideale. Tale aspetto, sebbene possibile, andrà investigato nella fase di sperimentazione per valutarne l'impatto. Essendo una procedura molto esigente dal punto di vista della traiettoria ideale sembra essere presente un leggero scavalco della stessa in entrambe le ipotesi».

Il gestore dichiara che l'adozione delle nuove procedure aeronautiche di decollo sono finalizzate all'obiettivo di riduzione dell'impatto del rumore aeroportuale sul territorio, specialmente sul centro abitato di Quinto di Treviso, maggiormente coinvolto.

Analizzando le traiettorie delle rotte di decollo da testata **25**, caratterizzanti lo Scenario 2030, queste risultano giustamente un fascio di linee che i diversi piloti eseguono, le cui proiezioni al suolo coinvolgono una ulteriore fascia di centro abitato del Comune di Quinto e non si riesce a comprendere come tale soluzione, presentata come panacea, possa avallare la tesi di riduzione dell'impatto acustico sull'area segnalata coinvolgendo il nuovo territorio del Comune di Zero Branco e peggiorando ulteriormente la situazione nel quartiere Canizzano di Treviso.

Lo stretto raggio di curvatura delle rotte proposte da ENAV, consente di virare alla quota più bassa possibile con la chiara precisazione per cui la soluzione proposta non si occupa delle conseguenze

dell'impatto acustico sul territorio; sarà un problema da valutare da parte del gestore!

Analoga prassi vale per le rotte di decollo da testata **07** con il peggioramento dell'inquinamento acustico/atmosferico nelle zone prossime alla testata 25 (quartieri **San Giuseppe - Sant'Angelo**), che già sopportano le conseguenze delle partenze da testata 25, con l'aggiunta di subire ulteriormente penalizzazioni ambientali causa stretta virata ed na bassa quota nei pressi della tangenziale. Questa nuova soluzione di decollo viene a coinvolgere pesantemente gli abitanti dei quartieri di **Treviso: Santa Maria del Sile – San Zeno - San Trovaso – Ghirada - Frescada** (Preganziol) ed i **paesi contermini**.

Nel capitolo "Aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)" lo stesso gestore asserisce che:

*«L'incremento del traffico aereo previsto nello Scenario 2030 comporterà un aumento della frequenza dei movimenti, con un conseguente aumento dell'emissione di rumore nell'arco della giornata (tra le 06:00 e le 23:00 ??) e un'espansione, rispetto allo stato di fatto, di 32 ha della superficie interferita da emissioni diurne pari o superiori a 60 dB(A). **Le nuove superfici coinvolte sono rappresentate in maggior parte da aree urbanizzate (56%)**».*

Il gestore ricorda che in base a valutazioni modellistiche, l'incremento dei decolli giornalieri su Treviso contemplerà un numero massimo di **10**; tale limite viene considerato come "**carico massimo per il territorio di Treviso**".

La medesima considerazione indubbiamente non vale per il territorio del Comune di Quinto di Treviso – Zero Branco, aree in cui il carico massimo apportato dall'attività aeroportuale può e non deve avere limiti!

Una doverosa precisazione da tener presente è che le nuove procedure di decollo sono ufficialmente prive di approvazione da parte degli Enti competenti.

In occasione della riunione della commissione rumore aeroportuale (22.03.2016) AERTRE ha presentato il valore di **LVA rilevato per il 2015 il quale è risultato superiore ai limiti di legge nella centralina posta in Via Capitello e in quella posta in Via Costamala** [Comune Quinto di Treviso – gestione AerTre].

*«**La società ha pertanto proposto di aumentare il numero dei velivoli in decollo verso Treviso per rientrare nei limiti di legge. Comunichiamo inoltre che il Direttore Enac nella stessa sede, ha annunciato che a partire dal mese di giugno inizierà la sperimentazione dei voli con le nuove rotte**».*

A integrazione di quanto sopramenzionato, si rende utile riportare in dettaglio le sporadiche valutazioni, risultanti **fuori norma**, effettuate da **ARPAV** negli anni **2013 - 2014** in località Quinto di Treviso:

ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

ZON.

ACUS. AEROPORT.

Punto di misura	Classificazione acustica del territorio Comunale	Livello notturno di immissione	Livello notturno di immissione	Valore limite notturno di immissione	Livello diurno di immissione	Livello diurno di immissione	Valore limite diurno di immissione	Indice Lva dB(A)
		2013 dB(A)	2014 dB(A)	db(A)	2013 dB(A)	2014 dB(A)	db(A)	
Fagarè, 1	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale	18 ÷ 25/10 61,5	26/08 ÷ 05/09 58,0	45	18 ÷ 25/10 68,0		55	18÷25/10/13 62,7
Fagarè, 1	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale					26/08 ÷ 05/09 66,0	55	26/08÷5/09/14 62,3
San Pio X°	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale	08 ÷ 22/11 51,0		45	20 ÷ 28/06 61,0		55	
Raffaello nizio, 17	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale		17 ÷ 24/04 52,5	45		17 ÷ 24/04 59,0	55	
Donizetti, 5/a	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale		13 ÷ 20/05 53,0	45		17 ÷ 24/04 59,5	55	
Giorgione, 81/a	II - Aree destinate ad uso prevalente residenziale		26 ÷ 31/03 51,0	45		26 ÷ 31/03 58,0	55	

A seguito riscontro di valori superiori (**LAeq**) rispetto quanto consentito dalla zonizzazione acustica comunale ed alla constatazione di rilevamenti del Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (**LVA**), all'esterno della zona A della zonizzazione acustica aeroportuale, risultati superiori ai 60 dB(A) stabiliti, **dopo 4 anni**, non è stato ancora attuato nessun intervento di contenimento e di abbattimento del rumore da parte del gestore aeroportuale, come previsto dal **D.M. 29 novembre 2000**:

– art. 2, comma c:

c.1) "... Il gestore individua le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti e trasmette i dati relativi ai Comuni e alle Regioni competenti o alle Autorità indicate".

c.2) "... Nel caso di superamento dei valori limite, l'esercente presenta ai Comuni interessati ed alle Regioni o alle Autorità da esse indicate il piano di contenimento ed abbattimento del rumore".

–**art. 2 comma 4** – Il piano di contenimento ed abbattimento del rumore deve contenere:

c. a) "l'individuazione degli interventi e le relative modalità di realizzazione";

" **c)** "l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti per ciascun intervento".

" **d)** "il grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento".

" **e)** "le motivazioni per eventuali interventi sui ricettori".

–**art. 4 comma 1** – Le attività di risanamento devono conseguire il rispetto dei valori limite del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto,

–**art. 5 comma 1** – Gli oneri derivanti dall'attività di risanamento sono a carico delle società e degli

Enti gestori delle infrastrutture dei trasporti

Il Piano territoriale e coordinamento provinciale – Allegato U – Inquinamento acustico evidenzia:

«Disciplina per il contenimento ed abbattimento del rumore: Decreto del Presidente della Repubblica n° 496 del 11 dicembre 1997 e Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 9 novembre 1999 n° 476.

«La società o l'ente esercente l'aeroporto, deve assicurare la gestione e manutenzione del sistema di monitoraggio, che ha la funzione di rilevare l'avvenuta violazione delle procedure antirumore contestate all'esercente dell'aeromobile da parte del direttore della circoscrizione aeroportuale. In caso di violazione delle procedure antirumore l'esercente dell'aeromobile è sottoposto ad una sanzione amministrativa da un minimo di 258 euro fino ad un massimo di 10.329 euro. L'efficienza dei sistemi di monitoraggio ed il rispetto del presente decreto devono essere verificati dalle ARPA».

Presso l'aeroporto di Treviso sono installate stazioni di rilevamento acustico di tipo **M** non adatte al recepimento delle violazioni delle procedure antirumore.

Il non essere in possesso del documento riportante le tracce radar è coerente con quanto affermato dallo stesso gestore aeroportuale nel documento di Integrazioni Volontarie alla documentazione presentata ai fini della VIA, datato Ottobre 2012 – pag. 104:

«Il sistema di monitoraggio dell'aeroporto di Treviso è composto esclusivamente da stazioni di tipo "**M**"».

Mancano quindi le stazioni di tipo "**V**", ossia quelle funzionali alla determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, dove è necessario rilevare, in modo preciso ed accurato, i diversi parametri che caratterizzano il singolo evento rumoroso ed attribuirlo correttamente, in maniera univoca, all'aeromobile responsabile.

L'individuazione delle violazioni alle procedure antirumore è uno degli obiettivi fondamentali delle azioni di monitoraggio del rumore aeroportuale, così come indicato dall'articolo 2 del D.M. 20/05/1999, anche con l'utilizzo di aeromobili dichiarati "moderni" ma rumorosi nella fase di decollo.

In tale fase, nella realtà si riscontra una evidente non conformità nel seguire le quote da parte dei vari piloti ed il grado di rumorosità è conseguente alla variabilità della manovra e della tipologia/manutenzione dei velivoli.

L'assenza delle stazioni tipo "V" significa non rispettare il D.M. 20/05/1999:

"*Criteria per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione ai livelli di inquinamento acustico*"

Art. 2 – monitorare singole operazioni decollo/atterraggio al fine del rispetto delle **procedure antirumore** (ottimizzare le proiezioni al suolo delle rotte a tutela delle popolazioni esposte).

" **3** – i sistemi di monitoraggio devono essere composti da un **numero di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti, idoneo a monitorare l'intorno aeroportuale.**

" **5** – **le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare**, situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento e di allontanamento dei velivoli.

Art. 7 – comma 5: *Le azioni di risanamento acustico all'art. 10, comma 5 legge 26 ottobre 1995 e successive modifiche/integrazioni (I gestori di servizi pubblici di trasporto hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento e di abbattimento del rumore con tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 7% dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore)*

DA QUANTO ESPOSTO, SI EVINCE CHIARAMENTE CHE NELLA SITUAZIONE ATTUALE I LIMITI DI RUMORE SONO AMPIAMENTE SUPERATI; NESSUNA CONSEGUENTE AZIONE E' STATA MAI PREDISPOSTA E NESSUN VINCOLO MAI RISPETTATO.

COME OPERA DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE, IL GESTORE AEROPORTUALE HA PROPOSTO L'IPOTETICA MODIFICA DELLE OPERAZIONI DI DECOLLO CHE, CAUSA IL PRATICABILE RAGGIO DI CURVATURA ED IL CONSEGUENTE RATEO DI SALITA CON GRADIENTE RIDOTTO, PEGGIOREREBBERO IL GRADO DI INQUINAMENTO ACUSTICO/ATMOSFERICO NEGLI ABITATI DI: QUINTO DI TREVISO / TREVISO: S. GIUSEPPE - S. MARIA DEL SILE - S. ANGELO – SAN ZENO – SAN LAZZARO - GHIRADA - S. TROVASO / MORGANO / ZERO BRANCO / CASIER / SILEA/

IN NESSUN ALTRO PAESE EUROPEO SI CONDANNANO AREE RESIDENZIALI, CON MIGLIAIA DI RESIDENTI, DI SCUOLE E DI ALTRI SITI SENSIBILI, A DIVENTARE ZONE DI RISPETTO AEROPORTUALE, CIOÈ A DOVER SUBIRE UN LIVELLO DI RUMOROSITÀ SUPERIORE A QUELLO INDICATO DALL'OMS COME LIMITE IMPRESCINDIBILE PER LA SALVAGUARDIA DELLA SALUTE.

Osservazione n° 3

Per il capitolo: Ambiente idrico il proponente riporta:

In corrispondenza della stazione 66, collocata a valle dell'aeroporto di Treviso e prima del centro abitato di Treviso, l'indice trofico LIMEco (di cui al DM 260/2010) assume un valore corrispondente allo stato **sufficiente, stabile** nell'intero periodo di monitoraggio (2010-2015). Lo stato diviene scarso prima della foce in Mare Adriatico.

Acque nere

Tenuto conto di tutto ciò, della relativamente scarsa significatività delle portate scaricate dal depuratore in tutti gli scenari e della qualità presumibilmente scadente delle acque già presenti in quel fossato, che

raccoglie scarichi domestici di vario tipo nonché le acque meteoriche di dilavamento provenienti dalla Via Noalese, l'**impatto** complessivo della variazione del numero di passeggeri, attraverso le acque reflue scaricate dall'area aeroportuale, sulla qualità delle acque in rete minore può ragionevolmente stimarsi come **trascurabile** per tutte e tre le combinazioni di confronto tra scenari considerate.

L'assurda constatazione apportata dal gestore non deve giustificare il deflusso incontrollato del refluo in un fosso di raccolta a cielo aperto laterale alla strada Noalese; tale rifiuto deve essere destinato a trattamento nello specifico depuratore comunale sito in prossimità della testata 07, anche in previsione del paventato incremento di traffico passeggeri.

Osservazione n° 4

In riferimento alle acque immesse in rete idrica secondaria dalle nuove superfici a parcheggio scoperto si rileva:

Tenuto conto di ciò l'**impatto** dello Scenario 2030 è stato valutato come **trascurabile** sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

Acque di dilavamento provenienti da **parcheggi a raso con scarico nel Sile**

Il trattamento a norma di legge delle acque di dilavamento provenienti da questi parcheggi è assicurata dall'impianto di filtrazione in continuo posto subito a monte dello scarico nel fiume, che assicura il trattamento di dissabbiatura e disoleatura dell'intero volume d'acqua meteorica (non solo delle acque di prima pioggia) provenienti da una vasta area dell'aeroporto.

Tenuto conto di ciò l'**impatto** dello Scenario 2030 è stato valutato come **trascurabile**.

Per le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali di sosta degli aeromobili e della pista di volo:

Sono recapitate nel fiume Sile dopo trattamento.

Ipotizzando che il fallout atmosferico e quindi le concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento di queste aree impermeabili varino in proporzione al traffico aeroportuale, i carichi di inquinanti recapitati nel Sile a valle del trattamento sono diversi nei tre scenari considerati.

Si dimostra peraltro che nemmeno nello Scenario 2030 questi carichi riescono a determinare il superamento degli standard di qualità ambientale per le acque del Sile in condizioni di pioggia.

Tenuto conto di ciò l'**impatto** dello Scenario 2030 è stato valutato come **trascurabile**.

Il Piano prevede l'adeguamento della rete di drenaggio delle acque meteoriche inerente ai piazzali di sosta, al fine di escludere il **rischio di scarico di glicoli nel fiume Sile**.

Tenuto conto di ciò l'**impatto** dello Scenario 2030 è stato valutato come **positivo** sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

Per quanto riguarda infine il **deflusso delle acque superficiali**, il Piano prevede, a fronte delle nuove impermeabilizzazioni, la realizzazione di volumi di stoccaggio idonei e sufficienti alla laminazione delle acque di pioggia, sicché l'**impatto** dello Scenario 2030 è stato valutato come **nullo** sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

La situazione descritta dal gestore per quanto concerne la qualità delle acque reflue prodotte dalle attività connesse all'attività aeroportuale risulta idilliaca.

Per dimostrare la serietà della problematica, si riportano le **PRESCRIZIONI** inerenti gli scarichi idrici segnalate dalla **Regione Veneto – Giunta Regionale nell'ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014** a seguito del parere favorevole sullo studio per la Valutazione di Incidenza relativo al progetto relativo al precedente "master plan":

✓ *dovrà essere presentato all'Autorità Competente al rilascio dell' **autorizzazione allo scarico**,*

un progetto dettagliato sui sistemi di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia sia relativo al sistema pista/piazzali che relativo al sistema di parcheggi automobili/autocorriere, che dovranno essere adeguati sotto l'aspetto funzionale in relazione agli inquinanti da abbattere, e opportunamente dimensionati;

- ✓ dovrà essere acquisito il **nulla osta idraulico da parte dell'Autorità Competente** alla gestione del corpo idrico ricettore delle acque meteoriche;
- ✓ j) prevedere un **corpo recettore degli scarichi, diverso del fossato di via Noalese**, in quanto non sembra avere le caratteristiche di un vero e proprio corpo idrico superficiale;
- ✓ le **piazzole di sosta delle aeromobili dove si svolgono le operazioni anti icing, dovranno essere opportunamente delimitate** per evitarne la dispersione e conseguente lisciviazione da parte delle acque meteoriche;
- ✓ prevedere l'attivazione del **sistema di sghiacciamento (deicing)** a partire almeno dall'anno 2020, esplicitando le procedure da adottare nella gestione dei liquidi residuali delle operazioni di de-icing e anti-icing dei velivoli, nonché la natura dei liquidi stessi;

- ✓ n) lo **scarico delle acque reflue di trattamenti de/anti icing** potrà essere rilasciato solo a seguito di trattamento con un idoneo impianto di depurazione, approvato in sede di rilascio dell'autorizzazione allo scarico da parte all'Autorità Competente;
- ✓ valutare approfonditamente gli aspetti legati alla **compatibilità idraulica** degli interventi previsti, ai sensi della DGR 2948/2009, al fine di individuare le opere compensative necessarie per garantire l'invarianza idraulica dell'intervento, le vasche di accumulo devono preferibilmente essere collocate sotto le superfici a parcheggio di progetto;
- ✓ q) prevedere l'analisi dello scarico sul Sile con **frequenza semestrale** e la comunicazioni ai seguenti Enti: comuni di Treviso e di Quinto, Ente Parco, Arpav;
- ✓ r) essere predisposto un adeguato ambito di rispetto alla **risorgiva** posta nell'estremità più ad est dell'area del sedime aeroportuale di progetto.

Nelle VALUTAZIONI insite al **Parere n. 1454 CTVA del marzo 2014** – riavvio Istruttoria VIA aeroporto di Treviso "Antonio Canova" – Master Plan 2011-2030, la **Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS** riportava:

«Componente idrica - Le operazioni della prevista piazzola De-icing prevedono l'uso di un antighiaccio costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti anticorrosione, è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate nell'Unità di Trattamento e Disoleatura verso la testata THR25 e che la composizione del refluo in uscita in entrambe le Unità di trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPAV».

Già in anni precedenti, esattamente i data 07/06/2005, la Regione Veneto deliberava:

«Lo scarico delle acque reflue deve sempre essere accessibile per il campionamento da parte di ARPAV per il controllo a mezzo di pozzetto con una capacità almeno di 50 l e comunque idoneo a permettere il campionamento automatico nelle 3 ore.

Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D. Lgs. 152/99».

Da quanto sopra segnalato, si evince chiaramente che il campionamento del refluo in uscita dall'area del sedime aeroportuale deve essere ripetutamente espletato prima che defluisca in fiume Sile ed il gestore deve assicurarsi dell'aspetto qualitativo dello sversamento onde garantire il rispetto dei limiti previsti dalla Normativa, problema che non viene preso minimamente in considerazione.

I controlli devono essere effettuati, senza preavviso, soprattutto in occasione di eventi atmosferici ed in occasione di svolgimento operazioni anti-sghiacciamento.

Osservazione n° 5

Per la problematica suolo e sottosuolo il proponente segnala:

L'aeroporto di Treviso, sito su un terrazzo fluvio-lacustre in sponda sinistra del fiume Sile, si colloca in un'area di pianura dolcemente degradante verso sud-sudest, con pendenze limitate dell'ordine del 4+6 per mille, solcata dalla bassura del fiume.

I terreni sono prevalentemente sabbiosi o limoso-sabbiosi caratterizzati da una permeabilità moderatamente alta ($k = 0.35 \div 3.5$ cm/h).

L'aeroporto è ubicato all'interno della fascia delle risorgive, in area quindi ad alta vulnerabilità, dove la falda è di tipo freatico e il fiume Sile costituisce un lungo asse di drenaggio superficiale.

Le interferenze per la componente in esame riguardano:

- occupazione di suolo/uso del suolo;
- contaminazione di suolo e sottosuolo;
- modifiche e contaminazione delle acque sotterranee.

L'**impatto** relativo all'occupazione di suolo dello Scenario 2030 è stato valutato come **trascurabile** rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto.

La possibilità di **contaminazione del suolo** può originarsi dal dilavamento, ad opera delle acque piovane, delle superfici della pista, dei piazzali di sosta degli aeromobili e dei parcheggi.

I contaminati sono rappresentati principalmente dai residui dovuti alla combustione dei carburanti (fall out atmosferico), residui dovuti all'usura dei pneumatici e dei freni, oli e grassi minerali, residui dovuti all'usura della pavimentazione, sversamenti sistemici o accidentali di liquidi legati alle operazioni di manutenzione.

