

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. **X**
- * 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/ Faraoni Dante Nicola__Vice Presidente del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso

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

Il/La Sottoscritto/a

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

MASTER PLAN_Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”

Piano di Sviluppo Aeroportuale

(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 DELL' OSSERVAZIONE

Quinto di Treviso 12 luglio 2017

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali

Divisione II

Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero della Salute

Dir. Gen. degli organi collegiali per la tutela della salute

Viale Giorgio Ribotta, 5

00144 – ROMA

dgocts@postacert.sanita.it

Regione Veneto

Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.

Cannaregio, 99

30121 – VENEZIA

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Treviso

Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS

Via Val di Breda, 116

31100 – TREVISO

protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

p.c.

Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura, 40

31100 - TREVISO

segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Comune di Treviso

Via del Municipio, 16

31100 – TREVISO

postacertificata@cert.comune.treviso.it

Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 ZERO BRANCO

legalmail@pec.comunezerobranco.it

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma, 2

31055 - QUINTO DI TREVISO

comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Oggetto: **OSSERVAZIONI a "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 –
Aeroporto *Antonio Canova* di Treviso – PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI
IMPATTO AMBIENTALE".**

Studio di impatto ambientale

Sez. C

Quadro di riferimento ambientale :Salute pubblica

Premessa

- La nozione di **SALUTE** trae fondamento dal dettato costituzionale (art.32) e dalla definizione data dall'OMS , definizione recepita dal nostro ordinamento giuridico D.P.C.P.S. 1068/48 che recita:” la salute è intesa come uno stato di completo benessere fisico,mentale e sociale che non deve arbitrariamente identificarsi con la completa assenza di malattia”.

In sostanza si verifica una situazione di pericolo per la salute, non solo quando ricorre la possibilità che da una data condotta derivi una malattia del corpo o della mente, ma anche qualora venga messo in pericolo lo stato di benessere psico-fisico e sociale del soggetto stesso.

Diviene pertanto rilevante ogni disarmonia o squilibrio psico-fisico al punto da ricadere nelle norme contemplate dal Codice Penale del nostro ordinamento. Anche la normativa europea prevede la necessità di adeguarsi alla valutazione di impatto sanitario.

- Legge quadro sull'inquinamento acustico LEGGE 447 del 26/10/95:

art.2 inquinamento acustico: si intende per **inquinamento acustico** l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti,dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi.

Osservazione 1

Dati generici, quindi non rappresentativi

- La generica presentazione della sorveglianza sanitaria sulla popolazione abitante i dintorni dell'Aeroporto Canova di Treviso appare priva di fondamento scientifico sia dal punto di vista del metodo proposto, sia dal punto di vista dei riscontri analitici sull'ambiente e sull'uomo proposti.
- Il capitolo “C1 Premesse” è copiato strumentalmente e decontestualizzato dalla pag.50 del Parere n.1454 CTVA del 7/03/2014 della commissione tecnica VIA.
- NEL capitolo “C2 area vasta” si riferisce che: ” *tutte le analisi che compongono la presente documentazione ambientale si riferiscono ad un territorio ampio....*”(che nulla ha a che vedere con l'area precisa del dintorno aeroportuale) e si riportano

dati e tassi di mortalità riferiti al territorio di competenza dell'ULSS trevigiana e dati addirittura regionali quindi non significativi per descrivere lo stato di salute della popolazione interessata al dintorno aeroportuale.

- Nel capitolo "C3 Fonti informative" si ammette che: " *si è fatto riferimento a dati demografici disponibili a scala regionale, provinciale o comunale, **non essendoci dati esattamente riferibili all'area di studio***".

- E ancora nello stesso capitolo si riporta: " *.....anche se bisogna considerare che il territorio a cui tali informazioni si riferiscono è delimitato dai confini amministrativi **senza riferirsi specificamente all'area in cui si inserisce il piano.***"

- Nel capitolo C5.2" *caratterizzazione dello stato di salute della popolazione* ", i dati riportati non sono significativi del dintorno aeroportuale e della popolazione esposta in quanto sono dati regionali, provinciali o comunali che evidenziano l'approssimazione e la sottovalutazione di un aspetto nevralgico dell'impatto che l'attività aeroportuale costituisce incidendo fortemente sulla popolazione interessata e sull'ambiente .