Lo stato chimico delle **acque sotterranee** viene monitorato dall'ARPAV in maniera puntuale, in base alla presenza di inquinanti derivanti da pressioni antropiche. Le campagne di monitoraggio qualitativo delle acque sotterranee consistono nell'effettuare **due volte all'anno dei prelievi di campioni d'acqua** al fine di eseguire analisi chimiche di laboratorio.

Si riconosce tuttavia che il superamento dei valori standard può essere causato da una pressione locale (ad esempio **inquinamento da fonte puntuale**) che non altera lo stato di tutto il corpo idrico sotterraneo in questione.

All'interno dell'area vasta si riscontra **“la presenza di diversi pozzi acquedottistici per la fornitura di acqua potabile”**; tale presenza richiede una approfondita valutazione circa l'opportunità della realizzazione del progetto stesso.

I lavori di rifacimento della pista dell'aeroporto di Treviso sono stati realizzati facendo largo impiego di materiali riciclati; il nuovo profilo della pista ha implicato il completo rifacimento dalla sottofondazione fino agli strati in conglomerato bituminoso.

Gli interventi di potenziamento e di sviluppo delle infrastrutture di volo hanno previsto la partecipazione ai lavori della ditta Mestrinaro s.p.a, coinvolta in un'inchiesta giudiziaria di traffico di grandi quantità di misto cemento per sottofondi stradali per grandi cantieri (riscontrata presenza di ingenti quantità di rifiuti tossici altamente inquinanti: arsenico-cobalto-nichel-cadmio-rame fino a cento volte i limiti tollerati), che nell'anno 2011 è intervenuta con materiali simili anche per i sottofondi della pista dello scalo di Treviso.

Il Comitato, unitamente alle Associazioni trevigiane: Italia Nostra-Legambiente-ANPI, ha presentato in data 29/04/2013 segnalazione a: *Ministero dell'Ambiente – Ministero dei beni e attività culturali – Regione del Veneto – Provincia di Treviso – Comune di Treviso – Comune di Quinto di Treviso – Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile – ARPAV – ENAC*, con richiesta di urgenti accertamenti tramite carotaggi in profondità, nei siti dove sono stati depositati i materiali della ditta Mestrinaro spa. Tutto ciò a salvaguardia di possibili, seppure ipotetici, rischi per la Salute dei Residenti e la tutela dell'ambiente.

Recentemente è stata ufficializzata la chiusura dell'aeroporto di Treviso nel periodo 4 ÷ 18 ottobre p. v. per impellente necessità di intervento causa sistemazione pista e piazzali imputabile alla presenza di crepe sulla pavimentazione; tale situazione è la evidente attestazione della qualità degli interventi attuati nell'anno 2011 e la dimostrazione della facilità con cui acque reflue inquinate possano facilmente defluire nel sottosuolo e contaminare le corrispondenti falde acquifere.

Nessuna Autorità si è preoccupata e si preoccupa del problema del possibile inquinamento falde acquifere potabili!

Altra problematica da tenere in evidenza è riferita all'inquinamento del sistema agro-alimentare.

Il Decreto Legislativo 155/2010 prevede una durata di campionamento = **120 gg/anno**.

Per la misurazione dei tassi di deposizione il campionamento deve avere una durata di una settimana o di un mese. I campionamenti devono essere ripartiti in modo uniforme nel corso dell'anno.

Via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare, le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine degli inquinanti fanno sì che anche una quantità minima possa determinare effetti negativi sulla salute.

Necessita monitorare le fonti, le vie di diffusione dei contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale ed il rischio di esposizione.

I Comuni dell'**agglomerato di Treviso** (Treviso-Carbonera-Casale sul Sile-Casier-Mogliano V.-Paese-Ponzano V.-Preganziol-Quinto di T.-Silea-Villorba-Zero Branco), a seguito **Delibera della Giunta Regionale Veneto n. 3195 del 17 ottobre 2006**, sono inseriti in zona classificazione **A1 Agglomerato** = Comuni con **densità emissiva** (somma delle densità emissive comunali di PM10 primario e secondario) **> 20 tonn/anno kmq** (*in realtà quale è il reale valore di riferimento quantitativo?*) «... *rappresentano una fonte di rilevante inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini. In corrispondenza di queste aree devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e piani di Azione di natura emergenziale*».

Il territorio dei Comuni limitrofi all'aeroporto, è caratterizzato dalla produzione di prodotti agroalimentari come: radicchio rosso di Treviso IGP - l'asparago di Badoere IGP - l'asparago bianco del Sile - la trota iridea del Sile che sono parte del patrimonio agroalimentare tutelato dalla Legge 04/2008, incompatibili con gli agenti inquinanti prodotti dalle attività aeroportuali.

Nelle stime delle emissioni a livello comunale, non è stata mai considerata l'attività aeroportuale come fonte di deposizione, dove necessita ricercare anche l'inquinamento tipico aeroportuale (attività mai assolta): *nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti*.

*"Gli aeromobili emettono **particelle ultrafini < 0,1 µ** sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sotto forma di carbonio elementare, sia in conseguenza della rapida condensazione e coagulazione di gas e vapori (acido solforico, combustibile parzialmente bruciato, olio lubrificante) immediatamente dopo l'emissione, fenomeno che si verifica entro poche decine di metri dallo scarico.*

*I risultati dimostrano che le operazioni aeroportuali, incluse quelle a terra, hanno un'influenza sui livelli dei diversi inquinanti monitorati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Periodici picchi (tra **20.000 e 400.000 particelle/cmc**) di particelle ultrafini sono stati osservati in corrispondenza di*

operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, nelle postazioni sottovento alle piste".

(Dipartimento di epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale, Lazio – Istituto per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. Pisa – ISPRA/Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale – ARPA Lazio).

Le problematiche evidenziate rappresentano fenomeni che rivestono una assoluta importanza in quanto incidono pesantemente sulla Salute Pubblica ma non sono mai state prese in debita considerazione dalle Autorità locali; l'esperienza sulle conseguenze derivanti dall'inquinamento falde da "mercurio" e da "pfas" dovrebbe servire da monito.

Osservazione n° 6

In merito agli aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) si riscontra:

L'area di studio è caratterizzata da una elevata antropizzazione, con dominanza di aree coltivate (62.5%) e urbanizzate (30.2%) e la presenza di aree naturali relictive strettamente confinata all'ambito fluviale. All'interno della matrice agricola e urbanizzata le aree di pregio ambientale si concentrano lungo il corso del fiume Sile e sono comprese nel sito Natura 2000 IT3240028 e nel Parco Naturale regionale del fiume Sile.

L'impatto sulla componente naturalistica nello Stato di fatto-Scenario di riferimento è valutato come **trascurabile**.

L'incremento del traffico aereo previsto nello Scenario 2030 comporterà un aumento della frequenza dei movimenti, con un conseguente aumento dell'emissione di rumore nell'arco della giornata (tra le 06:00 e le 23:00) e un'espansione, rispetto allo stato di fatto, di 32 ha della superficie interferita da emissioni diurne pari o superiori a 60 dB(A). Le nuove superfici coinvolte sono rappresentate in maggior parte da aree urbanizzate (56%) e da seminativi intensivi (22%) e solo in piccola parte da tipologie ambientali di maggiore rilevanza faunistica, quali superfici prative e ambienti umidi (canneti). Per effetto della nuova rotta di decollo, diminuisce di 2 ha la superficie dei laghetti di Quinto di Treviso (bacini d'acqua) interferita dall'emissione di rumore.

Il gestore prende in considerazione esclusivamente il coinvolgimento del **Parco del fiume Sile** con decolli da testata 25 senza valutare le conseguenze apportate da decolli in testata 07 sia come ulteriori interferenze ambientali sulla superficie dei laghetti e sul Parco del Sile, lato Quinto, sia sul proseguo del Parco verso Treviso.

Per effetto della sospensione delle attività di volo dalle 23:00 alle 06:00, le emissioni di rumore nel periodo notturno sono nettamente inferiori rispetto alle emissioni diurne, con una netta riduzione delle superfici interferite che risultano confinate al sedime aeroportuale. Come già evidenziato per lo stato di fatto, la sospensione notturna dell'attività di volo (23:00÷06:00) lascia inalterato il clima acustico delle rimanenti ore notturne, nelle quali non si verificano pertanto interferenze con l'attività acustica degli anfibi e con l'attività di caccia dei chiroteri.

Il gestore dimentica l'assurda proposta inserita nel Piano presentato, per cui prevede e già attua, di prolungare l'attività aeroportuale sino alle ore **24.00** in pieno orario notturno, nocivo per gli Abitanti e per la fauna del Parco.

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 la frequenza dei decolli il gestore riporta valori medi basati sul totale movimenti annui, sulla media giornaliera e sulla media oraria nelle 17 ore (06.00÷23.00); nella realtà quotidiana avvengono concentrazione di movimentazioni centrate sugli orari di punta, per cui il forte disturbo arrecato con irregolarità e ripetitività rende il sopportamento del fenomeno più irritante e nocivo

sia per i Residenti sia per gli animali.

Alla luce dell'analisi, l'aumento del traffico previsto non risulta comportare un aumento del rischio di *wildlifestrrike* rispetto alla situazione attuale.

L'impatto sulla componente naturalistica nello Scenario 2030 è valutato come **trascurabile**.

Anche per gli aspetti naturalistici tutti i parametri di disturbo il gestore minimizza classificando frettolosamente il tutto come **trascurabile**.

Le conclusioni della Valutazione di Incidenza nel precedente "master plan" segnalavano che «*la documentazione disponibile a livello mondiale dimostra che la vicinanza di un aeroporto ad aree di valore naturalistico (es. aree umide, boschi) o una sua localizzazione coincidente con le rotte migratorie costituisce una criticità*».

Si ricorda che presso l'aeroporto di Treviso sono esistenti due allevamenti ittici: uno vicinissimo alla pista (140 metri dal bordo), l'altro a circa 1,1 km da fine testata 07 ed il fenomeno riveste molta importanza dal punto di vista della Sicurezza dei voli.

Nella documentazione risulta carente una circostanziata valutazione dei servizi eco-sistemici e del loro degrado causato da attività aeroportuali e da attività collaterali.

Osservazione n° 7

Per l'analisi socio-economica si evidenzia:

L'analisi socio-economica correlata al Piano è partita dall'analisi della situazione attuale dell'area sulla quale è inserito l'aeroporto. In particolare è stato analizzato in contesto demografico e sociale e il sistema produttivo.

La valutazione degli impatti socio-economici correlati all'attività aeroportuale si è basata sull'analisi **costi-benefici** che valuta genericamente l'insieme delle tecniche di valutazione dei progetti di investimento basate sulla misurazione e la comparazione di tutti i costi e i benefici direttamente e indirettamente ricollegabili agli stessi. Per quanto riguarda i **benefici** essi sono per la maggior parte a carattere economico.

In generale un'infrastruttura aeroportuale determina anche dei **costi**:

- di carattere prettamente economico, rappresentati dalle spese sostenute e i costi degli interventi intrapresi, direttamente o attraverso terzi (mitigazioni e compensazioni);
 - ambientali, non direttamente correlati a un valore economico, di più difficile quantificazione.
-

Sulla base dei risultati emersi per le altre componenti ambientali, infatti in tutti gli Scenari analizzati, i costi ambientali legati all'attività aeroportuale che possono influenzare in maniera negativa la componente socioeconomica sono sostanzialmente riconducibili agli aspetti legati al rumore. Tale problematica rappresenta evidentemente uno dei problemi chiave connessi alla presenza di una struttura aeroportuale per quanto riguarda le emissioni sonore da decollo e atterraggio aereo (ciclo LTO landing e take off). Tali impatti, strettamente correlati alla componente salute pubblica, possono interagire con la componente socio-economica determinando una diminuzione del benessere e della qualità della vita dei cittadini residenti nelle zone limitrofe l'aeroporto.

Tuttavia le previsioni limitate di crescita del Piano compensate dagli investimenti sul territorio, rappresentati sia da alcuni interventi del Piano a valenza compensativa (progetto di risistemazione dell'Asse Noalese), sia dalle effettive misure di compensazione per cui il Piano prevede un investimento di € 3'900'000, assicurano il mantenimento di una attività che garantisce occupazione diretta, indiretta ed indotta ed è comunque motore di sviluppo economico. La valutazione complessiva degli impatti e dei benefici sul tessuto socio-economico locale per lo Scenario 2030 risulta quindi positiva, rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto.

Lo Stato di fatto rispetto allo Scenario di riferimento, per quanto dal punto di vista occupazionale lo Stato di fatto sia positivo rispetto allo Scenario di riferimento, in assenza degli investimenti previsti sulle opere di mitigazione e compensazione, si ritiene trascurabile.

Il bilancio **benefici – danni**, considerato sotto i profili: Economico. Sociale ed Ecologico costituisce l'aspetto più essenziale e qualificante di qualsiasi VIA.

Il gestore nel presente documento non espone un bilancio; riporta benefici possibili derivanti da interventi proposti dallo stesso senza descrivere i costi ambientali imputabili all'attività economica che creano esternalità negative sull'ambiente e sulla società nel suo insieme.

La risistemazione dell'asse Noalese e le misure di compensazione proposte non compensano la diminuzione del benessere e della qualità di vita dei Residenti perché il disagio provocato sulla componente **Salute Pubblica** si misura soprattutto sulle conseguenze che influenzano l'aspetto sanitario delle Persone, con sopportazione di ingenti costi personali e sociali, oltre che sulla diminuzione del valore immobiliare e sull'ancor più pesante crisi del settore edile in zona.

Il gestore segnala il parametro rumore come aspetto negativo più significativo e non rileva nessun apporto da parte dell'**inquinamento atmosferico** ed **elettromagnetico**. I rilevamenti atmosferici espletati nel territorio sono confrontati con i parametri stabiliti dal Decreto Legislativo n. 155/2010 ed i valori fuori norma sono stati sempre giustificati come determinati dalla generale incidenza del territorio in quanto più o meno in linea con i valori della centralina fissa di Treviso, distante ≈ 3 km dall'aeroporto, che da anni risultano di una gravità estrema.

Il tipico inquinamento aeroportuale non è contemplato dalla Normativa segnalata in quanto è costituito da particolato "nanopolveri – sostanze chimiche assorbite e in fase gassosa – specifici metalli pesanti" e risulta più negativamente influente sulla **Salute Pubblica**.

Il gestore nella valutazione complessiva degli impatti e dei benefici sul tessuto socio-economico per lo scenario 2030 denuncia una situazione socio-economica positiva, bilanciando i costi ambientali con un investimento che non può assolutamente costituire una alternativa alle pesanti negatività procurate.

Osservazione n° 8

In riferimento al parametro Salute Pubblica il proponente riporta:

La popolazione residente nell'area vasta considerata per la salute pubblica risiede interamente entro i confini dei comuni di Treviso (il più densamente popolato della provincia) e Quinto di Treviso, a cui si aggiunge il comune di Zero Branco incluso nell'analisi in quanto interessato dal sorvolo degli aeromobili nelle nuove rotte di decollo da testata 25 previste dal Piano.

Tra le principali trasformazioni demografiche avvenute negli ultimi anni a livello di provincia, si considerano l'invecchiamento della popolazione e l'aumento della quota di popolazione residente con cittadinanza straniera, come rilevato anche a livello regionale.

Le cause di morte più importanti a livello regionale sono imputabili a tumori e malattie del sistema circolatorio.

Esaminando in particolare le cause di morte potenzialmente associate alla tossicità di inquinanti atmosferici e al disturbo causato dall'inquinamento acustico (componenti ambientali maggiormente correlate con la salute pubblica nel caso degli aeroporti), i tassi di mortalità registrati dall'ULLS 9 di Treviso risultano inferiori a quelli regionali.

Il gestore liquida più o meno con una battuta la situazione dello **stato di Salute Pubblica** influenzato dalle conseguenze ambientali conseguenti all'attività aeroportuale.

Il Proponente nello **Studio di Impatto Ambientale – Sezione C – C9.6 Conclusioni – Quadro di riferimento ambientale** (pag. 306), allegato al precedente Master Plan, segnalava:

"Gli impatti sulla Salute Pubblica negli scenari di crescita e sviluppo previsti dal Piano di Sviluppo

Aeroportuale sono stati valutati tutti come trascurabili ad eccezione dell'impatto connesso con l'esposizione all'inquinamento acustico, che rappresenta l'aspetto più critico connesso con la presenza e lo sviluppo dell'aeroporto in una zona limitrofa a diversi centri abitati".

Nei Pareri del **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali** è stato evidenziato:

*"Lo Studio di Impatto Ambientale sottolinea come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. **Sarà pertanto opportuno su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso lo Studio Specialistico che dovrà essere coordinato sia da ARPAV che dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale**".*

Le sorgenti inquinanti attualmente presenti nell'area, con potenziale impatto sulla salute pubblica, sono costituite dalle diverse attività umane che insistono sull'area, tra cui si citano il traffico stradale, la presenza di attività industriali, insediamenti urbani, e l'esistente attività aeroportuale.

Nello **Stato di fatto, rispetto allo Scenario di riferimento**, gli impatti sulla salute pubblica risultano complessivamente **trascurabili**, con un impatto positivo legato alla diminuzione della popolazione esposta al rumore nella fascia superiore a 60 dB.

Nello **Scenario 2030 rispetto allo Scenario di riferimento**, gli impatti possono essere considerati complessivamente ancora come **trascurabili**, in relazione da una parte ad un modesto incremento di NO₂ e dell'altra ad una diminuzione complessiva della popolazione esposta al rumore.

Nello **Scenario 2030 rispetto allo Stato di fatto**, l'impatto complessivo sulla salute pubblica è invece **negativo medio** in relazione sia all'aumento, seppur modesto, delle concentrazioni di NO₂ in atmosfera sia all'aumento della popolazione esposta a livelli superiori a 60 dB.

Si precisa che tutte le stime effettuate, sia per la componente atmosfera che per la componente rumore, sono altamente conservative, essendo basate sulla massima variazione delle sostanze inquinanti in aria ai ricettori sensibili e non avendo considerato le modifiche (prevedibilmente migliorative) alle tipologie aeronautiche della flotta aerea tra il 2015 e il 2030, con verosimili riduzioni di emissioni atmosferiche e rumore alla sorgente.

Nessuna criticità in termini di salute pubblica è stata infine ravvisata in relazione alle altre componenti ambientali correlate (ambiente idrico, suolo e sottosuolo) per l'assenza o trascurabilità delle alterazioni ambientali riscontrate e/o per la scarsa rilevanza delle vie di esposizione.

A fronte di convegni organizzati dal Comitato, con la presenza di titolari Medici esperti in materia, è stata più volte evidenziata la necessità di richiedere la predisposizione di indagini osservative da parte delle Autorità preposte che **non hanno mai provveduto al riguardo**. Si rende necessario sostituire le tradizionali valutazioni della qualità dell'aria basate sulle concentrazioni in atmosfera con un'analisi di rischio per la valutazione dell'impatto della qualità dell'aria sulla popolazione, che deve prevedere:

-
- ⇒ Elaborazione delle mappe di rischio potenziale o di criticità
 - ⇒ Campagne mirate di monitoraggio della qualità dell'aria
 - ⇒ Elaborazione di un indice integrato di rischio pesato sulla popolazione.

L'inquinamento atmosferico e il materiale particolato, suo principale costituente, sono stati classificati cancerogeni accertati per l'uomo dall'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC) in quanto i loro livelli risultano correlati con l'incremento di rischio di cancro al polmone (IARC 2013).

Ciò rende oggi solo immaginabile le conseguenze sulla **Salute Pubblica** dei **Cittadini** che tuttavia,

grazie ad ampi studi scientifici di situazioni paragonabili, si può prevedere in forte peggioramento per aumento di **malattie respiratorie, ipertensione, cancro ed altro**.

L'orientamento legislativo in materia di tutela della salute dovrebbe sempre avere come elemento orientativo e fondamentale l'applicazione del **Principio di Precauzione** che "... fa obbligo alle autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire taluni rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, facendo prevalere le esigenze connesse alla protezione di tali interessi sugli interessi economici".

Lo sottolinea il Consiglio di Stato (**sentenza 4227/2013**), secondo il quale il **principio di precauzione** che "fa obbligo alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente"; si distingue dal **principio di prevenzione** "ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche".

L'applicazione di tale principio fa sì "che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche".

I vincoli sopravvenuti di natura ambientale su una determinata area, si legge poi nella stessa sentenza, "obbligano" la Pubblica Amministrazione a vagliare la compatibilità con gli stessi delle autorizzazioni già rilasciate, che quindi "sono permanentemente esposte all'esercizio dell'autotutela amministrativa laddove oggettivamente incompatibili.

Sinora non è mai stato effettuato alcun studio specialistico e/o valutazione di rischio sulla salute della popolazione residente nei dintorni del sedime aeroportuale di Treviso.

La Legislazione europea prevede la predisposizione di **Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)**, uno strumento per l'elaborazione del rischio per la **Salute** dei **Cittadini** sottoposti a pressioni ambientali di diversa natura.

L'obiettivo è quello di prendere in considerazione la complessa **relazione tra esigenza di sviluppo dell'aeroporto e la salvaguardia della salute** delle popolazioni residenti; è uno strumento a supporto dei processi decisionali riguardanti piani, programmi e progetti e interviene di regola prima che questi siano realizzati.

L'iniziativa deve essere sostenuta sia dalle Amministrazioni locali che dagli Operatori socio-sanitari. La **VIS** può essere uno strumento fondamentale, se inserito dal Legislatore nei piani di valutazione, per mettere in moto un processo di **armonizzazione fra esigenze industriali e territorio**, due aspetti che non sono in contraddizione.

Nel percorso di **VIS** tra le varie fasi è contemplata l'**Assessment**: fase che definisce **quali caratteristiche hanno i rischi sanitari, quali soggetti sono interessati dagli impatti, come sono classificati gli impatti per importanza, quali alternative sono disponibili e quali sono le incertezze delle stime**.

Il documento finale del progetto "**Linee Guida VIS per valutatori e proponenti**", finanziato dal **CCM - Centro per il Controllo e la prevenzione delle Malattie del Ministero della Salute** - Giugno 2016

«La promozione della salute, la tutela delle comunità, la salvaguardia del bene collettivo

inteso come l'insieme delle componenti dell'ambiente (naturali, umane, sociali, culturali, economiche, politiche, tecnologiche) sono l'obiettivo prioritario delle istituzioni locali, nazionali ed internazionali che a vari livelli di governo si occupano di salute pubblica. La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) è una procedura che contribuisce a perseguire tale obiettivo, poiché analizza i rischi e i benefici di piani, programmi e progetti, considerando la loro sostenibilità e l'equità».

«Negli anni recenti è aumentata la sensibilità delle comunità locali ai problemi ambientali e sanitari connessi e, conseguentemente, anche la richiesta di cittadini e amministratori locali di valutare gli impatti sulla salute in aree caratterizzate dalla presenza di fattori di rischio».

Nulla di tutto questo è preso in considerazione dal proponente il Piano in oggetto.

A ulteriore supporto, per evidenziare la criticità della situazione inerente la **Salute Pubblica**, si riporta quanto ufficialmente e ripetutamente riconosciuto dall'**Associazione Medici per l'Ambiente – ISDE Italia**:

"Le popolazioni che vivono in prossimità di aeroporti pagano in termini di riduzione della qualità della vita, di malattie e cause di morte correlate anche a questa particolare forma d'inquinamento il prezzo più alto di scelte che hanno spesso messo al primo posto solo il profitto di pochi invece che la salute dei cittadini e in particolare quella dei bambini".

In occasione della «**I Giornata nazionale di studio sugli effetti sanitari e ambientali del trasporto aereo**» - Firenze, 29 ottobre 2016 – è stata ufficializzata una mozione conclusiva che recita:

Si chiede che le competenti istituzioni si impegnino attraverso leggi, interventi ed azioni affinché

- l'intero sistema dei trasporti sia riconsiderato e rivisto quanto prima per tentare di ridurre il surriscaldamento del pianeta, tutelare la salute, gli ecosistemi, l'ambiente e garantire così un futuro di vita dignitoso e sufficientemente adeguato alle esigenze umane alle attuali e alle prossime generazioni;
- il diritto alla salute, la tutela del territorio e quindi del patrimonio storico, artistico e paesaggistico, il rispetto delle leggi in materia ambientale e l'applicazione del principio di precauzione facciano da orientamento, vincolo e barriera ad ogni scelta di tipo economico-politico e infrastrutturale, ad ogni interesse di impresa che possa compromettere e contaminare beni comuni e fondamentali per la vita stessa come l'aria, l'acqua, il suolo e la salute delle popolazioni;
- in Italia come nel mondo il trasporto aereo sia ridotto e razionalizzato;
- non si consenta la realizzazione di nuovi aeroporti nel territorio italiano e si respingano i progetti di ampliamento di quelli già esistenti;
- sia redatto un piano nazionale della mobilità che riduca il traffico su gomma, che incentivi l'elettromobilità, il telelavoro, il trasporto su rotaia, sempre nel rispetto delle peculiarità dei territori e dei diritti delle popolazioni interessate, e il trasporto via mare attraverso le cosiddette autostrade del mare e che abbia la tutela dell'ambiente e della salute come

elementi cardine.

In coerenza con quanto precedentemente dichiarato dal gestore, nel seguente capitolo "Mitigazioni e compensazioni" evidenzia:

- **«*impatto negativo nello Scenario 2030 per le componenti atmosfera e rumore e conseguentemente per la componente salute pubblica*»**
- **«*permanenza di impatti negativi non ulteriormente mitigabili alla fonte e soprattutto la collocazione stessa 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*».**

A seguito di tali dichiarazioni, come conclusione dichiara, in prospettiva, l'impatto dei vari scenari come trascurabili e poco significativi!!!

I Residenti che vivono sotto la proiezione delle unidirezionali rotte di atterraggio e decollo, devono convivere con una perenne situazione di pericolo apportata dalla più critica operatività aeronautica, caratterizzata da problemi di: Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico tipico aeronautico: *nanopolveri/sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa/metalli pesanti* e aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto.

Tutto ciò comporta una non meritevole Qualità di Vita.

Osservazione n° 9

A riguardo di mitigazioni e compensazioni risulta:

L'analisi sviluppata ha evidenziato:

- una sostanziale trascurabilità degli impatti per tutti e tre gli scenari analizzati per le componenti ambiente idrico, suolo e sottosuolo, aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi), paesaggio e beni culturali e socio-economia;
- un impatto negativo nello Scenario 2030 per le componenti atmosfera e rumore e conseguentemente per la componente salute pubblica.

La permanenza di impatti negativi non ulteriormente mitigabili alla fonte e soprattutto la collocazione stessa 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 tuttavia l'esigenza per il Proponente 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.**

Fase di esercizio

Per la fase di esercizio il Piano, tra l'altro prevede:

- mantenimento di alcune misure gestionali che vengono già adottate dall'ente gestore, quali l'impiego di un falconiere, la rasatura del manto erboso e l'allontanamento degli uccelli stazionanti in pista, che riduce il rischio di *wildlifefstrike*;
- adozione di procedure aeronautiche finalizzate alla riduzione dell'impatto del rumore aeroportuale sul territorio, che caratterizzano lo Scenario 2030;
- le **nuove rotte di decollo** che minimizzano gli impatti del rumore sul territorio dei comuni di Quinto di Treviso (per decolli da testata 25) e di Treviso (per decolli da testata 07);

Osservazione n° 10

Per le misure di mitigazioni passive (intervento ECO-M1):

Nello Scenario 2030, la modellizzazione ha rilevato aree edificate soggette a superamento nella fascia fuori dalla zona A, entro i 60 dB(LVA). Il gestore in tal senso si impegna in tali aree a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel *DPCM 05.12.1997*

"Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici".

In estrema sintesi:

isolamenti di facciata:

- serramenti con tapparelle: sostituzione serramento tramite installazione controfinestra;
- serramenti con oscuranti: sostituzione serramento o installazione vetrocamera acustico;

sistemi di aerazione silenziati;

isolamenti per coperture leggere:

- controsoffittature;
- rifacimento tetto;
- sostituzione serramenti (lucernai).

Le attenuazioni apportate dagli interventi sugli isolamenti di facciata garantiscono una diminuzione del livello sonoro ambientale tra i 13 e 18 dB.

Gli interventi sulle coperture, nell'ipotesi che la facciata sia composta da elemento leggero, sono tali da aumentare l'indice di isolamento fino ad almeno 48 dB. Le controsoffittature e i rifacimenti del tetto sono da intendersi in alternativa.

Gli interventi comprendono i costi relativi alle sostituzioni degli elementi e alle pose in opera.

La messa in atto della mitigazione prevede preliminarmente:

- l'esecuzione di estese campagne di monitoraggio per la caratterizzazione fonometrica e la delimitazione delle aree interessate da superamenti imputabili all'infrastruttura aeroportuale;
- la caratterizzazione degli edifici esposti, categorizzati rispetto al grado di esposizione e alla destinazione (abitativa, uffici, ecc.);
- la redazione di un Piano degli interventi, in cui vengono esplicitate priorità, soluzioni tecniche e tempistiche.

In ogni caso per eventuali interventi da attuarsi all'interno del Parco e/o in area soggetta a vincolo, verranno concordate con l'Ente Parco procedure speditive di autorizzazione paesaggistica, data la rilevanza degli interventi ai fini della salute pubblica.

A seguito molteplici riscontri di elevata rumorosità riscontrabile nelle fasi aeronautiche più critiche, con velivoli più o meno moderni, sorprende tanta magnanimità nell'elargizione di mitigazioni che si sono sempre rese necessarie ma che sono state sempre non considerate.

Evidentemente l'entità dell'incremento dell'attività aeroportuale proposta, di cui il gestore è ben conscio, comporta un sensibile aggravio del disagio ambientale per i Residenti già tuttora martoriati dall'attuale situazione; le mitigazioni si rendono necessarie in qualsiasi situazione gestionale, anche nel rispetto del limite di movimentazioni aeronautiche autorizzato nell'anno 2007.

Non si può consentire tale elargizione come un ricatto; già oggi per i Residenti la situazione è critica specialmente negli orari di punta in cui l'incessante sorvolo dei centri abitati, programmato in tutti i giorni dell'anno, crea malessere, costernazione ed esasperazione.

Il gestore non specifica a Chi deve essere imputato l'**onere economico** per l'esecuzione di estese campagne di monitoraggio, Chi decide la limitazione delle aree interessate, Chi caratterizza gli edifici esposti, Chi stabilisce l'attuazione del Piano degli interventi; la fase attuativa deve prevedere l'intervento di un Ente "super-partes" e di Rappresentanti dei Comuni interessati, nel pieno rispetto delle Normative vigenti.

A riguardo, si rende utile ricordare che per le abitazioni ricadenti in zonizzazione acustica aeroportuale, aggiornata, con classificazione di un dato immobile abitativo in zona "B" [*rumore superiore a 65dB /LVA*], il Decreto Ministeriale VIA n. 677/2003 consente al proprietario di chiedere la "**delocalizzazione**", ovvero il

trasferimento della propria abitazione in altro immobile di qualità almeno equivalente e in zona non esposta al rumore, a spese del gestore.

A tal proposito, per la bonifica acustica degli edifici in Zona B, nel precedente "master plan" [anno 2012] il gestore si era impegnato «a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace. La priorità è data dall'abitazione di via Nogarè 22 (Quinto di Treviso), che presenta valori superiori a 65dB(LVA) in tutti gli scenari considerati. Gli altri interventi, che riguardano situazioni che nel medio termine non saranno critiche, verranno valutati anche attraverso l'effettuazione di campagne di monitoraggio acustico mirate, nel corso degli anni. Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella zona A [scuola materna San Giorgio – Quinto di Treviso] o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A)».

Sono trascorsi 5 anni e nessun intervento è stato attuato; ciò dimostra la coerenza e l'affidabilità da riporre nelle promesse del gestore!

Osservazione n° 11

Il proponente per le compensazioni riferisce:

Le misure di compensazione si sono concentrate principalmente sul territorio del Comune di Quinto di Treviso.

Infatti, la collocazione dell'aeroporto fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso fa sì che il problema dell'inquinamento acustico sia particolarmente sentito fra le comunità di Quinto di Treviso sorvolate sia dagli aeromobili in avvicinamento sia da quelli in decollo.

Le misure riguardano:

- interventi di riparazione delle coperture danneggiate ma soprattutto di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio di fenomeni di "vortex strike" (intervento ECO-C1);**

I danni da "vortex strike" sono noti nel territorio limitrofo l'aeroporto "A. Canova" di Treviso. Si tratta principalmente di danneggiamenti ai tetti di edifici situati all'interno della fascia di atterraggio, cioè edifici situati nel comune di Quinto di Treviso.

Il gestore aeroportuale, nell'ambito delle misure di compensazione, intende attivare 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, ove non già realizzato.

In generale i "vortex strike" sono 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.

Poiché non sono ad oggi catalogati come eventi aeronautici, non vi è neppure un registro attendibile che possa fornire indicazioni sulla frequenza e sulla localizzazione.

Nel Comune di Quinto di Treviso tuttavia, nel corso degli anni, gli eventi di "vortex strike" sono stati segnalati dagli abitanti o dal Comune stesso e sono stati oggetto di articoli sui quotidiani locali, per cui si può in qualche modo caratterizzare il fenomeno per quanto concerne gli ultimi 5-7 anni.

Gli edifici maggiormente esposti risultano essere, in base alle cronache e alle denunce a disposizione, quelli 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.

E' pertanto possibile definire un'area esposta al fenomeno rappresentata dall'area sottesa dalle rotte di atterraggio.

Il gestore aeroportuale, nell'ambito delle misure di compensazione, intende attivare 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, ove non già realizzati.

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, 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.).

Il Comitato prende atto dell'improvvisa sensibilità del gestore che in questo Piano riconosce l'accadimento del fenomeno di "vortex strike" e ne chiarisce le cause, contrariamente al comportamento tenuto in occasione di eventi occorsi e segnalati in passato in cui non ha mai riconosciuto nemmeno la paternità imputabile alle movimentazioni aeroportuali in fase di atterraggio.

Tutte le segnalazioni sono state sdegnosamente trascurate e l'attuale conversione è indubbiamente sollecitata dall'auspicata autorizzazione per l'incremento dell'attività aeroportuale. Si fa presente al gestore che la modalità in cui avviene la continua operazione di atterraggio, causa il continuo sorvolo a bassa quota delle abitazioni, provoca una costante e progressiva sollecitazione sui tetti; una sorta di turbolenza che sottopone la parte superiore dei caseggiati ad uno stress che fa vibrare e muovere le tegole/tetti.

Ogni velivolo nel suo spostamento genera questi repentini, violenti e bizzarri vortici, la cui intensità quando raggiunge il suolo non sempre scoperchia i tetti, occorre associare gli effetti a lungo termine del flusso dinamico dell'aria verso il suolo. Producendo un campo alternativo di pressioni e depressioni sulle superfici superiori delle abitazioni, determina un lento quanto progressivo deterioramento della struttura, causa vibrazioni e della tenuta delle coperture.

Ciò costituisce il primo stadio di un processo che terminerà con lo scoperchiamento del tetto, pur in concomitanza di ridotte e marginali cellule "vortex strike", pertanto gli interventi di risanamento debbono comprendere anche la periodica sistemazione delle coperture di abitazioni, oltre che il ripristino a seguito dell'evento più invasivo.

I gestori degli scali aeroportuali sono tenuti ad accantonare risorse finanziarie, come previsto **dall'art. 10, comma 5, della legge n. 447/1995**, parte dei propri introiti (quota fissa non inferiore al 7% 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) a favore delle opere di mitigazione ambientale, incluse le misure di riduzione del rischio di "vortex strike".

Sinora non è mai stato risarcito nessun danno e questo dimostra l'arroganza con cui viene esercitata la gestione dell'aeroporto di Treviso; i Residenti in tali contesti, oltre che essere angosciati da problemi di Sicurezza e di Inquinamento Ambientale, sono ulteriormente vessati da penalizzazioni

economiche per danni subiti da cause ben definite, sprovviste di qualsiasi copertura assicurativa. Le risposte date da Autorità e società operanti nel settore dell'aviazione civile, sono state addirittura di minaccia e di diffida nei confronti delle Famiglie che hanno denunciato i danni.

Osservazione n° 12

Per lo spostamento della scuola materna S. Giorgio (intervento ECO-C2) il proponente prevede:

Sulla base delle precedenti interlocuzioni con l'amministrazione del comune di Quinto di Treviso, anche in occasione delle passate procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, in particolare quella avviata nel 2012 su un Masterplan 2030 che prevedeva uno sviluppo decisamente maggiore del Piano in esame, il gestore aeroportuale ha accolto la proposta di spostamento della scuola materna S. Giorgio (ricettore SC1 considerato nelle valutazioni sia per la componente atmosfera che per la componente rumore) in area idonea, situata al di fuori della zonizzazione aeroportuale; infatti la scuola ha sede all'interno della zona A, esposta a livelli compresi tra 60 e 65 dB(A) in LVA.

Il gestore quindi riconosce che Chi vive in proiezione delle rotte di atterraggio e decollo è sottoposto all'inquinamento acustico e atmosferico e per il sito sensibile segnalato, a fronte di molteplici segnalazioni, si rende disponibile ad un intervento radicale; indubbiamente opera meritoria.

Nelle condizioni della Scuola Materna, nella realtà di Quinto di Treviso sono ubicate prevalentemente molteplici abitazioni private che sopportano le stesse condizioni ambientali, abitate magari dalla maggioranza gli stessi bambini.

La realtà è che la situazione risulta estremamente critica per Tutti!

Altra problematica da rilevare è rappresentata dalla possibilità di accadimento di incidente aereo con caduta dell'aeromobile che provocherebbe conseguenze disastrose; la Scuola di riferimento potrebbe correre tale pericolo pertanto lo spostamento deve essere giustificato anche da questa eventualità.

L'entità delle conseguenze ricadrebbero inoltre su tutto l'abitato del centro di Quinto di Treviso sia sottostante sotto le proiezioni delle movimentazioni aeronautiche più critiche sia con ubicazioni ai lati delle traiettorie. L'incremento del numero di movimentazioni può incrementare la possibilità di accadimento che comunque potrebbe verificarsi in qualsiasi condizione.

Sono discorsi amari da affrontare ma non si può nascondere la realtà; l'unica possibilità che escluda tale ipotesi è costituita dalla chiusura della struttura aeroportuale.

Osservazione n° 13

Nella sintesi delle misure di mitigazione e compensazione (intervento ECO) si rileva:

In sintesi le analisi effettuate nello Studio di Impatto Ambientale, hanno permesso di individuare le misure di mitigazione e compensazione da adottare, al fine di equilibrare il bilancio degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione delle previsioni del Piano e che sono già state inserite come voce (intervento ECO) all'interno del Piano degli investimenti, con un importo complessivo pari a € 3'900'000.

Nella successiva tabella si riporta la partizione dei costi tra i diversi interventi individuati.

Codice	Intervento	
Importo		
ECO-M1	Isolamento degli edifici	
		2.300.000
ECO-C1	Interventi per il risanamento e la prevenzione dei danni da "vortexstrike"	300.000
ECO-C2	Spostamento della scuola materna S. Giorgio	
		1.300.000

Considerando che la totalità degli interventi di mitigazione e compensazione si trovano all'esterno dell'area aeroportuale, si propone che la programmazione e il controllo delle misure di mitigazione e compensazione sia effettuata nell'ambito di uno specifico "Osservatorio Ambientale", in cui siano presenti, oltre al Proponente e al gestore aeroportuale, gli organi di vigilanza ambientale, gli enti territoriali coinvolti.

La tipologia e l'entità delle misure di mitigazione e compensazione risultano assolutamente inadeguate e come già riportato, dovevano essere proposte in passato con il rispetto del limite di movimentazioni autorizzato.

Le opere di compensazione dovrebbero includere anche il disagio psicologico ed il deprezzamento economico degli immobili in tutta l'area prospiciente il sedime aeroportuale; comunque è bene ricordare che la qualità di vita dei Residenti continuamente vessati dal disagio ambientale causato dalle attività aeroportuali, ha un valore ben più significativo rispetto ai rimborsi economici.

Osservazione n° 14

Nelle **conclusioni** il proponente espone:

Nella valutazione degli impatti emerge inoltre il risultato della verifica effettuata sullo Scenario di riferimento caratterizzato dal limite dei 16.300 movimenti/anno che dimostra come sia sostanzialmente marginale e non distinguibile dal sistema la differenza con lo Stato di fatto al 2015 (18.402 movimenti/anno), con ciò confermando che il numero di movimenti annui non rappresenta l'unica grandezza determinante la sostenibilità ambientale dell'aeroporto, ma va senz'altro associata ad una serie di altri fattori e variabili, tra cui il mix di flotta area (cioè la presenza di velivoli più o meno performanti dal punto di vista ambientale) e la distribuzione dei voli tra l'orario diurno (06:00+22:00) e notturno (22:00+23:00)

Tali considerazioni sono state contestate dal Comitato; specificatamente l'argomento è trattato sulle problematiche riferite al parametro "rumore".