Osservazione 2

Territorio fortemente antropizzato in cui vive una popolazione fragile già iperesposta.

- I dati riportati dal proponente mistificano la realtà di un territorio fortemente antropizzato e caratterizzato , negli immediati dintorni del sedime aeroportuale , anche dalla presenza di 13 istituti scolastici (Scuole materne e Scuole primarie di 1° grado), quindi obiettivi sensibili, fortemente danneggiati dall' impatto con gli elementi inquinanti (rumore e inquinanti atmosferici).

-Nel capitolo : "C5.3 si riporta: " *Si considera innanzitutto la presenza dell'aeroporto nella sua configurazione attuale. Nello specifico di un'infrastruttura aeroportuale, i principali effetti sulla salute umana sono tipicamente riconducibili alle emissioni atmosferiche e acustiche degli aeromobili, oltre che al traffico stradale collegato all'attività aeroportuale e alla circolazione dei mezzi di trasporto all'interno del sedime. L'aumento del traffico aereo in molti aeroporti italiani, anche grazie al successo dei voli low cost, **espone di fatto la popolazione a un aumento dei livelli di rumore e di inquinamento atmosferico.***"

- Sempre al capitolo C5.3 si ammette che : " *.....la popolazione residente è esposta, via inalazione all'inquinamento atmosferico generato da molteplici fonti tra cui il traffico stradale, attività industriali, e la sorgente aeroportuale che si somma alle altre fonti inquinanti....*)

- Si ricorda che nel parere n.1454 del 7 marzo 2014(parere negativo) la commissione tecnica VIA dichiara che" *il traffico veicolare della sola SR515 è pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa...e che anche in riferimento allo sviluppo previsto si evidenziano numerose criticità.....*"

- Si osserva che, il fatto che la popolazione esistente nell'area di impatto sia esposta anche al traffico veicolare oltre alle attività industriali, anziché confortare, evidenzia che si **tratta di popolazione fragile già iperesposta**, pertanto necessariamente da proteggere da ulteriori esposizioni eseguendo anche una valutazione del rischio cumulativo.

-Si osserva che un altro elemento di criticità dell'area interessata è **L'inquinamento da mercurio** nelle acque sotterranee dell'area dei dintorni aeroporto che costringe la popolazione a non poter attingere ai pozzi d'acqua privati perché inquinati e di **dati di sostanze perfluoroalchiliche(PFAS) molto elevati nei pozzi spia delle discariche.**

Il tutto inserito nel contesto del Parco regionale del fiume Sile

-Si osserva che allo stato attuale sono sversate nel fiume Sile, senza trattamento, le acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali di sosta aeromobili con scarichi tossici(**PFAS**) in acque tutelate e destinate ad attività di allevamento ittico a valle dell'aeroporto per consumo umano. A tuttoggi "*...la gestione aeroportuale non dispone di analisi chimiche sulla composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento delle acque meteoriche*" come riferisce la commissione tecnica Via parere 1454 CTVA del 7/3/2014.

-

Osservazione 3

Limiti dei modelli matematici

- I modelli matematici presentano sempre un'insufficiente rappresentatività a causa del fatto che ogni modello non è altro che un'approssimazione più o meno accurata della realtà.

- Si contesta l'uso di modelli matematici come esaustivi e risolutivi di un quadro di definizione del rischio salute per la popolazione, ancor più se il dichiarante manifesta l'assoluta mancanza di prerogative professionali in materia sanitaria e l'assoluta mancanza di competenze specifiche relative alle affermazioni ed alle rassicurazioni di carattere sanitario.

-L'uso del modello matematico appare, soprattutto se applicato in ambito salute, un artificio teso a mistificare la realtà contestuale cui ci si riferisce e viola il diritto costituzionale di rispetto e difesa del cittadino di massima tutela della salute e dell'ambiente in cui vive.