In precedenza è stato segnalato che il mantenimento dell'orario di attività aeroportuale sino alle ore 24.00 vanifica la decantata mitigazione in merito alla riduzione dei voli notturni; tale impostazione non è consentita dalla Normativa Italiana e valutando la tipica situazione del contesto abitativo presente nel dintorno aeroportuale trevigiano, si ritiene assolutamente improponibile la prospettiva avanzata.

OSSERVAZIONI – 3 RUMORE

OSSERVAZIONI

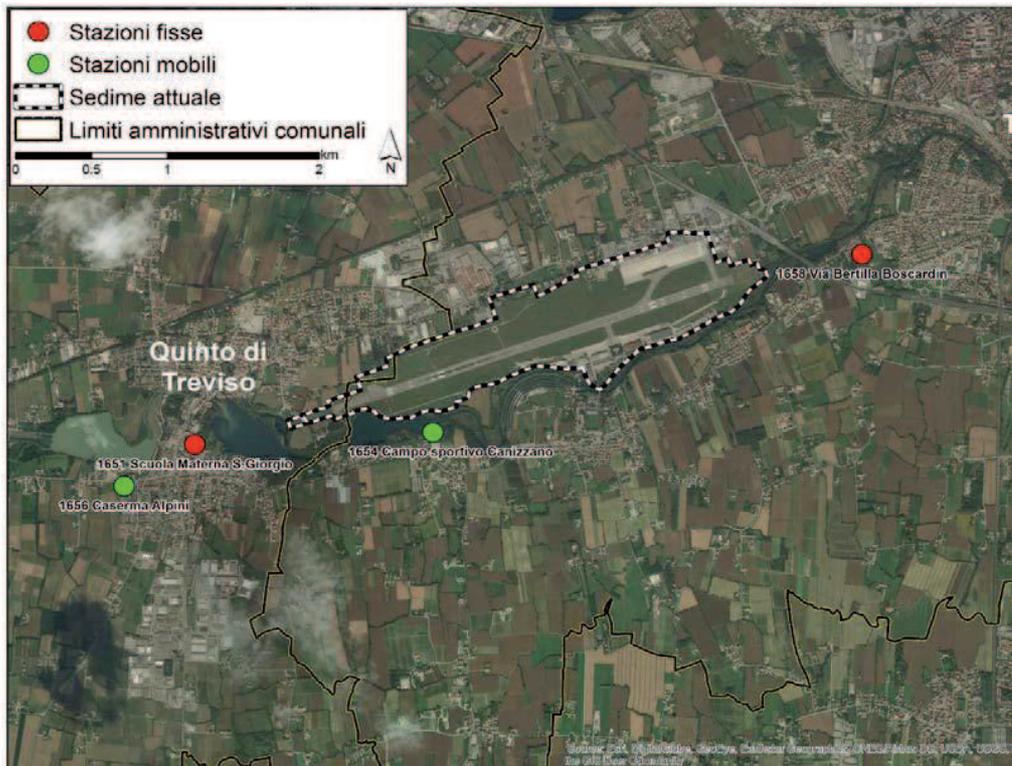
PRESENTATE DALL'ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

SIA – STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

RUMORE

Il sistema di monitoraggio del **rumore aeroportuale**, attivo a Treviso dalla seconda metà di febbraio 2010, si compone di **quattro centraline di rilevamento** di cui due fisse e due mobili.



Ubicazione centraline rete di monitoraggio del gestore aeroportuale.

Osservazione n° 1

Il proponente in proposito segnala:

L'analisi dello stato di fatto della componente ha analizzato il contesto territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, esaminando in particolare la zonizzazione acustica aeroportuale (ex DM 31 ottobre 1997) che nel 2003, con ordinanza ENAC n. 16, è stata approvata. Tale zonizzazione fa riferimento allo scenario di traffico del 2001 e definisce l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto (A, B, C).

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso nella Relazione tecnica evidenzia, che le zone adiacenti all'aeroporto sono inserite, in base al DPCM 14.11.1997, in classe IV "Aree di intensa attività umana".

il Comune di Quinto di Treviso ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale, la relativa zonizzazione acustica.

il Comune di Zero Branco per quanto riguarda l'area comunale interessata dai sorvoli delle nuove rotte di decollo nello Scenario 2030 essa risulta essere in Classe II.

Un moderno aeromobile dotato di propulsione a reazione nella fase di decollo, durante la quale i motori sono utilizzati a potenze vicine a quelle massime, è una sorgente di rumore a larga banda (dagli infrasuoni agli ultrasuoni) con potenza sonora superiore a 100 dB. I fronti d'onda emessi si propagano creando, lungo la traiettoria, una fascia di qualche km interessata da livelli superiori ai 60 dB.

Le procedure di abbattimento del rumore rientrano tra le più comuni azioni correttive. Esse includono l'identificazione delle aree per le prove motori e l'orientamento degli aeromobili durante tali operazioni, l'impiego di "barriere antirumore", la messa a punto di procedure per la riduzione del rumore durante le operazioni di decollo, avvicinamento e atterraggio dei velivoli. L'idoneità di ciascuna di queste misure dipende dalle caratteristiche intrinseche di ogni aeroporto e del territorio circostante.

Le caratteristiche del circondario dell'aeroporto di Treviso presentano notevoli criticità legate all'urbanizzazione del territorio il cui contesto abitativo si mostra elevato su buona parte del perimetro; in questa realtà quindi qualsiasi movimentazione di aeromobili crea notevole disturbo ai Residenti.

Lo stesso gestore riconosce che nella fase di decollo un moderno aeromobile, con i motori al massimo della potenza, raggiunge un livello sonoro superiore a 100 dB; da questa considerazione si evince che le nuove tecnologie avranno ridotto il rumore complessivo di un aeromobile ma il raggiungimento della soglia segnalata dimostra che il valore di rumorosità che si raggiunge in tale contesto è umanamente insopportabile:

le linee guida dell'Oms affermano che sopra i 35 decibel iniziano a manifestarsi effetti biologici che si aggravano tra i 40-55 decibel e diventano molto pericolosi sopra i 55 decibel.

Di conseguenza la decantata sostituzione del "fleet mix" degli aeromobili nella realtà delle movimentazioni trevigiane, che sono sempre quelle più critiche, comporta trascurabili benefici; non sono i 5 o 10 decibel in meno a fare la differenza, il problema più rilevante è costituito dalla **ripetitività** degli eventi e quindi sul territorio la segnalata diminuzione dell'impronta acustica dell'aeroporto non viene percepita.

Osservazione n° 2

Il proponente in merito alla zonizzazione aeroportuale riferisce:

Nel 2003 con ordinanza ENAC n. 16 è stata approvata la zonizzazione aeroportuale dell'aeroporto di Treviso. La mappatura acustica è stata elaborata utilizzando il modello di calcolo previsionale INM versione 6.

La Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997, ha concluso i suoi lavori con l'approvazione dell'intorno aeroportuale e quindi della relativa zonizzazione, facendo riferimento allo scenario di traffico **2001**.



Tra i dati in ingresso allo strumento modellistico, quelli che rivestono maggior importanza sono relativi al giorno medio di traffico. Sono pertanto considerati sia il numero delle operazioni aeree sulla base delle quali il software ha eseguito l'elaborazione, sia i diversi modelli di aeromobile operativi nel **2001**:

□ B727-100 - □ DC9 - □ A321 - □ MD80 □ B737-200 - □ B737-300 - □ B1-11/500 - □ C650 - □ C550.

Si evidenzia come alcuni degli aeromobili operativi negli anni passati (DC9, i B1-11-500, B727-100 e i B737-200) determinassero dei livelli di rumore (SEL Single Event Level) superiori a **100 dB(A)** nelle aree più prossime al sedime, oggi non riscontrabili per nessun modello. Il rinnovo progressivo della flotta aerea, grazie all'evoluzione tecnologica, ha prodotto quindi dei significativi miglioramenti in termini di abbassamento delle emissioni sonore specifiche.

Anche da quanto dichiarato dal gestore, si evince chiaramente che non esiste una significativa differenza tra il rumore prodotto dagli aeromobili moderni da quelli operativi in periodi precedenti, durante le operazioni di decollo.

A riguardo del modello di calcolo previsionale utilizzato per la simulazione degli effetti acustici, è stato utilizzato il modello **INM versione 6**, valutato dal gestore «*modello statistico e non deterministico, ossia è in grado di dare una buona rappresentazione di uno scenario medio sul lungo periodo, ma è meno affidabile nella riproduzione di un singolo evento. Le cause sono da attribuirsi da un lato all'algoritmo di propagazione che è molto semplificato soprattutto nel considerare i parametri meteorologici (per esempio la velocità del vento non è considerata), dall'altro all'elevata variabilità delle configurazioni di peso e aerodinamiche degli aeromobili e quindi dei profili di volo, rispetto a quelle simulate*».

Nelle recenti simulazioni il gestore ha sempre utilizzato il modello di calcolo **INM**; al riguardo è doveroso evidenziare una segnalazione di **HAEROABITAT**:

«La quasi totalità delle mappe acustiche aeroportuali del Belpaese sono state eseguite con INM e, forse, la maggioranza con versioni INM inferiori al 7.0. Probabilmente con versioni 6.2 e quindi del tutto superate.

Non solo perché i volumi di traffico e le tipologie degli aeromobili operativi non corrispondono a quelle reali ma anche perché gli stessi "masterplan" al 2020 e 2030 non hanno utilizzato il nuovo sistema AEDT.

Aviation Environmental Design Tool (AEDT) è già alla terza versione, la 2C. Le tipologie delle flotte degli aeromobili è stata adeguata non solo ai nuovi e più evoluti modelli di velivoli e propulsori, ma soprattutto alle ultime tecniche e procedure di decollo e atterraggio: quelle a minor impatto acustico sul territorio».

In prospettiva dell'applicazione delle nuove rotte di decollo, la **zonizzazione acustica aeroportuale** deve essere aggiornata, unitamente ai **Piani di Rischio** da parte delle Amministrazioni di Comuni coinvolte.

Da quanto riportato, per la determinazione della zonizzazione l'anno di riferimento utilizzato in ingresso dello strumento modellistico è l'anno **2001** sia per il numero di operazioni aeree sia per i diversi modelli di aeromobile operativi. Analizzando il consuntivo delle movimentazioni riscontrate nell'anno 2001, risulta:

aviazione commerciale = 6.368 + aviazione generale = 3.501 = Totale n° 9.869

Il calcolo quindi è stato basato su questo mix di movimentazioni annue assolutamente improponibile rispetto l'attuale impronta aeronautica che pertanto risulta anacronistica perché gli aeromobili considerati rumorosi, nel periodo considerato, vera **opzione zero**, risultavano molto meno numerosi.

Dall'anno 2000 il numero di movimentazioni giornaliere è risultato sempre in incremento rispetto al limite autorizzato, che non è mai stato ambientalmente avallato né da appropriati monitoraggi ambientali, rispettosi delle Normative vigenti né dalla riconsiderazione della zonizzazione acustica aeroportuale, prevista con cadenza biennale.

Le zone **A - B e C** sono individuate - in applicazione di quanto previsto dal DM 31 ottobre 1997, alla luce di un criterio, che pur facendo riferimento al Livello di Rumore Aeroportuale (LVA) riscontrato, utilizza, quale parametro, esclusivamente le soglie "**massime**" invalicabili, e non quelle minime (in zona **A**, l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A) - in zona **B** l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A), in zona **C** può superarlo), ragion per cui all'interno della fascia di rumore 0/65 db, **non essendo prevista una soglia minima per la zona B e C, la ripartizione del territorio in Zona A, piuttosto che B o C è proprio frutto di quelle scelte discrezionali e strategiche che caratterizzano la pianificazione.**

Non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente - come correttamente fatto notare dal giudice di prime cure, efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto sussumibile in quegli "*atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative*", per i quali il D. Lgs. n. 152/2006 (Testo Unico Ambiente) impone la **V.A.S.** [Aprile 2014 - ARPA Lazio - Bollettino di informazione acustica Aeroporto di Fiumicino - Leonardo da Vinci: n° 26].

Osservazione n° 3

Il proponente in riferimento alle attività dell'aeroporto per minimizzare l'impatto acustico al suolo,

evidenzia:

Nella pista dell'aeroporto di Treviso l'atterraggio avviene su testata 07, mentre i decolli avvengono in maggioranza dalla testata 25 dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso. **I decolli dalla testata 07 sono ammessi per i voli diretti verso est, ma in numero notevolmente limitato rispetto a quelli previsti per la testata opposta.** Attualmente (2015) il 97% dei decolli è avvenuto da testata 25, **sorvolando pertanto il comune di Quinto di Treviso, che quindi si trova ad essere il territorio maggiormente impattato.**

In sede di Commissione ex art. 5 DM 31.10.1997 si è già avviata una procedura che prevede di effettuare, **compatibilmente con le limitazioni gestionali, 6 decolli al giorno da testata 07.**

La variazione della modalità dei decolli nell'aeroporto di Treviso è stata presa in considerazione come azione di mitigazione nei confronti del territorio comunale di Quinto di Treviso da parte della Commissione Aeroportuale.

Valutando la procedura ed in considerazione di valutazioni dirette in occasione di specifiche operazioni, si riscontra un notevole peggioramento ambientale da parte dei Residenti nelle immediate vicinanze; innanzitutto non esiste la benché minima protezione naturale o artificiale e le prime abitazioni in via Pelosa ed immediatamente nel centro residenziale di via Nogarè, dove è ubicata l'abitazione n. 22 dichiarata in zona **B**, risultano sottoposte a un terribile inquinamento acustico, vibrazionale ed atmosferico.

E' inconcepibile prevedere una residenza civile in tale area che nella nuova zonizzazione acustica aeroportuale dovrebbe rientrare quasi interamente in zona vietata B, oltre al maggior coinvolgimento residenziale di una estesa porzione di area in zona A ed alla negativa influenza di tutti i decolli da testata 25.

Altro fronte da tenere in considerazione riguarda il coinvolgimento dell'abitato dei quartieri di Treviso: San Giuseppe – Sant'Angelo – Santa Maria del Rovere – San Zeno – San Lazzaro - Ghirada – San Trovaso – Frescada (Preganziol) ed i paesi contermini; il raggio di curvatura della rotta di decollo in prossimità della tangenziale di Treviso, che consente un basso gradiente di risalita ed il numero di movimentazioni, richiedono un pesante infausto coinvolgimento ambientale.

Osservazione n° 3

Per la valutazione degli impatti il proponente riporta:

Relativamente alla fase di esercizio, la valutazione degli impatti viene sviluppata per tre diversi scenari:

1. Un primo scenario che chiameremo **Scenario di riferimento**, correlato alla **prescrizione interlocutoria del 2007 che ha imposto un limite di movimenti aerei annui pari a 16.300**. Si tratta di uno scenario ricostruito in modo fittizio (si vedano sotto le impostazioni utilizzate) che rappresenta, rispetto alla suddetta prescrizione, una base di valutazione, rispetto alla quale verranno confrontati sia lo **stato di fatto** sia lo **scenario di sviluppo al 2030**.

Lo scenario ricostruito in modo fittizio non corrisponde all'anno della prescrizione interlocutoria bensì all'anno di riferimento dei 16.300 movimenti/anno cioè 2004 in cui la composizione della flotta aerea era diversa da quella presa in considerazione nello scenario ricostruito (2014).

Anno 2004 - aviazione commerciale = 9.350 mov./anno + aviazione generale = 6.922 mov/anno

Anno 2014 - aviazione commerciale = 14.432 mov./anno + aviazione generale = 3.370 mov/anno

2. Lo **Stato di fatto** (coincidente con l'**opzione zero**, che rappresenta cioè con uno scenario previsivo senza intervento) che è riferito allo stato dell'ambiente rilevato nell'anno 2015, ultimo anno utile in cui sono disponibili i dati.

Come già riferito in altro capitolo, si ribadisce che l'**opzione zero** riferita all'anno 2015 risulta anacronistica e non veritiera. Il riferimento per tale opzione deve essere proiettato al periodo di

inizio attività aeroportuale che è stata approntata senza alcun controllo di base, pertanto una corretta impostazione del problema deve prevedere **il rispetto del limite di movimenti annui autorizzato: 16.300 e la corrispondente verifica di compatibilità ambientale sotto l'aspetto dell'inquinamento acustico, atmosferico e di deposizione**, includendo anche il tipico apporto aeronautico non previsto dalla Normativa italiana: **«nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti»**.

Le centraline di rilevamento acustico nel dintorno del sedime aeroportuale sono state inserite nel febbraio 2010 e ciò serve a dimostrare che in tutto il precedente periodo non è mai stata espletata la verifica acustica da parte del gestore né tantomeno da **ARPAV**.

È stato dichiarato dal gestore che le tre centraline sono tutte posizionate in zona **A** e nel territorio del Comune di Quinto di Treviso, per i seguenti motivi:

- tutti i decolli eseguono la stessa procedura di salita iniziale;
- il nucleo abitato di Quinto di Treviso direttamente interessato dalla proiezione al suolo della rotta di sorvolo è localizzato a circa 2.500 metri dalla testata di pista 07.

I decolli che hanno sempre eseguito la stessa procedura, oltre che interessare il nucleo abitato di Quinto di Treviso (abitazioni distano circa 50 metri dalla testata di pista 07 oltre che adiacenti al perimetro del sedime), coinvolgono pesantemente anche i quartieri della città di Treviso: S. Angelo – Canizzano – S. Giuseppe – S. M. del Sile – San Zeno – San Trovaso - Ghirada.

Il sistema di monitoraggio è costituito da un numero insufficiente di stazioni di rilevamento periferiche.

Il numero totale di centraline deve garantire il rilevamento acustico sia in zona **A** sia in zona **B** con un numero adeguato di stazioni di monitoraggio, dove è necessario misurare e distinguere gli eventi di origine aeronautica da quelli dovuti ad altre sorgenti, deve comprendere anche la **rilevazione del rumore a terra**; per queste stazioni deve essere determinato in modo preciso ed accurato il contributo del rumore di origine aeronautica ai fini della valutazione dell'indice del livello di valutazione del rumore aeroportuale LVA e/o dell'estensione della zonizzazione acustica aeroportuale con le zone A-B-C.

Altre stazioni devono essere presenti nell'intorno del sedime aeroportuale in zone adiacenti la zona **A**, dove vige la caratterizzazione acustica comunale, come in prossimità di abitazioni in testata 25 a Treviso e in testata 07 a Quinto di Treviso.

Le 4 centraline posizionate dal gestore lasciano scoperto molto territorio coinvolto dal disagio ambientale e quella posizionate in via Contea (Scuola Materna S. Giorgio) è installata troppo vicina a fabbricati.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, nell'Istruttoria VIA - Parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014, ribadiva:

5. Il monitoraggio acustico che definisca una nuova e aggiornata Caratterizzazione Acustica del sedime aeroportuale (air-side e land-side) anche al suo esterno basandosi sul traffico attuale anche in riferimento al D.Lgs. 194/2005 di attuazione alla Direttiva 2002/49/CE. Monitoraggio anche sui principali recettori sensibili ed anche sugli edifici residenziali nella parte urbana sotto la proiezione dei decolli nel Comune di Quinzano d'Oro di Treviso, con gli opportuni microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati, il tutto come previsto dal DM 31/10/1997 e dal DM 30/05/1999. Il monitoraggio dovrà essere attuato secondo i criteri di strumentazione prevista dalla norma, rilevando oltre che gli LVAj annuali (SEL (Sound Exposure Level o Single Event Level) cioè il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta in modo coordinata e definita nelle operazioni di misura, controlli ed efficienza dei sistemi di rilevamento da ARPA della Regione Veneto.
6. Qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati sugli edifici circostanti rivelassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa nazionale, comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere l'installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tale da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 05/12/1997. Detti infissi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termico-igrometrico e del comfort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento. In accordo con i Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso e con la Regione Veneto dovrà essere valutato l'impatto acustico di tutte le attività a servizio dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3, comma 2, il rispetto dei limiti di immissione.
7. E' fatto divieto del traffico aereo notturno fino all'approvazione delle nuove procedure di decollo PBN, fatto salvo per il traffico sanitario in emergenza.