Il modello matematico può costituire un elemento utile alla rappresentazione di dati di insieme (se opportunamente registrati, correlati, integrati) , che possano agevolare la sintesi di un quadro di riferimento complesso, ma mai può sostituire o riassumere in se' una valutazione sanitaria seria e puntuale né può portare ad emettere un parere sanitario relativo al rischio salute dei singoli individui esposti (come invece inequivocabilmente affermato al capitolo C6.2 della sez.C) . Ancor più se i criteri ed i parametri dei modelli matematici sono definiti **in assenza di dati puntuali, come nel caso dell'aeroporto Canova e in assenza di professionalità in ambito sanitario e competenze istituzionali di assoluta , certificata autorevolezza.**

- .Al punto C6.2 :” cause e valutazioni di rischio” per la componente aria si dichiara di utilizzare il modello Risk screening level calculation messo a punto dall'USEPA e, a detta del proponente , strumento utilizzato da ARPAM. Si evidenzia che nel documento di ARPAM del 2016 viene precisato che :” *I tools informatici mostrano soluzioni operative estremamente pratiche nella valutazione della componente salute negli interventi ambientali. Nonostante i risultati positivi ottenuti nell'applicazione dei tools ai casi studio, è da ritenersi essenziale una loro ulteriore sperimentazione al fine di verificarne l'attendibilità dei risultati e la possibilità di miglioramento.*

Tali strumenti, al termine della loro validazione, dovrebbero essere inseriti all'internodi linee guida regionali in modo da proporre metodi operativi standardizzati a tutti i soggetti coinvolti, a seconda dei propri ruoli e competenze, nei procedimenti autorizzatori ambientali.”

-Si osserva che viene valutato un solo recettore sensibile definito dal proponente SC5 corrispondente ad una scuola ubicata nei pressi della tangenziale est. NON è in alcun modo motivata la curiosa scelta di un recettore sensibile così lontano dall'aeroporto quando c'è una scuola materna esattamente sulla traiettoria dei decolli e atterraggi a Quinto di Treviso. Inoltre non vengono in alcun modo esplicitati i dati che, a detta del proponente, “...portano ad escludere qualsiasi rischio cancerogeno e non cancerogeno per le concentrazioni legate alle emissioni aeroportuali”, ; tale affermazione risulta priva di qualsiasi fondamento in considerazione dell'assenza di qualsivoglia dato relativo alle caratteristiche del combustibile utilizzato e delle quantità che si presume possano essere combuste o incombuste durante le fasi di decollo e di atterraggio.

Si osserva che ARPAM nel documento: "sintesi dei monitoraggi di qualità dell'aria eseguiti in prossimità dell'aeroporto Canova di Treviso - marzo 2017", afferma:

Le misure ad alta risoluzione temporale di NOx hanno permesso di identificare periodici picchi di concentrazione, in corrispondenza dei decolli e negli istanti immediatamente successivi, che non vengono rilevati dal monitoraggio routinario per la Qualità dell'Aria che prevede di esprimere i risultati in termini di valore medio orario. I livelli registrati nella postazione, quando risulta sottovento, aumentano rapidamente fino a raggiungere valori significativamente più elevati rispetto alla variabilità tipica in caso di vento assente o in direzione opposta. Tale evidenza è confermata anche da recenti studi sviluppati a livello nazionale ed internazionale (si veda per esempio *Di Menno di Bucchianico A, et al. Air pollution in an urban area nearby the Roma-Ciampino city airport. Epidemiol Prev 2014;38(3-4):244-253* scaricabile da <http://www.epiprev.it/pubblicazione/epidemiol-prev-2014-38-3-4>); in questi studi, oltre all'inquinante NOx ad alta risoluzione temporale, viene concentrata l'attenzione anche sull'opportunità di determinare la concentrazione numerica (non in massa) delle particelle ultrafini UFP (con metodologie non ancora standardizzate a livello normativo e comunque con strumentazione sofisticata adatta allo scopo, di norma non in dotazione alle Agenzie Ambientali) e sulla distribuzione dimensionale delle particelle come indicatori della presenza della fonte di pressione aeroportuale. La complessità della misurazione delle particelle ultrafini, a causa della mancanza di standard operativi consolidati (riguardanti la strumentazione, le modalità operative, i riferimenti tecnico-normativi per la valutazione dei risultati ottenuti), implica che il loro monitoraggio possa condurre a valutazioni non univoche.