Queste sono le prescrizioni che debbono essere attuate nell'espletamento del monitoraggio acustico nel territorio circostante il sedime aeroportuale, che non sono mai state rispettate.

Inoltre necessita prendere in considerazione i parametri "**Costi - Benefici Ambientali**" del progetto che consideri tutti i costi ed i benefici economico – ambientali – sociali dell'intervento.

3. Lo stato di progetto, che chiameremo **Scenario 2030**, dove viene valutato lo scenario di previsione al 2030 e la relativa configurazione aeroportuale.

- **rotte** di decollo e atterraggio: nuove rotte di decollo da testata 07 e da testata 25, 10 decolli al giorno da testata 07 (dirigendo i velivoli su Treviso), atterraggi su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso) come da tracciati radar al 2015.

Per il numero di decolli giornalieri su Treviso è previsto un incremento sino ad una soglia ritenuta dal gestore come "**carico massimo per il territorio di Treviso**", privilegio che non compete agli altri centri abitati coinvolti dalle analoghe e ben più consistenti movimentazioni giornaliere; la condizione esposta comunque dovrà essere avallata dalla Commissione Aeroportuale e in generale la nuova rotta di decollo deve essere autorizzata dalle Autorità preposte.

- ***i dati reali del numero di dipendenti dell'aeroporto hanno dimostrato che essi aumentano proporzionalmente di 1/3 rispetto all'aumento dei passeggeri.**

** come da riferimenti bibliografici (International Energy Agency, 2016; Ciferri, 2016; Malan, 2016).

Nella relazione: **GLI EFFETTI SOCIOECONOMICI DELL'AEROPORTO CANOVA – Treviso** 19

novembre 2014 è stato segnalato:

OCCUPATI DIRETTI	1.115
Occupati presso AER TRE S.p.A.	140
Occupati in attività on site	425
Occupati in attività off site	550

I 1.115 posti attuali sono al di sotto delle indicazioni della letteratura internazionale, essendo riferiti ai 2.636.000 passeggeri del 2013 (in realtà: 2.179.396).

Un ulteriore chiarimento lo riporta quanto segnalato nell'**ALLEGATO "A" alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014 – Commissione Regionale V.I.A. Parere n. 483 del 05/11/2014:**

"Pertanto si stima il numero di posti di lavoro per milioni di passeggeri, che potrebbero derivare per effetto dell'aumento annuale dei flussi di passeggeri nell'Aeroporto Canova di Treviso a 4.311.000 passeggeri per complessivi posti di lavoro (indotto + indiretto + diretto), risulta dal confronto fra l'anno 2010 e l'anno 2030; risulta un incremento dell'impatto diretto da 2.043 a 4.095 occupati, impatto indiretto da 2.457 a 4.927; impatto indotto da 1.124 a 2.255".

In dettaglio:	Anno	Passeggeri	Posti lavoro
	2010	2.150.000	5.624
	2015	2.905.000	7.599
	2020	3.368.000	8.811
	2030	4.300.000	11.277

Questo è un argomento su cui il gestore può sbizzarrirsi a riportare cifre gonfiate ed impossibili di verifica, dimostrazione dell'assoluta inaffidabilità delle stime sugli impatti socio economici dell'aeroporto Canova e della improponibilità a confronto con la realtà.

Osservazione n° 4

In riferimento allo scenario di riferimento il proponente riferisce:

Il primo scenario analizzato, lo Scenario di riferimento, è correlato alla prescrizione interlocutoria del 2007 che avrebbe indicato un limite di movimenti aerei annui pari a 16'300.

Si tratta di uno scenario ricostruito in modo fittizio che rappresenta, conforme alla suddetta prescrizione, una base di valutazione, rispetto alla quale verranno confrontati gli altri scenari (Stato di fatto e Scenario 2030). Lo scenario di riferimento è uno scenario virtuale, riferito all'anno 2014 (in cui si sono avuti 17'802 voli), per il quale le operazioni registrate nelle tre settimane ex DM 31.10.1997 vengono "normalizzate" rispetto al vincolo previsto dei 16'300 movimenti annui. In pratica i dati di operatività medi dei 21 giorni sono stati corretti secondo un fattore moltiplicativo (pari a 16.300/17.802) che ha portato lo scenario reale a quello contingentato virtuale.

Come precedentemente segnalato lo scenario ricostruito in modo fittizio non corrisponde alla realtà, in quanto nell'anno 2007 la composizione della flotta aerea era diversa da quella presa in considerazione nello scenario ricostruito (2014).

Osservazione n° 5

Il proponente per la caratterizzazione dello scenario di riferimento – Aeromobili: i campioni di riferimento per il calcolo dell'LVA, evidenzia:

La determinazione del campione di traffico aereo nello Scenario di riferimento è stata svolta secondo due obiettivi.

Il primo prevede la stima dei livelli **LVA** rispetto a un campione giornaliero medio, suddiviso nel periodo diurno, 06:00 – 23:00, e notturno, 00:00 – 06:00 e 23:00 – 24:00, delle tre settimane individuate secondo il D.M. 31.10.1997.

Il secondo prevede il calcolo del **LAeq** nella componente diurna, 06:00 – 22:00, e nella componente notturna, 00:00 – 06:00 e 22:00 – 24:00. Per questo si è optato per considerare ancora la giornata media delle tre settimane citate, suddividendola nei due diversi periodi di osservazione.

La caratterizzazione acustica non deve essere mirata solo sui recettori sensibili ma anche sugli edifici residenziali presenti nella parte urbana sotto la proiezione degli atterraggi e decolli, che con le nuove rotte risulteranno notevolmente ampliati, con gli opportuni microfoni posizionati all'esterno ed all'interno dei fabbricati e con l'applicazione di conseguenti opere mitigative, come giustamente riportato dalla Commissione nazionale VIA-VAS.

Dopo una ventennale attività aeroportuale trevigiana sempre in incremento, la valutazione acustica nel territorio non deve basarsi su calcoli statistici ottenuti da modello obsoleto ma devono essere avallati da opportune e capillari verifiche in campo, localizzate soprattutto nei punti più critici ed in prossimità di abitazioni:

- **Treviso:** testata 25 a San Giuseppe/Sant'Angelo - da via della Moncia a via Nogarè a Canizzano – confine sedime aeroportuale - laterali strada Noalese;
- **Quinto di Treviso:** confine sedime aeroportuale - laterali via Noalese - via Pelosa – via Nogarè – via Costamala – via M. Del Monaco - zona Municipio –

Il Decreto 20 maggio 1999 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione ai livelli di inquinamento acustico"

Art. 2 – monitorare singole operazioni decollo/atterraggio al fine del rispetto delle **procedure antirumore** (ottimizzare le proiezioni al suolo delle rotte a tutela delle popolazioni esposte).

Art. 3 – i sistemi di monitoraggio devono essere composti da un **numero di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti, idoneo a monitorare l'intorno aeroportuale.**

" **5** – le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare, situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento e di allontanamento dei velivoli.

" **7** – **comma 4:** gli indici **la-lb-lc** caratterizzano gli aeroporti dal punto dell'inquinamento acustico.

– **comma 5:** *Le azioni di risanamento acustico all'art. 10, comma 5 legge 26 ottobre 1995 e successive modifiche/integrazioni (I gestori di servizi pubblici di trasporto hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento e di abbattimento del rumore con tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 7% dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore) sono rivolte alla riduzione del valore degli indici **lb** e **lc**", che unitamente all'indice **la** caratterizzano gli aeroporti dal punto di vista dell'inquinamento acustico.*

- **comma 6:** le Commissioni definiscono gli indici **la-lb-lc**, relativi all'aeroporto di competenza. Tale dato, reso pubblico

La classificazione "acustica" degli aeroporti, dopo aver definito le zone di rispetto, richiede

quindi che vengano definiti gli Indici **Ia, Ib, Ic**.

Gli indici summenzionati dipendono dall'estensione dell'intorno aeroportuale, misurata in ettari, dall'estensione delle zone A, B e C, dall'estensione delle aree residenziali ricadenti in ciascuna delle predette zone e dalla densità abitativa territoriale intesa come numero di abitanti per ettaro residenti in dato territorio.

Tali indici caratterizzano gli aeroporti dal punto di vista dell'inquinamento acustico e sono definiti dalla Commissione Aeroportuale. I dati, corredati della documentazione a supporto, devono essere trasmessi al Ministero dell'Ambiente ed all'ENAC - Direzione Politiche Sicurezza e Ambientali."

Presso l'aeroporto di Treviso la presente Normativa non risulta applicata!

Osservazione n° 6

In merito alle mappe, agli indici LVA e ai rilevamenti riscontrati, lo stesso gestore segnala:

.... sono individuate le zone A, B e C previste dal DM 31.10.1997, rispetto ai cui limiti si evidenziano le aree in cui si hanno dei superamenti. **Tali superamenti possono essere spiegati da una concausa di fattori, fra i principali l'aumento delle operazioni giornaliere e la variazione del fleet-mix.**

Il gestore candidamente ammette che nella attuale situazione gestionale dell'aeroporto si è sempre superato il limite consentito del valore del Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (**LVA**) nella maggior parte delle zone limitrofe alla zonizzazione acustica aeroportuale, in cui vige il limite **60 dB LVA**.

Questo dimostra che la zonizzazione, che fa riferimento ai dati di traffico dell'anno 2001, approvata nel 2003 è nei fatti non corrispondente alla realtà e tale constatazione avrebbe dovuto pretenderne il rispetto con l'immediata attuazione delle misure di riduzione e contenimento del rumore generato dagli aeromobili da parte del gestore. L'inattendibilità di tale situazione dimostra il mancato rispetto della Normativa di Legge che è sempre stata denunciata alle Autorità preposte, confermata anche dai rilevamenti ARPAV effettuati in anni precedenti:

- *Nell'anno 2011, con aeroporto inattivo, i valori riscontrati sono risultati pressoché nella norma;
- *Nell'anno 2012 il **livello notturno di immissione della zonizzazione acustica comunale di Treviso e Quinto di Treviso è superato in tutti i siti campionati** mentre il **livello diurno è superato in tutti i siti di Quinto di Treviso**.
- *Negli anni 2013 – 2014, nei siti analizzati in **zonizzazione acustica comunale a Quinto di Treviso, tutti i valori risultano superiori ai limiti consentiti dalla zonizzazione acustica comunale, compresi LVA**).

La variazione del "fleet mix" con velivoli moderni, secondo quanto ripetutamente riferito dal gestore, ha diminuito l'impatto acustico ma è il **numero di movimentazioni** che comporta l'incremento dell'indice di LVA, come previsto dalla relativa formula di calcolo.

Per maggior dettaglio e allo scopo di avere una baseline per gli altri scenari, si presentano i valori di LVA calcolati presso le centraline del sistema di monitoraggio. Non è tuttavia possibile un confronto con gli indici reali calcolati dai rilevamenti essendo lo Scenario di riferimento uno scenario virtuale.

Scenario di riferimento - LVA simulati alle centraline di monitoraggio

CENTRALINA	2014
1651 (Scuola Materna S. Giorgio)	62.6

1654 (Campetto Canizzano)	58.9
1657 (ex incrocio Via Contea)	61.8 (eliminata)
1656 (Caserma Alpini)	60.7
1658(Via S. Bertilla Moscardin)	46.4

In sostanza il gestore fa riferimento alle sue centraline installate e presenti sul territorio però i valori di LVA riportati nella presente documentazione sono originati da simulazioni teoriche che non possono essere confrontate con gli indici reali calcolati dai rilevamenti.

Il buon senso dovrebbe suggerire la situazione opposta in quanto, dopo anni di movimentazioni aeree, dovrebbe essere disponibile una consolidata casistica con dati reali; se ne ricava la dimostrazione che nella realtà non vengono determinati rilevamenti che richiedono il supporto di tracce radar fornite da ENAV per imputare a ciascun movimento in decollo i dati: LVAj – SEL.

...., i risultati della simulazione inducono a pensare a possibili situazioni critiche sia nel Comune di Treviso sia nel Comune di Quinto di Treviso.

È tuttavia quest'ultimo quello su cui si hanno, sia nel periodo diurno sia nel periodo notturno, le situazioni più critiche. Per esempio a est di Via Marconi fino e oltre Via Giorgione, così come nella parte ovest del centro (da Via Donizetti): **analisi ARPAV**.

I dati riscontrati sul territorio testimoniano senza ombra di dubbio che i limiti imposti dalle zonizzazioni acustiche comunali vengono superati in ampie fasce di territorio mentre i dati della simulazione fanno solo pensare a possibili situazioni critiche.

Non si possono accettare le provocazioni supportate dal gestore con le simulazioni teoriche; la realtà cui è sottoposta la maggioranza della popolazione è improponibile sia nel periodo diurno che notturno.

Dal mattino sino alle ore 24.00 non si può sopportare tale situazione ambientale, aggravata negli orari di punta e in orario di riposo notturno, ben conoscendo le conseguenze sulla Salute Pubblica apportate dall'inquinamento acustico oltre che atmosferico ed elettromagnetico. Il tutto determina una condizione di vita inaccettabile!

I dati dei livelli di rumorosità presentati dal gestore in base a calcoli teorici sono da ritenere inattendibili!

Osservazione n° 7

In riferimento all'esposizione della popolazione al rumore aeroportuale per la componente aeronautica, il proponente riporta:

In Tabella C6-12 viene illustrata l'esposizione della popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto calcolando il numero di persone sottoposte ai diversi livelli di LVA ovvero che si trovano nelle ipotetiche zone A e B del DM 31.10.1997 (60-65 dB(LVA) e 65-75 dB(LVA)) e nella fascia esterna alla zonizzazione fra i 55 dB(LVA) e i 60 dB(LVA).

Tabella C6-12 Scenario di riferimento - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA.

LIVELLI	TREVISO	QUINTO DI TREVISO	TOTALE	TOTALE zonizzazione 2003	DIFFEriferim zonizz 20
65-75 (B)	0	4	4	0	4
60-65 (A)	152	1368	1520	777	743
Totale (A,B)	152	1372	1524	777	747
55-60	1022	3504	4526	-	-
Totale	1174	4876	6050	-	-

e nelle considerazioni conclusive sullo scenario di riferimento:

I superamenti registrati rispetto ai limiti imposti dalla zonizzazione acustica del 2003, così come il raddoppio della popolazione esposta ai livelli superiori a 60 dB(LVA) non appaiono imputabili all'aumento dei movimenti

complessivi – nel 2003 lo scalo faceva registrare circa 15.500 operazioni – quanto alla variazione del fleetmix, soprattutto alla maggior presenza di aeromobili con peso al decollo superiore a 50 tonnellate.

Come evidenziato nel capitolo successivo, dati i carichi di traffico sullo scalo e il contesto urbanizzato in cui è inserito, la variabilità del fleet-mix, anche per quanto concerne il peso della componente notturna, può determinare condizioni di impatto diverse, soprattutto in rapporto alla popolazione esposta ai livelli di rumore più elevati.

Da un punto di vista generale tuttavia, i superamenti rispetto ai limiti previsti sia dalla zonizzazione acustica aeroportuale, sia dai Piani di classificazione acustica dei Comuni, seppur variabili, riguardano ampie zone e richiedono interventi di contenimento che vengono proposti per lo Scenario 2030.

Come già riportato, lo scenario di riferimento (opzione zero) deve essere considerato quello riferito all'anno 2004, anno in cui è riferito il numero di movimentazioni annue autorizzate che consentivano 16.272 movimentazioni.

Nel precedente capitolo, il gestore afferma:

Tali superamenti possono essere spiegati da una concausa di fattori, fra i principali l'aumento delle operazioni giornaliere e la variazione del fleet-mix.

mentre in questo:

I superamenti registrati rispetto ai limiti imposti dalla zonizzazione acustica del 2003, così come il raddoppio della popolazione esposta ai livelli superiori a 60 dB(LVA) non appaiono imputabili all'aumento dei movimenti complessivi.

Massima coerenza!

Osservazione n° 8

Per lo stato di fatto (anno 2015) il proponente riferisce:

Lo Stato di fatto rappresenta lo scenario del 2015, l'anno più recente in cui sono disponibili i dati.

Ulteriore dimostrazione della qualità di gestione dell'attività presso l'aeroporto di Treviso, autoritaria e senza alcun vincolo, con l'avallo delle Autorità preposte al controllo.

Per le mappe e indici LVA:

Come per lo Scenario di riferimento tali **superamenti sono da attribuirsi alla crescita del traffico aereo di tipo Commerciale**, ma risultano verosimilmente accresciuti per effetto delle correzioni apportate al modello di calcolo.

Stato di fatto - Dati LVA simulati e misurati.

CENTRALINA	LVA SIMULATO	LVA MISURATO	DIFFERENZA
1651(Scuola Materna S. Giorgio)	62.3	62.3	0
1654(Campetto Canizzano)	58.4	56.6	+1.8
1657(ex incrocio via Contea)	61.3	61.0	+0.3
1656(Caserma Alpini)	60.4	60.6	-0.2

I valori di LVA segnalati sono gestiti interamente dal gestore senza alcun riscontro di validazione da parte di ARPAV; nelle centraline 1656 – 1657, in prossimità delle rotte di atterraggio e decollo con area estremamente urbanizzata, si riscontrano superamenti e la centralina 1651, in posizione non regolamentare, indica un valore elevato per la scuola ivi presente.

Riguardo l'esposizione della popolazione al rumore per la componente aeronautica:

Si presenta anche il confronto con le condizioni previste dalla zonizzazione acustica aeroportuale del 2003.

Tabella C6-22 Stato di fatto - Popolazione esposta ai diversi livelli di LVA.

LIVELLI	TREVISO	QUINTO DI TREVISO	TOTALE	TOTALE zonizzazione 2003	DIFFERENZA 2015 - 2003
65-75 (B)	0	0	0	0	0
60-65 (A)	68	1062	1130	777	343
55-60	990	3506	4496	-	-
TOTALE	1058	4568	5626	-	-

Come si può osservare, in termini assoluti, il carico maggiore è sostenuto dal comune di Quinto di Treviso con, verosimilmente, oltre 1000 persone sottoposte a livelli superiori a 60 dB (LVA). Inoltre, rispetto allo Scenario di zonizzazione del 2003, per il quale sono disponibili solo le fasce di interesse, si può stimare un incremento della popolazione esposta di oltre il 40% (+343 persone).

Da un confronto con lo Scenario di riferimento, invece, **gli impatti risultano inferiori a fronte di una maggior operatività complessiva per effetto di un diverso fleet-mix, ma soprattutto di una diversa distribuzione del volato fra periodo diurno e notturno.**

Le considerazioni del gestore risultano inverosimili; gli impatti sul clima acustico del territorio sono dovuti specificatamente dal **numero di movimentazioni giornaliere**, come riconosciuto dallo stesso gestore e dalla **ripetitività** delle operazioni. Sono molti anni in cui la composizione della flotta aerea operante presso l'aeroporto di Treviso è costituita da aerei Boeing 737/800 e AIRBUS 320 in estrema minoranza; come si può sostenere che gli impatti siano influenzati da un diverso "fleet mix"?

E' stato precedentemente evidenziato dallo stesso gestore che tutti gli aerei, moderni e non moderni, in fase di decollo superano abbondantemente i **100 dB**; in fase di atterraggio qualsiasi aeromobile che sfiora le abitazioni ad ogni operazione provoca lo stesso fastidio sia come rumore sia come turbolenza sia come sicurezza e disagio psicologico.

Le operazioni cui è sottoposto il territorio circostante l'aeroporto sono sempre quelle più critiche e non c'è nessuna diversità di comportamento arrecato dalle varie flotte circolanti.

La diversa distribuzione del volato fra periodo diurno e notturno ormai diventa una farsa; il gestore ha sempre gestito l'attività soddisfacendo qualsiasi esigenza operativa anche in periodo notturno e non ha mai trattenuto nessun aereo in ritardo. Nel contesto urbanizzato intorno all'aeroporto, un solo movimento notturno causa estremo disagio e non si è riscontrata la diversa distribuzione segnalata; addirittura nel presente piano si vuole pianificare l'estensione della attività sino alle ore **24.00**. Sarebbe una soluzione apportatrice di estremo disagio foriera di **esasperazione**.