Risulta inoltre di dubbia coerenza metodologica l'assenza di "modelli matematici" al riguardo. In modo particolare si osserva che i modelli matematici utilizzati per la simulazione (senza elementi di verifica contestuale attendibile) delle condizioni ambientali, non vengono utilizzati per rappresentare il consumo (e la conseguente valenza inquinante) del combustibile nei due momenti di picco tipici delle fasi di decollo e di atterraggio. In fase di decollo (takeoff) la spinta propulsiva necessaria alla partenza è al massimo e esistono dati tecnici inoppugnabili sulla quantità di combustibile necessario per consentire il decollo! Perché non vengono riportati i dati sulle tonnellate di combustibile necessario per il numero di voli effettivo (sempre oltre il numero concesso)? In considerazione della caratteristica della pista del Canova, anche nella fase di atterraggio (landing) gli aeromobili sono costretti ad utilizzare al massimo i reverse dei motori per consentire l'arresto dell'aeromobile all'interno dell'angusto spazio di discesa, generando una rilevante attività di combustione ed un conseguente alto consumo di combustibile. Anche in questo caso nessun dato, peraltro facilmente reperibile, viene evidenziato. Appare quindi chiaro come l'uso dei modelli matematici diventi strumentale e poco rappresentativo del contesto in esame nel criterio stesso di descrizione e rappresentazione dell'insieme aeroportuale. Sono di chiara evidenza i dati di minor inquinamento della città di Treviso in occasione dei lavori sulla pista (in data...) che hanno inibito il volo per mesi. La città di Treviso sfiora oltre ogni criterio consentito il limite dei picchi di inquinamento dell'aria (dati) esponendosi alle sanzioni europee ed ai relativi costanti richiami.

Da una valutazione, per difetto, è facile dimostrare come il consumo addebitabile all'attività aeroportuale raddoppia in termini di quantità l'emissione in atmosfera dell'attività afferibile al traffico veicolare cittadino. **Come si può dunque affermare che l'insieme di questi elementi non possa costituire nessun rischio cancerogeno?**

Osservazione 4

Assenza totale di dati sito-specifici

-Richiamando i punti qualificanti espressi al punto **1 si evidenzia la totale assenza di dati sito-specifici** che dovrebbero invece individuare con precisione la popolazione iperesposta e valutare il rischio esposizione.

-.Nel documento del proponente si fa riferimento per quanto riguarda i dati sulla qualità dell'aria ai **dati forniti dal gestore aeroportuale (il controllato è anche controllore?)** e **agli imprecisi e poco solidi rapporti precedenti di ARPAV** . In particolare si fa riferimento alle campagne ARPAV eseguite nel periodo 2010 – 2012 con mezzi mobili . -Si ricorda che i dati ARPAV sono dati medi e in quanto tali non rappresentativi come esplicitamente riconosciuto dalla stessa ARPAV e dalla commissione tecnica VIA n.1454CTVA del 7/03/2014 che afferma sulla componente rumore:

1)” la zonizzazione acustica aeroportuale è obsoleta perché risale al 2003 e quindi riferita ad un numero di movimentazioni molto ridotto;

2) il monitoraggio eseguito da ARPAV nel 2010 è stato eseguito su n. 4 centraline e su n.34 recettori sensibili mentre invece le centraline dovrebbero essere tutte ubicate sulla proiezione al suolo delle rotte di decollo e atterraggio(LTO) e la scelta del luogo dovrebbe essere analizzata come previsto dall’art.5 comma 3 del DM 20/05/99;

3) non è stato monitorato il livello sonoro associato al singolo movimento come prevede il DM 31/10/97 punto 3 e art.6 del DM 20/05/99;

4) nella valutazione del rumore aeroportuale e nelle stazioni di monitoraggio N.1652-1653-1654-1655 non viene precisato il periodo di osservazione e le settimane di maggior numero di movimenti come previsto dal DM31/10/97 ALL.A punto2 ,né le posizioni e le caratteristiche dei microfoni(ALL B);

5) la gran parte dei recettori sensibili è localizzata nel comune di Treviso al di fuori della maggior parte delle rotte di decollo e atterraggio;

6) i dati LVA 2010 registrano comunque su due centraline (1651-1653) un superamento dei limiti di legge e,nello scenario 2030 il livello acustico LAeq diurno di 60 dB è superato su 5 recettori dei 10 considerati; nella documentazione integrativa (DI 2012) per la centralina 1651 non è dato di sapere se i dati di rilevamento provengono dal microfono interno o esterno al fabbricato e via così.....relativamente all'inquinamento acustico non si registra nessun tipo di attività di controllo all'aeroporto di Treviso da parte di ARPAV che invece nel suo ruolo istituzionale dovrebbe controllare efficacia ed efficienza dei sistemi di monitoraggio ,raccogliere coordinare ed elaborare i dati.”

Osservazione 5

Analisi del rischio salute

-Numerosi studi nazionali (progetto SERA, studio SERF Studi su aeroporti di Bergamo, Cagliari ,Firenze) e numerose direttive UE e recepimenti nazionali indicano che elemento fondamentale è l'analisi specifica del rischio salute sulla popolazione residente, sostituendo le tradizionali valutazioni basate su dati medi, con invece precisi riscontri analitici oggettivi che definiscano il rischio esposizione su specifici bersagli da individuare nella popolazione.

Nulla di tutto ciò è mai stato fatto

-Come richiesto e previsto dalle direttive europee e dai recepimenti nazionali (legge 231 del 24/12/2012; Direttiva europea 85/337 CEE ripresa dal Dlgs 152/2006; direttiva 2014/52UE; legge 221/2015;DM 24/04/2013;Decreto legge 3/12/2012 ecc... linee guida ISPRA e a livello di regione veneto linee guida per la valutazione del rischio sanitario) è necessario , con il presidio del ministero della Salute e del suo ente strumentale (Istituto superiore di sanità dipartimento ambiente e salute), impostare da subito eseguendo i protocolli istituzionali **un piano di HEALTH RISK ASSESSMENT** e, a seguire, un piano preliminare **di HEALTH RISK MANAGEMENT** che potrà poi essere riformulato sulla base dei riscontri oggettivi analitici effettuati per garantire la massima tutela della popolazione residente esposta.

- Si richiama quanto espresso in tutte le direttive europee sul tema ambiente-salute che citano:” *...nessuna evidenza di pericolo non necessariamente significa evidenza di nessun pericolo...*” e in particolare quanto espresso dal regolamento REACH n.1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio che all'art.5 evidenzia “ **no data, no market** “ovvero, in assenza di dati che evidenzino la non nocività per la popolazione e l'ambiente ,l'attività produttiva Aeroporto non ha i presupposti per poter operare, né tanto meno può aumentare il numero dei voli.

In dettaglio sulla base dei protocolli per HEALTH RISK ASSESSMENT si devono:

1) definire le potenziali aree di impatto dell'aeroporto Canova sulla popolazione e sull'ambiente

2) definire la popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento aeroportuale sulla base di specifiche indagini ambientali sulle matrici dell'area di impatto (aria,

acqua, suolo, rifiuti) attraverso piani di campionamento ad hoc statisticamente solidi e **rappresentativi approvati da ISS, Regione veneto prevenzione e ULLS**

3) identificare tutti i pericoli per la salute (**HAZARD ANALYSIS**) e di misurarli sulla popolazione potenzialmente esposta

4) integrare i dati di contesto dei monitoraggi ambientali per perfezionare la popolazione esposta

5) attivare un **protocollo di sorveglianza sanitaria sugli esposti**

6) attivare uno **studio caso-controllo** secondo indicazioni di ISS

Si osserva la necessità che le relazioni sul rischio o sulla sua assenza debbano esplicitare

qualora così affermato che “ si escludono rischi per la popolazione residente”,le eventuali responsabilità in sede civile e penale del redattore.

Si osserva infine la necessità di un’analisi di dettaglio con riscontri oggettivi per **l’identificazione dei gruppi di popolazione fragili** (bambini ,anziani, malati e residenti iperesposti) al fine di valutare soluzioni per interrompere integralmente qualunque forma di esposizione potenzialmente nociva per la salute.