In merito all'esposizione della popolazione, le tabelle riportano numeri incomprensibili ed inconcepibili:

Livelli Decibel (2015)	Scenario di riferimento (fittizio 2014)		Scenario di fatto	
65 – 75 (B)	Treviso =	0 - Quinto 4	Treviso =	0 - Quinto
0				
60 – 65 (A)	" =	152 " 1.368	" =	68 "
1.062				
55 – 60	" =	1.022 - " 3.504	" =	990 - "
3.506				
4.568	Totale	1.174 4.876	1.058	

In sostanza, a fronte di un sensibile incremento di movimentazioni aeronautiche si vuol dimostrare che l'impatto acustico riguardi un numero inferiore di popolazione esposta, a parità di modalità esecutiva.

Il Comitato ed i Residenti ritengono tale conclusione semplicemente assurda ed inconsistente!

Il proponente nelle considerazioni conclusive sullo stato di fatto pontifica:

Sia nell'analisi delle singole componenti, sia nell'analisi del loro effetto combinato, tali situazioni (**criticità**) sono da escludere.

.... si possono tuttavia individuare degli interventi di mitigazione finalizzati a creare per il futuro migliori condizioni per gli abitati, soprattutto quello di Quinto di Treviso, posti in prossimità dello scalo.

Secondo il gestore non esistono criticità, però valuta necessari interventi di mitigazione per attenuarle!

Osservazione n° 9

Per lo scenario 2030 si rileva:

In virtù delle criticità note, evidenziate nello Stato di fatto, il gestore ha dato incarico a ENAV di individuare delle nuove rotte di decollo ai fini di indirizzare gli aeromobili su aree a minor densità abitativa.

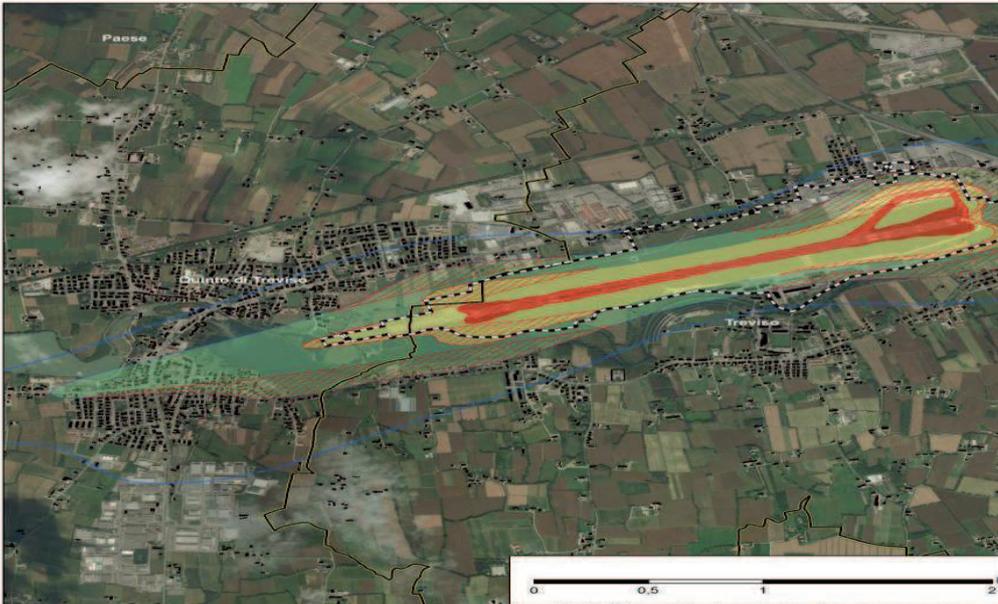
In considerazione delle stime di crescita, lo Scenario 2030 prevede 68.3 operazioni giorno.

Il gestore già prevede il non rispetto di quanto previsto dal Piano presentato:

$68,3 \times 365 \text{ gg} = 24.929/\text{anno}$ - Preventivo = 22.500 operazioni/anno: $365 \text{ gg} = 62$ operazioni/gg].

Per le mappe e indici LVA:

In Figura C6-28 si evidenziano le aree in cui si hanno dei superamenti rispetto ai limiti di zonizzazione.



Come si evince dalla lettura della mappa LVA per lo Scenario 2030, rispetto alla situazione di baseline (2015), si può osservare che l'introduzione delle nuove procedure di volo porta comunque a impatti contenuti sulle zone abitate di Quinto di Treviso, se non addirittura in qualche caso a leggeri miglioramenti.

In Tabella si illustrano le differenze nei livelli calcolati presso le centraline.

CENTRALINE	2015	2030	DIFFERENZA
1651 (Scuola Materna S. Giorgio)	62.3	61.8	-0.5
1654 (Campetto Canizzano)	58.4	60.3	1.9
1657 (ex incrocio via Contea)	61.3	61.1	-0.2
1656 (caserma Alpini)	60.4	60.3	-0.1
1658 (via Boscardin)	45.7	56.0	10.3

Si hanno invece incrementi importanti sulla centralina di **via Canizzano (1654)**, su cui tuttavia il modello ha fatto registrare una significativa sovrastima, per effetto della nuova rotta di decollo da pista 25, e naturalmente nella centralina **1658** posta in **Via Santa Bertilla Boscardin** per effetto dello spostamento di una decina di partenze in direzione Treviso.

Nell'anno di riferimento 2030 in tutte le centraline segnalate la situazione acustica riferita a LVA risulta estremamente critica, altro che impatti contenuti a Quinto di Treviso!

Si ribadisce che la localizzazione dei ricettori acustici non è posizionata nei punti a maggior coinvolgimento ambientale da parte delle operazioni di movimentazione sia nel territorio di Treviso sia di Quinto.

La mappa LVA non prende minimamente in considerazione un ampliamento della zona B né tantomeno della zona A sotto la proiezione delle nuove rotte ipotizzate sia in uscita a Quinto sia a Treviso; i raggi di curvatura previsti da ENAV consentono bassi gradienti di risalita che incideranno inevitabilmente sul disagio acustico nel territorio.

Osservazione n° 10

Il proponente in merito all'esposizione della popolazione al rumore per la componente aeronautica riporta:

Per quanto concerne gli impatti sulla popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto, senza valutare fenomeni di crescita o decrescita demografica per i Comuni interessati, utilizzando cioè lo stesso dataset dello Scenario di riferimento e dello Stato di fatto, si è calcolato il numero di persone che nello Scenario 2030 ricadono nelle tre fasce 55-60, 60-65, 65-75 dB(LVA). I Comuni interessati a livelli superiori a 55 dB(LVA) sono anche nello scenario futuro Quinto di Treviso e Treviso.

Tabella C6-35 Scenario 2030 - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA.

LIVELLI	TREVISO	QUINTO	TOTALE	DIFFERENZA 2030 vs 2015	TOTALE ZONIZZAZIONE 2003	DIFFERENZA 2030 vs 2003
65-75 (B)	0	0	0	0	0	
60-65 (A)	417	1047	1464	334	777	
Totale (A,B)	417	1047	1464	334	-	
55-60	1311	2801	4112	-384	-	
Totale	1728	3848	5576	-50	-	

Come si può osservare, rispetto allo Scenario di zonizzazione del 2003, l'incremento della popolazione esposta a livelli superiori a 60 dB(LVA) risulta significativo (+687 persone).

Nello scenario 2030 persiste la mancanza di Residenti in zona proibita **B** nonostante l'auspicato incremento del volo; tale mancanza è giustificata dal mancato posizionamento di centraline per il rilevamento acustico nei punti considerati più esposti in prossimità di abitazioni e dalla cronica carente presenza di ricettori in posizione corrispondente al teorico confine delle linee isofoniche **B - A**.

Le ipotetiche nuove rotte richiedono l'aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale e dei **Piani di rischio comunali**; per tale determinazione si rende doveroso predisporre rilevatori acustici nelle aree più coinvolte, in collaborazione con le Amministrazioni comunali, nel pieno rispetto delle Normative e con ufficializzazione dei dati.

Lo scenario futuro presenta rilevanti e pesanti criticità su tutto il territorio coinvolto.

Osservazione n° 10

Nelle considerazioni conclusive sullo scenario 2030 risulta:

Lo Scenario 2030 presenta, rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto, delle ipotesi di mitigazione degli impatti da rumore generato dal traffico aereo.

In particolare l'obiettivo che ci si è posti è quello di assicurare che la crescita prevista non determini peggioramenti sull'abitato di Quinto di Treviso, che è quello che ha sopportato e sopporta i carichi maggiori, senza che si generino situazioni critiche in altre aree oggi solo parzialmente (o non) interessate.

Il gestore adesso riconosce l'estrema criticità della situazione ambientale sull'abitato di Quinto di Treviso, mai riconosciuta e mai compensata con opere di mitigazione e compensazione previste dalle Commissioni VIA regionale e Nazionale. Già con l'attuale situazione i Residenti sopportano una situazione insostenibile che non consente umanamente un ulteriore incremento, mai accertata da indagini osservative sanitarie che devono essere richieste dai Sindaci, cui recentemente sembra abbiano provveduto.

Oltre a Quinto l'impostazione delle nuove rotte coinvolgerà più pesantemente il quartiere Canizzano – Sant'Angelo di Treviso con l'influenza ambientale negativa su altri quartieri della città: S: M. del Rovere – San Zeno – San Lazzaro - San Trovaso - Frescada (Preganziol) ed i paesi contermini.

Lo scenario futuro presenta rilevanti e pesanti criticità su tutto il territorio coinvolto.

Osservazione n° 11

In merito alla valutazione degli impatti si riscontra:

Considerando quanto proposto nella scala di impatto, confrontando cioè i risultati di esposizione della popolazione ottenuti nei tre scenari analizzati, si riportano nella tabella seguente le informazioni utili a giungere alla valutazione degli impatti.

Tabella C6-39 Inquadramento dei risultati ai fini della valutazione degli impatti.

Indice LVA	Incremento/diminuzione della popolazione esposta complessiva (Treviso +Quinto di Treviso)			IMPATTO		
	Stato di fatto vs Scenario di riferimento	Scenario 2030 vs Stato di fatto	Scenario 2030 vs Scenario di riferimento	Stato di fatto vs Scenario di riferimento	Scenario 2030 vs Stato di fatto	Scenario Scenar riferim
55-60 dB	-1%	-9%	-9%			
60-65 dB	-26%	+30%	-4%	POSITIVO	NEGATIVO MEDIO	POSIT
65-75 dB	-100%	0%	-100%			

Per quanto riguarda lo Scenario previsivo senza intervento (**Stato di fatto 2015**) esso presenta un impatto positivo in virtù di un accorciamento sensibile delle curve che "libera" oltre 300 persone poste entro l'isolivello dei 60 dB(LVA) nello Scenario di riferimento.

Relativamente allo Scenario 2030, si può notare che la popolazione esposta a livelli fra 60 e 65 dB(LVA) rispetto allo Scenario di riferimento diminuisce del 4% -determinando un impatto positivo- mentre rispetto allo Stato di fatto cresce del 30% -determinando un impatto negativo medio.

Tale differenza, apparentemente non giustificabile, è spiegata dal fitto addensamento dell'edificato in prossimità dello scalo, con variazioni percentuali significative fra scenari con impronte acustiche non

troppo diverse.

Interessante notare infine come lo Scenario di riferimento, che si basa sul numero di voli autorizzato dal Ministero dell'ambiente con provvedimento direttoriale del 2007, risulti lo scenario peggiore in termini di popolazione esposta, sia rispetto allo stato di fatto si addirittura rispetto allo scenario di sviluppo, a conferma del fatto che **il numero di movimenti non può assolutamente essere il criterio guida per indicare la sostenibilità ambientale di un aeroporto.**

Risulta più corretta la versione inserita nelle **conclusioni** del documento di riferimento inserito nel Piano:

Studio di Impatto Ambientale – Sezione C – Quadro di Riferimento Ambientale - RUMORE:

«... la sostenibilità ambientale di un aeroporto non si può misurare solo in base al numero di voli, ma che ad essa concorrono in modo determinante moltissimi altri fattori (fleet-mix, rotte, orari diurni o notturni dei voli, distribuzione dei decolli e degli atterraggi, ecc.) che, insieme al numero di voli, determinano l'impronta acustica e l'impatto di un aeroporto».

Il fitto addensamento dell'edificato è sempre stato presente nell'immediato contesto dell'aeroporto di Treviso e quindi è un problema costante in tutti gli scenari.

I principali indicatori della sostenibilità ambientale di un aeroporto sono costituiti da:

- * la promozione e valorizzazione del territorio
- * il rispetto e la tutela dell'ambiente con riferimento all'impatto che le strutture aeroportuali hanno sulla qualità della vita e sulla Salute Pubblica delle popolazioni che risiedono nelle zone limitrofe al sedime aeroportuale;
- * l'impatto economico come il valore commerciale in termini di costi e benefici.

E' doveroso concentrare l'attenzione sui temi della qualità, dell'ambiente, del sociale, della sicurezza, della valorizzazione delle risorse, della tutela del territorio, ben al di là di prescrizioni legali e regolamentari, per perseguire una sostenibilità concreta costruita sull'ascolto e la capitalizzazione delle diverse esigenze di tutti i portatori di interesse.

L'aeroporto di Treviso non brilla certo per la valorizzazione dell'importante territorio pertinente il **Parco Naturale del Fiume Sile** con l'invasione dell'area con le strutture aeroportuale, la selvaggia capitozzatura degli alberi di alto fusto ed il perenne sorvolo con tutte le operazioni aeronautiche.

Nel rispetto e la qualità dell'ambiente il Comitato ritiene il gestore aeroportuale inadempiente sotto tutti gli aspetti citati.

Per quanto concerne l'influenza del numero di movimentazioni la problematica è stata trattata in precedenza, ribadita anche dallo stesso gestore e influenzata dalla particolare specifica conformazione territoriale del limitrofo territorio trevigiano, dove il parametro costituisce il più importante criterio guida che incide sulla sostenibilità ambientale della struttura.

A supporto si riporta quanto segnalato da **ARPA Lombardia:**

«La limitazione al volo degli aeromobili più rumorosi è una delle politiche volte alla diminuzione del rumore alla fonte. Lo sviluppo tecnologico degli ultimi 30-40 anni ha portato alla realizzazione di motori sempre più efficienti in termini di contenimento dei consumi energetici, dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Sebbene le emissioni sonore degli aeromobili siano diminuite grazie a tecnologie costruttive migliori e alla progressiva eliminazione degli aviogetti più rumorosi, la problematica del rumore generato dal traffico aereo rimane ancora prioritaria a causa della continua crescita della domanda di mobilità con questo mezzo di trasporto».

Il rispetto del numero di movimentazioni annue autorizzato: 16.300 è stato ribadito ripetutamente dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e da sentenza del TAR Regionale; questa è la primaria condizione da rispettare con la contemporanea verifica di compatibilità ambientale nel pieno rispetto delle Normative di riferimento, rilevando anche l'entità del tipico inquinamento aeronautico: *nanopolveri / sostanze chimiche assorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti*.

Da questa condizione si deve partire per valutare il conseguente numero di movimentazioni compatibile con il sempre decantato "aeroporto sostenibile".

L'aeroporto di Treviso ha gestito nell'assoluta autonomia e nella massima indifferenza la sua ventennale attività senza che alcuna Autorità abbia imposto di far rispettare il vincolo di una chiara disposizione legislativa e senza aver mai ottenuto un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale. Sono stati presentati e ritirati due "Master Plan" per richiedere un incremento fruitivo dell'aeroporto trevigiano, ottenendone ripetuti Pareri Negativi con l'indicazione di opere di mitigazione mai attuate e con la richiesta di numerosi *approfondimenti – prescrizioni – raccomandazioni – compensazioni* mai presi in considerazione.

A seguito di tutte le carenze e criticità segnalate, l'*Associazione Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso* contesta la conclusione della relazione ISPRA – prot. n. 6127/DVA del 4/03/2016, ritenendola non supportata da motivazioni tecnicamente avvalorate; evidenzia la situazione gestionale dell'aeroporto di Treviso attuata in maniera irrispettosa delle normative ambientali di riferimento e critica l'assoluta mancanza di interventi da parte delle Autorità preposte nel far rispettare la legalità.

Osservazione n° 12

Per la futura rete di monitoraggio il proponente riporta:

Nel momento in cui le nuove rotte progettate da ENAV saranno approvate dalla Commissione ex art.5 DM 31.10.1997 e rese operative, in prima battuta in via sperimentale, per mezzo di una richiesta della stessa commissione di pubblicazione in AIP indirizzata all'ENAV, la rete di monitoraggio sarà riconfigurata

Al fine di monitorare il rumore generato dai sorvoli conseguenti la nuova rotta ENAV, saranno posizionate, nell'intorno dei punti indicati con il segnaposto in blu (Figura D4-15), **due nuove centraline di rilevazione fonometrica**. Le altre centraline potranno essere rilocate, tuttavia questo potrà avvenire solamente a seguito di verifica delle misure al suolo, in continuo, che possano giustificare una rilocazione o, diversamente, confermare la posizione.

Le valutazioni effettuate per le diverse componenti, tenendo conto soprattutto delle reti di monitoraggio istituzionali attive sul territorio (ARPAV per acque superficiali e sotterranee oltre alle campagne con mezzi mobili di ARPAV per il controllo della qualità dell'aria nell'intorno dell'aeroporto) e i monitoraggi in corso da parte del gestore aeroportuale, ha evidenziato l'esigenza di introdurre aggiustamenti e attività **solo per la componente rumore**.

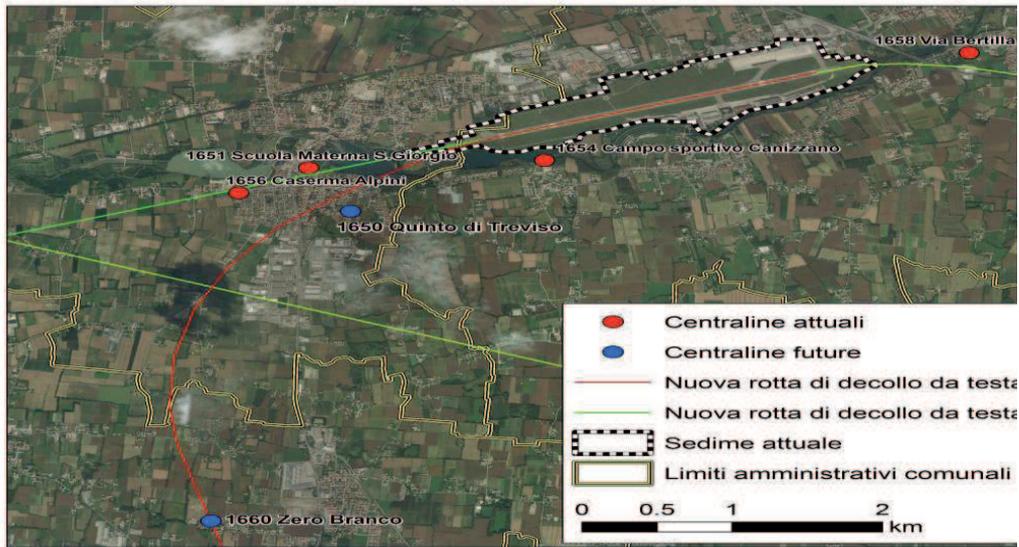


Figura D4-15 Nuova configurazione della rete di monitoraggio.

Tutte le attività di monitoraggio prodotte sia dal gestore aeroportuale sia dagli enti, sopra menzionate, verranno opportunamente organizzate e archiviate dal gestore aeroportuale che le renderà disponibili sul proprio sito web.

In base a quali parametri sarebbe deciso lo spostamento delle attuali centraline e Chi decide? Necessita il coinvolgimento di **ARPAV** e degli **Uffici Tecnici Comunali**.

Ricettori di rilevamento acustico: le aree più critiche non sono considerate: testata pista 07 / testata pista 25 / lato Noalese / lato da via della Moncia a via Nogarè (TV) pertanto necessita integrare il numero di rilevatori a spese del gestore, onde monitorare le aree più negativamente influenzate.

Osservazione n° 13

In riferimento alle campagne di monitoraggio per la verifica delle aree abitate influenzate dalle attività aeroportuali si riscontra:

Come già menzionato per le mitigazioni, al fine di verificare le risultanze modellistiche degli scenari analizzati che hanno evidenziato aree abitate con superamenti (prevalentemente compresi tra gli 0 e i 5 dB(A)) e programmare gli interventi di insonorizzazione, saranno effettuate estese campagne fonometriche nel periodo di maggior traffico dello scalo. Saranno a tal fine caratterizzate fonometricamente e delimitate le aree interessate e i singoli edifici.

Le mitigazioni segnalate dovevano essere attuate già da anni con rilevamenti interni ed esterni alle abitazioni e mai prese in considerazione. Tale iniziativa, a spese del gestore, deve essere gestita da un **Ente "super partes"** con collaborazione **ARPAV** e **Uffici Tecnici Comunali**.

In merito all'archiviazione, restituzione dei dati e comunicazione:

Tutte le attività di monitoraggio prodotte, sopra menzionate, verranno opportunamente organizzate e archiviate dal gestore aeroportuale che le renderà disponibili sul proprio sito web.

In generale tutte le attività di monitoraggio andranno riferite a specifiche coordinate geografiche e popoleranno un database strutturato, dal quale verranno elaborati attraverso analisi territoriali (mediante strumenti GIS) e/o statistiche e modellistiche, i Rapporti tecnici, specifici. I Rapporti tecnici verranno redatti

con cadenza variabile in relazione all'aspetto trattato e agli obiettivi del monitoraggio.

Le **Linee Guida ISPRA** prevedono l'emissione dei **rapporti tecnici** con cadenza mensile, dando la possibilità della scadenza trimestrale agli aeroporti di piccole dimensioni con successiva **informazione al pubblico**; le risultanze devono risultare comprensibili anche al comune cittadino.

Inoltre deve essere prevista la possibilità di **presentazione di lamentele** da parte del pubblico, predisposta in moduli elettronici reperibili con agevolata disponibilità e facile trasmissione.

Tali previsti vincoli non sono mai stati presi in considerazione, nonostante le segnalazioni del Comitato indirizzate a tutti gli Enti competenti.

Osservazione n° 14

A riguardo della dello Studio di Impatto Ambientale riferito al parametro RUMORE, il proponente conclude:

Data la presenza di impatti negativi, sono state introdotte ulteriori misure di mitigazione rappresentate dalle opere necessarie per un isolamento efficace delle abitazioni esposte a livelli di LAeq superiori ai limiti delle zonizzazioni acustiche comunali. La collocazione dell'aeroporto, fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso, pone l'esigenza di individuare e prevedere misure compensative soprattutto per il territorio di Quinto di Treviso, il quale risente maggiormente delle ricadute in termini di inquinamento acustico; in tal senso sono state individuate misure di compensazione che mirano al risanamento di alcune condizioni di particolare disagio e rischio, anche se non necessariamente legate ai risultati per la componente rumore:

- interventi di riparazione delle coperture danneggiate ma soprattutto di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio di fenomeni di "vortex strike";
- spostamento della scuola materna S. Giorgio.

In nessun altro Paese europeo si condannano aree residenziali, con migliaia di Residenti, di scuole e di altri siti sensibili, a diventare zone di rispetto aeroportuale, cioè a dover subire un livello di rumorosità superiore a quello indicato dall'OMS come limite imprescindibile per la salvaguardia della salute:

"Le linee guida dell'Oms affermano che sopra i 35 decibel iniziano a manifestarsi effetti biologici che si aggravano tra i 40-55 decibel e diventano molto pericolosi sopra i 55 decibel".

L'UNICA SOLUZIONE RAGIONEVOLE DEVE PREVEDERE LA RIDUZIONE DELL'ATTIVITA' AEROPORTUALE.

OSSERVAZIONI – 4 ATMOSFERA

OSSERVAZIONI PRESENTATE DALL'ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

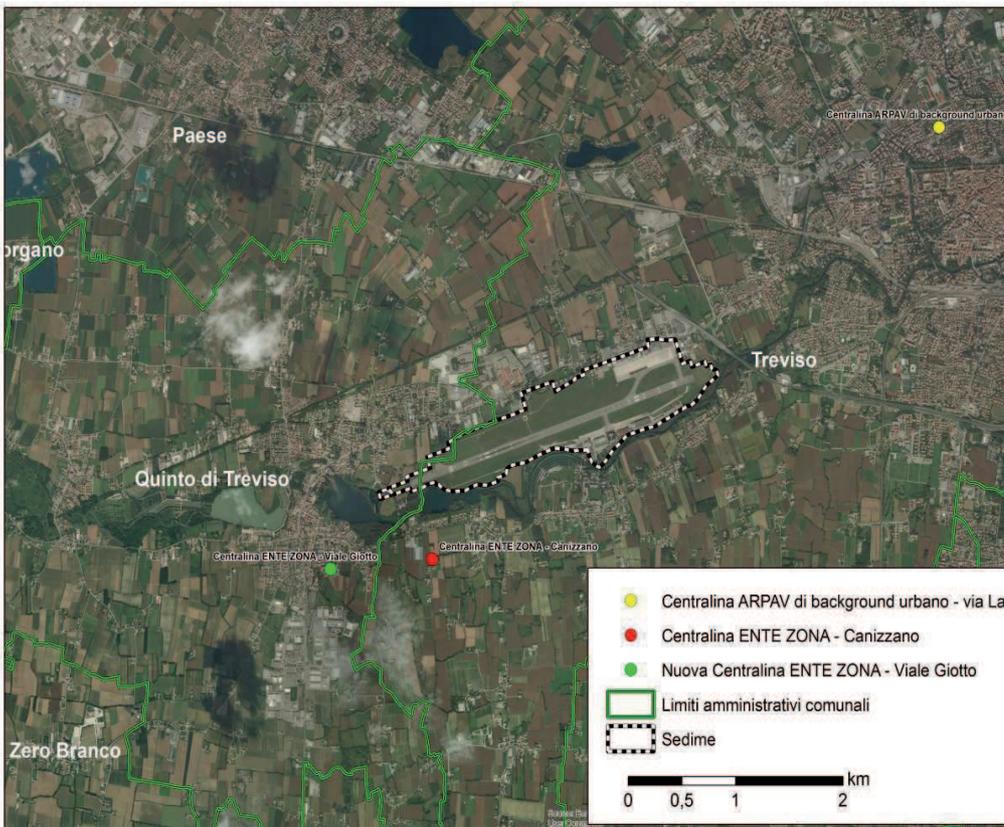
Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

SIA – STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

ATMOSFERA

MONITORAGGI IN CORSO

La qualità dell'aria presso l'aeroporto è stata monitorata dal gestore aeroportuale con regolarità dal giugno 2011 a febbraio 2015 dalla centralina gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera EZIPM (pallino rosso in Figura). I parametri registrati dalla centralina sono: SO₂, idrocarburi, NO_x, NO₂, CO, PM10, e O₃. Per motivi logistici, nel marzo 2015 la centralina è stata disattivata al fine di essere trasferita altrove. Nel mese di maggio 2016, la centralina ha trovato una nuova collocazione, visibile (pallino verde) in Figura.



Centralina di monitoraggio presso l'aeroporto di Treviso gestita da EZIPM. In rosso l'ubicazione a Canizzano (attiva da giugno 2011 a febbraio 2015); in verde la nuova ricollocazione (attiva da giugno 2016).

Osservazione n° 1

Per i vari scenari di riferimento il proponente prevede:

Scenario di riferimento

Per quanto riguarda i ricettori sensibili risulta che per **tutti gli analiti le concentrazioni in aria siano molto basse, ampiamente inferiori ai limiti di legge**. La stima del contributo dell'aeroporto rispetto alle concentrazioni misurate per l'area di interesse evidenzia comunque valori molto bassi per tutti gli analiti considerati.

Stato di fatto

I risultati non si discostano da quanto emerso precedentemente e confermano la presenza di valori in aria molto bassi e ampiamente inferiori ai limiti di legge. **Complessivamente quindi per lo Stato di fatto l'impatto è valutato come trascurabile.**

Scenario previsivo senza intervento, esso presenta un **impatto** sulla qualità dell'aria stimato **trascurabile**.

Scenario 2030

..... le concentrazioni attese ai ricettori aumentano di una quota ampiamente inferiore al 5%, sia rispetto allo Scenario di riferimento sia rispetto allo Stato di fatto e il **contributo riconducibile all'aeroporto è per tutti gli analiti basso**.

.... **impatto negativo basso** in relazione agli aumenti di concentrazione stimati per il biossido di azoto.

Infine l'analisi in merito al contributo che le emissioni aeroportuali dei precursori dell'ozono (NOx e COV) possono dare alla formazione di ozono conferma anche in questo scenario come le maggiori emissioni delle attività dell'aeroporto di NOx rispetto a quelle di VOC produrranno una sicura diminuzione della concentrazione ambientale di ozono anche al 2030.

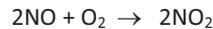
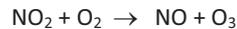
Come noto, l'ozono troposferico è prodotto da una serie di reazioni chimiche i cui reagenti principali, composti necessari ma non sufficienti, sono gli ossidi azoto (NOx) e i composti organici volatili (COV). Questi composti sono comunemente noti anche come precursori dell'ozono.

La reazione seguente è un esempio di questo processo:



A causa del processo di abbattimento delle concentrazioni di ozono ad opera dell'ossido di azoto (come indicato nella reazione) può accadere quindi che aree con numerose sorgenti emissive di precursori non siano significative al fine di monitorare questo inquinante, mentre i massimi si potranno registrare nelle aree periferiche e rurali anche se la concentrazione dei precursori è più bassa.

A completamento della parziale versione fornita dal gestore, i composti della reazione segnalata possono reagire e può anche accadere:



e si ripristinano **OZONO** e **BIOSSIDO di AZOTO**.

I composti organici volatili (COV) interferiscono con temperatura elevata nella formazione di "smog" fotochimico:



Gli ossidi di azoto i composti organici volatili sono fra i componenti principali delle emissioni di OZONO.

In tutti gli scenari il gestore segnala l'impatto atmosferico generato dalle movimentazioni aeroportuali di nessuna rilevanza, basando le supposizioni su **una unica centralina** decentrata rispetto i punti geografici più influenzati dal fenomeno e sui rilevamenti periodici ARPAV molto limitati nell'intorno del sedime aeroportuale, dichiarati non attendibili perché non confrontabili con i valori annuali previsti dalla Legge e comunque preoccupanti.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella formulazione di: **"I.D. VIP 1799 trasmissione parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014 Istruttoria VIA, riavvio istruttoria, aeroporto di Treviso "Antonio Canova" – Master Plan 2011-2030, proponente ENAC"**,

evidenziava:

- Un buon indicatore di rilevamento dell'inquinamento atmosferico è il posizionamento minimo di stazioni "fisse" di monitoraggio nell'intorno delle zone di rullaggio, di decollo e di atterraggio. Non è dato a conoscere dallo SIA la metodologia di stima adottata per monitorare al 2010 e di calcolare sugli Scenari futuri le emissioni principali che caratterizzano gli aviogetti (Idrocarburi, Monossido di Carbonio, Ossidi di Azoto, ecc.) e se per le stazioni di misurazione si è ottemperato a quanto prevede il D.Lgs. 155/2010 V.
8. Un monitoraggio sulla qualità dell'aria aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emittenti interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA della Regione Veneto sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra dei LTO rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti compreso l'Ozono. Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi" in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. N°155 del 13/08/2010.

Da come si evince, il gestore pontifica sentenze rafforzate da rilevamenti molto insufficienti, parziali e assolutamente inattendibili.

In ottemperanza a quanto prevede la Normativa evidenziata dalla Commissione, le postazioni da ubicare sul territorio devono corrispondere a siti fissi ed in numero adeguato; in prossimità delle due testate della pista, in presenza di centri abitati - in prossimità di abitazioni lungo l'immediato perimetro in zone: via Noalese - da via della Moncia a via Nogarè - in corrispondenza del centro abitato di Quinto di Treviso, ubicato perennemente sotto le rotte di atterraggio che sfiorano i tetti e di decollo, non esistono specifici rilevatori dell'inquinamento atmosferico.

La centralina spostata dal gestore (via Giotto) non corrisponde pienamente alle prerogative evidenziate; presumibilmente è stata posizionata in prospettiva della nuova rotta di decollo con partenza da testata 25, dimostrando che l'obiettivo di miglioramento ambientale per l'abitato di Quinto è pura supposizione.

Osservazione n° 2

In merito alle fonti informative risulta:

centralina gestita da EZIPM - relazioni di ARPAV relative a campagne effettuate con mezzi mobili nel periodo 2010-2012 e i dati relativi al 2015/2016.

Per quanto riguarda l'**agglomerato di Treviso** esso è codificato **IT0509** e comprende oltre al Comune capoluogo anche tutti i comuni confinanti.

La zonizzazione può essere di due tipi:

-
- Zona A: zona caratterizzata da maggiore carico emissivo;
 - Zona B: zona caratterizzata da minore carico emissivo.

L'agglomerato di Treviso ha al suo interno entrambe le zone (sia la **A**, sia la **B**) per tutti i seguenti inquinanti primari: **CO, SO₂, C₆H₆, benzoapirene, piombo e arsenico**. E' invece interamente classificato in **zona B** per **cadmio e nichel**.

Il superamento delle soglie di valutazione è calcolato prendendo i livelli massimi di ogni inquinante registrati in ogni zona ogni anno per 5 anni.

Una soglia si considera superata se in 3 anni su 5 il livello dell'inquinante è maggiore della soglia.

I Comuni dell'**agglomerato di Treviso** (Treviso-Carbonera-Casale sul Sile-Casier-Mogliano V.-Paese-Ponzano V.-Preganziol-Quinto di T.-Silea-Villorba-Zero Branco), a seguito **Delibera della Giunta Regionale Veneto n. 3195 del 17 ottobre 2006**, sono inseriti in zona classificazione **A1 Agglomerato** = Comuni con **densità emissiva** (somma delle densità emissive comunali di PM10 primario e secondario) **> 20 tonn/anno kmq**

(in realtà quale è il reale valore di riferimento quantitativo?) e "rappresentano una fonte di rilevante inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini. In corrispondenza di queste aree devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e piani di Azione di natura emergenziale".

Verifica grado di inquinamento sistema agro-alimentare.

Il **Decreto Legislativo 155/2010** prevede una durata di campionamento = **120 gg/anno**.

Per la misurazione dei tassi di deposizione il campionamento deve avere una durata di una settimana o di un mese. I campionamenti devono essere ripartiti in modo uniforme nel corso dell'anno.

Via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare, le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine degli inquinanti fanno sì che anche una quantità minima possa determinare effetti negativi sulla salute.

Necessita monitorare le fonti, le vie di diffusione dei contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale ed il rischio di esposizione.

Il territorio dei Comuni limitrofi all'aeroporto, è caratterizzato dalla produzione di prodotti agroalimentari come: radicchio rosso di Treviso IGP - l'asparago di Badoere IGP - l'asparago bianco del Sile - la trota iridea del Sile che sono parte del patrimonio agroalimentare tutelato dalla Legge 04/2008, incompatibili con gli agenti inquinanti prodotti dalle attività aeroportuali.

Nelle stime delle emissioni a livello comunale, non è stata mai considerata l'attività aeroportuale come fonte di deposizione totale (*massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici e a qualsiasi altro tipo di superficie- d. lgs 155/2010*) **per cui necessita ricercare sul terreno: sostanze chimiche / metalli pesanti.**

Osservazione n° 3

Per la qualità dell'aria il proponente riporta:

Le conclusioni cui ARPAV giunge al termine dell'intero periodo di misure affermano: **"si ribadisce quanto già valutato nelle precedenti relazioni tecniche ovvero che essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata"**. I dati raccolti non hanno quindi consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività dell'aeroporto, pur potendo monitorare anche i periodi in cui l'aeroporto era chiuso, pertanto in totale assenza di emissioni aeronautiche.

Per doverosa precisazione, si riportano sinteticamente i rilevamenti atmosferici effettuati da **ARPAV** nel dintorno del sedime aeroportuale negli anni 2010 – 2011 – 2012:

Anno	Sostanze	valore	Periodo	traffico urbano	traffico urbano	no traffico	no traffico	traffico urbano	no traffico	no traffico
				sopravento	lungo strada	lontano strada	no sorg. Emiss.	sottovento	sottovento	sottovento
	campionate	limite	campionamento	Scuola	S.S. 515	Mulino	Via S.	Via Contea	Via Nogarè	Via Sile
				Appiani	Noalese	Canizzano	Trovaso	Quinto	Quinto	Quinto
	PM 10	50 µg/mc	12-11/17-11-10	73 µg/mc *						
		giornaliero		4 super. su 6						
		40 µg/mc	18-11/5-12-10	45 µg/mc *	36 µg/mc *					
		annuale		6 super. su 18	3 super. su 18					
2010	I P A (in PM 10)	1,0 ng/mc	10-11/06-12-10	2,4 ng/mc	2,6 ng/mc					
	Benzo(a)pirene	annuale								
	C O V	5,0 µg/mc	10-11/06-12-10	2,4 µg/mc	2,2 µg/mc	2,1 µg/mc	1,8 µg/mc	2,3 µg/mc		
	Benzene	annuale								
	PM 10	50 µg/mc	10-06/17-07-11						21 µg/c *	
		giornaliero							0 sup. su 28	
	I P A (in PM 10)	1,0 ng/mc	12 ÷ 30/06-11						≤ 0,1 ng/mc	
2011	Benzo(a)pirene	annuale	3-5/07/11							
aeroporto chiuso	C O V	5,0 µg/mc	10-06/08-07-11	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	
	Benzene	annuale								
	N O 2	40 µg/mc	10-06/08-07-11	45 µg/mc	37 µg/mc	21 µg/mc	12 µg/mc	42 µg/mc	22 µg/mc	
		annuale		valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	
	PM 10	50 µg/mc	24-02/09-04-12						58 µg/mc *	
		giornaliero							26 super. su 46	
	I P A (in PM 10)	1,0 ng/mc	25-02/07-04-12						2,6 ng/mc	
2012	Benzo(a)pirene	annuale								
	C O V	5,0 µg/mc	22-11/29-11-11	÷ 3 µg/mc	÷ 3 µg/mc	÷ 3 µg/mc	÷ 3 µg/mc	÷ 4 µg/mc	÷ 4 µg/mc	÷ 3 µg/mc
	Benzene	annuale	23-02/13-03-12							
		(diag. a barre)								
	N O 2	40 µg/mc	23-02/13-03-12	67 µg/mc	57 µg/mc	41 µg/mc	37 µg/mc	63 µg/mc	43 µg/mc	48 µg/mc
		annuale		valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	valore medio	valore medio

◊ Aeroporto chiuso dal 01/06 - 04/12/2011

* = valore

medio

SEGNALAZIONI ARPAV

- *COV/NOx- campionamenti passivi esposti per 3 settimane consecutive / cattura inquinante per diffusione molecolare della sostanza attraverso il campionatore (cartuccia adsorbente specifica per l'inquinante da rilevare).*
- *PM 10 - strumentazione rilocabile; su alcuni campioni sono state eseguite le analisi degli IPA e Metalli.*
- *Non risulta possibile confrontare direttamente le concentrazioni osservate con il limite di Legge, in quanto, in base a quanto prescritto dal D.Lgs.155/2010, le misurazioni dovrebbero essere effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno o in un giorno fisso scelto a caso di ogni settimana dell'anno in modo tale che le misurazioni siano uniformemente distribuite nell'arco dell'anno (Allegato 1 - Obiettivi di qualità - Tabella 1).*

Il punto: **via Nogarè - Quinto – lontano da traffico e sottovento** si rileva l'unica postazione sotto la proiezione delle rotte di atterraggio e decollo, dove siano stati molto limitatamente rilevati i parametri **PM10 – Benzo(a)pirene** confrontati con i corrispondenti risultati della centralina fissa di via Lancieri di Novara – Treviso.

I rilevamenti con inattività aeroporto evidenziano qualche criticità riferita al solo **Biossido di Azoto** in prossimità di arterie trafficate; per il **PM10/Benzo(a)pirene** il periodo non è certamente adeguato per i rilevamenti.

Nell'anno 2010 i rilievi di **PM10/Benzo(a)pirene** sono stati effettuati in estrema vicinanza alla strada SR 515 Noalese, sopra vento rispetto l'aeroporto; per gli stessi parametri nell'anno 2012 si evidenzia una differenza peggiorativa nel sito lontano da traffico veicolare, sottovento e in proiezione delle rotte di atterraggio e decollo.

Da rilevare inoltre che nelle campagne di rilevamento citate, il monitoraggio dei **composti organici volatili: COV** e degli **ossidi di Azoto: NOx** è stato eseguito tramite **campionatori passivi** nei quali la cattura dell'inquinante da ricercare avviene per diffusione molecolare della sostanza, a mezzo specifica cartuccia adsorbente.

Il sistema di campionamento passivo non viene considerato nella vigente Normativa tra i metodi utili per la valutazione della qualità dell'aria.

A seguito della relazione tecnica emessa da **ARPAV** in relazione ai rilevamenti dell'inquinamento atmosferico per la prima volta all'interno del sedime aeroportuale, il Comitato ha espresso motivate osservazioni in merito, risultanti dallo scambio di comunicati stampa sotto riportati:

Quinto di Treviso 16 novembre 2016

COMUNICATO STAMPA

ARPAV - CAMPAGNA DI MONITORAGGIO DELLA QUALITA' DELL'ARIA

AEROPORTO DI TREVISO

UNA DELUSIONE

Dopo un lungo parto, ARPAV ha dato alla luce i risultati di monitoraggi atmosferici effettuati in area del sedime aeroportuale, affannandosi a dimostrare che il grado di inquinamento riscontrato

è simile o addirittura inferiore a quanto consuntivato nelle due centraline ubicate in città di Treviso: via Lancieri di Novara – via S. Agnese.

Il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso

RISCONTRA

un allarmante livello di inquinamento e, alla relazione tecnica ARPAV,

RILEVA

- **POSIZIONE CAMPIONAMENTO:** - sopra vento con prevalente direzione nord-est
- parzialmente lambita da direzione vento nord/nord-est.
- **MALFUNZIONAMENTI in semestre estivo con perdita dati PM10 – PM2,5 – PM 1:** la loro presenza in tale periodo è insignificante
- **BIOSSIDO DI AZOTO:** i diagrammi a barre evidenziano valori superiori a quanto segnalato:
periodo estivo = $\approx 60 \mu\text{g}/\text{mc}$ - periodo invernale = $\approx 70 \mu\text{g}/\text{mc}$
- **PARTICOLATO PM 2,5:** con $\approx 90\%$ di polveri **PM 1 μm – PARTICOLATO PM 1:** **ultrafine/nanopolveri**
considerando l'infinitesima struttura delle particelle e la ridottissima incidenza sulla massa, non è realistica la valutazione quantitativa (ponderale) bensì sarebbe necessaria la ricerca della concentrazione numerica che presenta una maggior superficie di adsorbimento di inquinanti atmosferici (mai determinati).

EVIDENZIA inoltre che

ARPAV ha svolto i monitoraggi da cui non emerge il contributo dell'aeroporto in quanto non ha utilizzato la tecnologia più opportuna, segnalata dal **Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente** e dal **Ministero dell'Ambiente** - "Qualità dell'ambiente urbano/VIII Rapporto/Edizione 2012":

«Dai soli monitoraggi routinari non emerge il contributo dell'aeroporto dal momento che nella grande maggioranza dei casi i livelli misurati nelle immediate vicinanze degli aeroporti non sono significativamente più elevati rispetto a quelli rilevati nelle altre zone influenzate dalle emissioni da traffico veicolare o da emissioni industriali». Nello stesso documento risulta altresì che:

*«Le misure ad **alta risoluzione temporale** aiutano a evidenziare il contributo degli aeromobili, mentre le misure integrate della concentrazione di massa del particolato, su tempi di integrazione tipici (24 h) non permettono di evidenziare significative differenze riconducibili alle attività aeroportuali».*

Il COMITATO conclude pertanto che

Non risulta che ARPAV si sia attenuto a queste particolari forme di tipico rilevamento ambientale aeroportuale, pertanto l'obiettivo della campagna di monitoraggio della qualità dell'aria di fornire una "valutazione dello stato dell'ambiente atmosferico attraverso l'analisi della concentrazione degli inquinanti rilevati tramite stazione di monitoraggio della qualità dell'aria posizionata all'interno dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso" **risulta assolutamente inattendibile.**

Il Presidente
Giulio Corradetti

REPLICA AL COMUNICATO STAMPA DA PARTE DI ARPAV

**CORRIERE DEL VENETO – Edizione TREVISO e BELLUNO – SABATO 19 NOVEMBRE
2016 – ANNO XV – N.276**

Aeroporto, Arpav replica: monitoraggi fondati

TREVISO Aeroporto e inquinamento, l'Arpav replica al «Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso» sulla campagna di monitoraggio della qualità dell'aria. Gli esiti dei rilevamenti, eseguiti in collaborazione con l'amministrazione comunale e con l'aeronautica militare, sono disponibili sul sito internet dell'agenzia. «Non è la prima campagna di monitoraggio effettuata da Arpav, in passato sono state fatte altre campagne con varie esposizioni di vento rispetto alla pista dell'aeroporto. Per l'ultimo monitoraggio Arpav ha ricercato una posizione a sud più prossima alla pista, nel rispetto delle regole aeroportuali. Il monitoraggio si è svolto in diversi periodi del 2015 e 2016 aventi differenti condizioni metereologiche per garantire una maggiore rappresentatività». Il direttore Nicola dell'Acqua: «Pur nel rispetto dell'azione di sensibilizzazione che i comitati svolgono su temi di interesse per la comunità sottolineo che è fondamentale assumere la fondatezza tecnico-scientifica dei monitoraggi di un organismo come Arpav che opera proprio a tutela dei cittadini».

ULTERIORI PRECISAZIONI DEL COMITATO

Le contestazioni del Comitato sono basate su argomentazioni tecniche per cui non risulta da parte di ARPAV alcuna obiezione.

L'indagine espletata all'interno del sedime aeroportuale sarebbe dovuta servire a rilevare il grado di inquinamento prodotto dall'attività aeroportuale nelle operazioni specifiche e non il risultato delle risultanze medie delle 24 ore. Inoltre doveva essere fatta con tecnologia e metodologie adeguate, segnalate da tempo da Autorità non sospette: *Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)* e *Ministero dell'Ambiente*.

E' la metodologia di rilevamento dell'inquinamento atmosferico aeroportuale che non risulta adeguata, in riferimento allo scopo prefisso, come tra l'altro chiaramente segnalato dalla *Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Ministero dell'Ambiente* nelle valutazioni finali (punto 8) del Parere interlocutorio negativo n. 1454, emesso in data 7 marzo 2014.

I precedenti monitoraggi «sono stati effettuati in brevi periodi, effettuati con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantiscono le stesse condizioni di rappresentatività temporale dei campionatori fissi (numero di campioni raccolti), previste dalla Normativa vigente» (segnalazione ARPAV su relazioni tecniche).

I parametri **PM10 / IPA-Benz(a)pirene** / sono stati rilevati in via Noalese e in asilo Appiani nell'anno 2010; successivamente solo in via Nogarè – Quinto di Treviso, con risultati nulli ad aeroporto fermo nel 2011 e con valori abnormi e preoccupanti nel periodo invernale 2012.

Il **Benzene** ed il **Biossido di Azoto** sono stati analizzati negli stessi periodi, nel dintorno del sedime aeroportuale, ad esclusione delle zone prospicienti la via Noalese.

Questo è il consuntivo delle «altre campagne con varie esposizioni di vento rispetto alla pista dell'aeroporto», citate da ARPAV nelle dichiarazioni alla stampa.

A proposito della dichiarazione: «*Per l'ultimo monitoraggio Arpav ha ricercato una posizione a sud più prossima alla pista, nel rispetto delle regole aeroportuali*»: l'ubicazione scelta in prossimità della testata 25 (lato Treviso), risulta quasi all'estremo nord della pista.

In passato il Comitato ha richiesto monitoraggi più a sud, in corrispondenza della testata 07 (lato Quinto), zona da considerarsi ambientalmente più critica, dove si riversano tutti gli atterraggi e la maggior parte dei decolli.

Il Direttore ARPAV sostiene: «... *che è fondamentale assumere la fondatezza tecnico-scientifica dei monitoraggi di un organismo come Arpav che opera proprio a tutela dei cittadini*», a prescindere. Quanto espletato da ARPAV, il Comitato lo ritiene palesemente privo del rispetto delle normative, riscontrando strumentazioni e procedure inadeguate.

Il Comitato, attenendosi a norme e prescrizioni, ribadisce che le osservazioni rilevabili dalla nota dell'ARPAV sono contestabili, causa scarsa affidabilità dei rilevamenti e che, tendenzialmente, si cerca sempre di minimizzare le problematiche ambientali conseguenti l'attività aeroportuale, in antitesi a quanto ripetutamente segnalato in letteratura specifica e riconosciuto dalle Autorità nazionali.

21 novembre 2016

Il Presidente
Giulio Corradetti

I riscontri qualitativi del particolato in area interna al sedime aeroportuale, dimostrano ulteriormente che la particolarità dell'emissione da parte di aeromobili non riguarda principalmente i parametri PM 10 – PM 2,5 bensì particolato con granulometria più ridotta.

ARPAV nella relazione tecnica segnala: «*Dai dati emerge come circa l'80% delle polveri PM10 rilevate presso l'aeroporto Canova di Treviso siano costituite da PM2.5 e quest'ultime a loro volta per quasi il 90% siano costituite da PM1*».

Il Comitato ha sempre sostenuto che l'inquinamento determinato dalla movimentazione di aeromobili, riferito al particolato ed alle sostanze chimiche adsorbite, non è contemplato dalla Normativa di riferimento: D. Lgs. 155/2010. Rilevare esclusivamente PM 10 – PM 2,5 non è esaustivo in quanto non è contemplata la presenza di: *nanopolveri / sostanze chimiche, adsorbite dalle numerosissime particelle che assicurano una rilevante adsorbenza ed in fase gassosa / tipici metalli pesanti: Bario-Nichel-Cromo-Rame /...*

Un inquinamento invisibile ma pericolosissimo perché correlato all'insorgenza di malattie respiratorie, cardiovascolari, neoplastiche, neurodegenerative e nei bambini anche neuro-comportamentali.

[Da tener presente che per il gestore sono inesistenti gli **Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA)**, con il più rappresentativo **Benzo(a)pirene**: sostanze estremamente nocive e cancerogene a bassissima concentrazione, presenti prevalentemente in adsorbimento a particolato ed in fase gassosa].

A ulteriore precisazione per quanto concerne la sempre ripetuta osservazione: "*essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata*", si riporta quanto evidenziato dal **Dipartimento di epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale, Lazio – Istituto**

per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. Pisa – ISPRA/Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale – ARPA Lazio in riferimento alla corretta modalità di esecuzione per il rilevamento dell'inquinamento atmosferico di origine aeronautica:

"Gli aeromobili emettono **particelle ultrafini < 0,1 μ** sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sotto forma di carbonio elementare, sia in conseguenza della rapida condensazione e coagulazione di gas e vapori (acido solforico, combustibile parzialmente bruciato, olio lubrificante) immediatamente dopo l'emissione, fenomeno che si verifica entro poche decine di metri dallo scarico.

I risultati dimostrano che le operazioni aeroportuali, incluse quelle a terra, hanno un'influenza sui livelli dei diversi inquinanti monitorati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Periodici picchi (tra **20.000 e 400.000 particelle/cmc**) di particelle ultrafini sono stati osservati in corrispondenza di operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, nelle postazioni sottovento alle piste.

Le misure ad alta risoluzione temporale aiutano ad evidenziare il contributo degli aeromobili, mentre le misure integrate della concentrazione di massa del particolato, su tempi di integrazione tipici (24h) non permettono di evidenziare significative differenze riconducibili alle attività aeroportuali".

Osservazione n° 4

In riferimento ai ricettori risulta:

Con il termine ricettore si intendono tutti quei punti nei quali vengono calcolate le concentrazioni in aria derivanti dallo scenario emissivo che si sta esaminando.

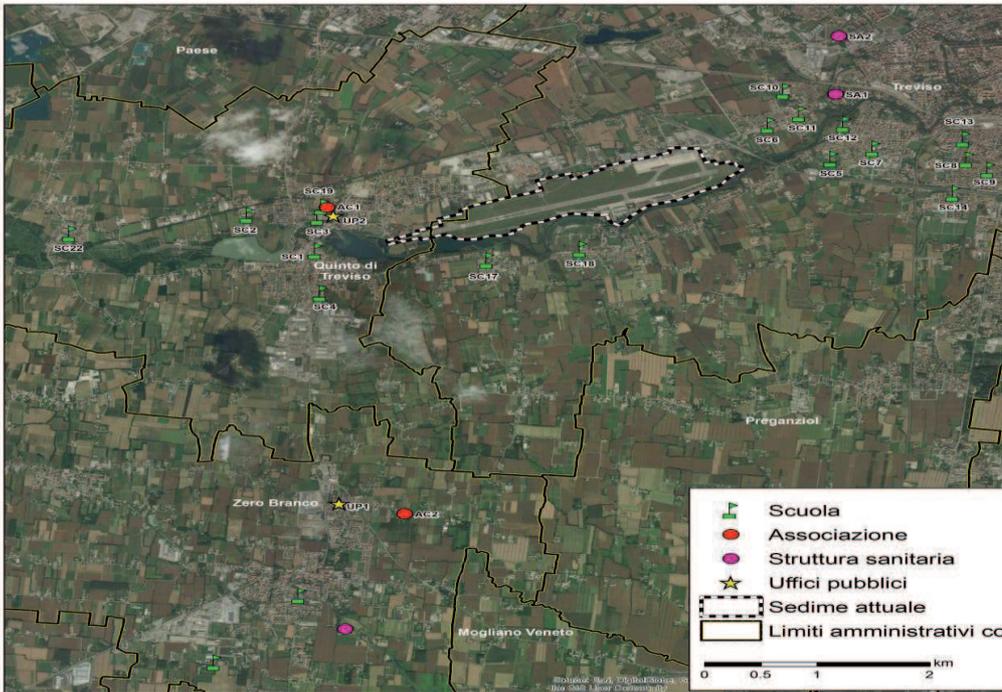


Figura C6-5 Individuazione dei ricettori sensibili per la componente qualità dell'aria.

Riscontrando la posizione geografica dei ricettori segnalati, l'ubicazione della maggioranza risulta

prevalentemente lontana dalla proiezione delle rotte e dall'area del sedime aeroportuale, con posizioni prevalentemente sopravvento.

Come segnalato, i valori di concentrazione degli inquinanti atmosferici nell'area sono calcolati e per il gestore i riscontri in tutta l'area non destano la benché minima preoccupazione a fini tutela della Salute Pubblica; l'inquinamento tipico aeroportuale non viene minimamente preso in considerazione – Dopo 20 anni di attività si ragiona esclusivamente su valori ipotetici determinati da simulazioni!!!!

Nell'ottobre del 2013 l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (Iarc) ha classificato il PM fine ed ultrafine tra le sostanze cancerogene certe per le quali non esiste alcuna soglia ammissibile di sicurezza per la salute umana.

E quando un sostanza è classificata cancerogena non ci sono soglie e o limiti di sicurezza e a maggior ragione per l'embrione, il feto, il neonato, i bambini e i malati; l'unica sicurezza reale è quella rappresentata dalla riduzione drastica dell'esposizione alle sostanze cancerogene e tossiche.

Osservazione n° 4

Riguardo il monitoraggio il proponente evidenzia:

In sintesi non si prevedono attività aggiuntive di monitoraggio o modifiche sostanziali al sistema per la componente atmosfera, rispetto a quanto viene già effettuato che si ritiene più che adeguato al monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Tutte le attività di monitoraggio prodotte dal gestore aeroportuale, sopra menzionate, verranno opportunamente organizzate e archiviate dal gestore aeroportuale che le renderà disponibili sul proprio sito web.

Con l'utilizzo di un solo rilevatore di inquinamento atmosferico, il gestore non prevede attività aggiuntive di monitoraggio, contrariamente a quanto prevede la Normativa Italiana, in spregio alla tutela della **Salute Pubblica**.

La Commissione Tecnica VIA-VAS nazionale ha ribadito le modalità di attuazione del rilevamento dell'inquinamento atmosferico:

"Il monitoraggio sulla qualità dell'aria mirato a rilevare in atmosfera le varie sorgenti emmissive interessanti lo scalo aeroportuale, deve essere attuato sia nell'intorno sia sulle proiezioni a terra del ciclo "Atterraggi –Decolli" (LTO) rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti.

Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "siti fissi", in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D. Lgs. N° 155 del 13/08/2010". È dunque necessaria una valutazione dei dati di qualità dell'aria, sulla base delle osservazioni della Commissione Nazionale VIA-VAS e l'impostazione di una rete di punti fissi. Anche il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento; di conseguenza provvede alla suddivisione del territorio".

Emissione gas serra

«Il Comitato evidenzia come l'enorme quantità di anidride carbonica emessa dalle attività aeroportuali non sia presa in considerazione da nessuna Amministrazione Comunale aderente al Patto dei Sindaci. Il Comune di Treviso, infatti, prevede una teorica riduzione di CO₂ equivalente a 60.000 ton in 14 anni (2006 ÷2020).

Pur scontando il fatto che l'obiettivo di riduzione di emissioni di CO₂ dell'aeroporto non debba

essere imputato al solo Comune di Treviso, resta il fatto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve confrontarsi con gli obiettivi del PAES e definire delle proprie azioni specifiche» (da Relazione Ing. Tira a Comune di Treviso).

Il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile consente di non computare le emissioni di CO₂ emesse a seguito delle movimentazioni aeronautiche, facendosi carico esclusivamente delle attività collaterali, così come risulta su "Treviso 2020 – Inventario di Monitoraggio delle emissioni" e su "Allegato A - Delibera Giunta Regionale Veneto n. 2872 del 28 dicembre 2012 "Azioni per le emissioni aeroportuali"", unitamente ad un dettagliato elenco di sostanze inquinanti "la cui principale fonte è rappresentata dagli scarichi dei motori degli aerei, durante i movimenti a terra e in volo".

Ulteriore motivo per non consentire l'incremento dell'attività aeroportuale in modo da ridurre concretamente le conseguenti emissioni dei gas serra: *vapore acqueo – anidride carbonica – metano – protossido di azoto – ozono* e di inquinanti atmosferici.

La questione ambientale non è mai stata presa in considerazione e non viene valutata tuttora, dalle Istituzioni nazionali e regionali, di fronte all'obiettivo del cosiddetto "sviluppo dell'economia" (a qualunque costo) trascurando e violando le normative vigenti che impongono la valutazione di compatibilità ambientale, per uno sviluppo sostenibile e duraturo.

La mancata considerazione di queste prerogative, rappresenta una grave prevaricazione dei diritti alla Salute e alla vita dei Cittadini.

Una seria valutazione ambientale preventiva, avrebbe messo in luce la criticità dello stato dell'ambiente e si sarebbe potuto valutare e conoscere le ricadute determinate dalla infrastruttura, stabilendo dei limiti sullo sviluppo.

Tutti i parametri più significativi della qualità dell'aria riscontrati nella città di Treviso in tutti gli anni precedenti risultano superiori ai limiti consentiti dal D.M. 155/2010.

Il rispetto del numero di movimentazioni annue autorizzato: 16.300 è stato ribadito ripetutamente dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e da sentenza del TAR Regionale; questa è la primaria condizione da rispettare con la contemporanea verifica di compatibilità ambientale nel pieno rispetto delle Normative di riferimento, rilevando anche l'entità del tipico inquinamento aeronautico: *nanopolveri / sostanze chimiche assorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti*. Da questa condizione si deve partire per valutare il conseguente numero di movimentazioni compatibile con il sempre decantato "aeroporto sostenibile".

L'aeroporto di Treviso ha gestito nell'assoluta autonomia e nella massima indifferenza la sua ventennale attività senza che alcuna Autorità abbia imposto di far rispettare il vincolo

di una chiara disposizione legislativa e senza aver mai ottenuto un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale. Sono stati presentati e ritirati due "Master Plan" per richiedere un incremento fruitivo dell'aeroporto trevigiano, ottenendone ripetuti Pareri Negativi con l'indicazione di opere di mitigazione mai attuate e con la richiesta di numerosi *approfondimenti – prescrizioni – raccomandazioni – compensazioni* mai presi in considerazione.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.Lgs. 152/2006, le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

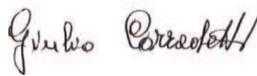
ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data Quinto di Treviso 13 luglio 2017

Il dichiarante



Allegato 1

DATI PERSONALI

Nel caso di persona fisica (in forma singola o associata)¹ *(da compilare)*

Nome e Cognome _____ Codice Fiscale _____

Nato a _____ (Prov. _____) il _____

Residente a _____ (Prov. _____)

Via/Piazza _____ n° _____ CAP _____

Tel _____ fax _____ e-mail _____

¹ Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.