Conclusioni

Nello strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 il proponente elude le tematiche reali dell’area considerata e con grave superficialità e colpevole presunzione minimizza fino ad escludere sia l’impatto dell’attività fin qui svolta sia le conseguenze ad essa riferibili dalla letteratura sul futuro danno alla salute e all’ambiente derivante da un ipotetico sviluppo. L’approccio con cui il proponente descrive sia i criteri di valutazione sia le conclusioni a cui perviene non hanno dati di riferimento (come certificato dalle dichiarazioni degli enti preposti) e si articolano su modelli matematici privi di una correlazione di comprovata veridicità. Nel metodo e nella sostanza il proponente persevera con un approccio che ha contraddistinto ad oggi il totale disinteresse per le prescrizioni di tutela e di garanzia in rispetto della salute.

Le condizioni di vita della popolazione sono in questi anni peggiorate proprio in virtù della costante violazione delle prescrizioni e dei criteri di minima e massima tutela definiti dai dispositivi di controllo e di valutazione.

L'assenza di interventi di mitigazione e la violazione costante del limite di voli di 16000/anno indicata dal Ministero ha peggiorato gravemente la qualità della vita della popolazione esposta come dimostrano le reiterate richieste di monitoraggio di rumore e vibrazioni presso le abitazioni da parte dei cittadini agli uffici comunali. Si ritiene inoltre che affermazioni prive di ogni fondamento scientifico quali l'esclusione di qualsiasi rischio cancerogeno possano essere perseguite a norma di legge per le gravi implicazioni in essa contenute.

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

Allegato ____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

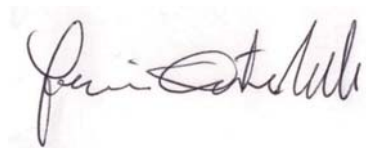
Allegato1_20170505_155449

Allegato2_Borgo_Mulini-rumore aeroporto

Luogo e data 13.07.2017_____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)

Nuova Equipe

Gestioni immobiliari
Treviso, Viale della Repubblica, 253/b
Tel. 0422.301121
Fax. 0422.318579

Treviso, 05 Maggio 2017

Al Sig. Sindaco Giovanni Manildo
Comune di Treviso

postacertificata@cert.comune.treviso.it

OGGETTO: valutazione livello di esposizione rumore aereo e interventi di mitigazione rumore sul condominio "Borgo ai Mulini", Via Nogarè 4 a Treviso.

Il sottoscritto geom. Dallan Federico, in qualità di amministratore pro-tempore del condominio "Borgo ai Mulini", sito in Via Nogarè 4 a Treviso, in nome e per conto dei condomini sottoelencati che qui rappresento, lamentando gli stessi rumorose patologie quali tachicardia, ipertensione, asma, problemi cardiocircolatori, disturbi del sonno, nonché vibrazioni degli infissi ed ogni decollo e atterraggio e in relazione anche di nostri numerosi interventi di ripristino dei coppi sui tetti fortemente danneggiati dalla seguente costante di vibrazioni dannose, chiedo:

1. di attivare le verifiche strumentali "indoor" ed "outdoor" atte a definire l'esposizione a rumore e vibrazioni a cui sono sottoposti i Condomini in seguito al passaggio degli aerei in decollo e atterraggio;
2. di esercitare le prerogative connesse alle responsabilità del Sindaco a tutela della salute dei Condomini in applicazione del "principio di precauzione";
3. di farsi parte attiva per l'esecuzione e la messa in opera degli interventi di mitigazione acustica.

Si sottolinea il carattere d'urgenza anche in considerazione della presenza di 2 invalidi civili fra i Condomini.

In attesa di un vostro pronto riscontro porgo cordiali saluti.

L'amministratore
geom. Dallan Federico



I Condomini richiedenti:

D'Alessi Francesco, Porto Raffaella, Bonazza Andrea, Bordignon Andrea, Bordignon Mauro, Scardanzan Cristina, Jelmoni Filippo, Cardoni Jaqueline, De Luca Giovanni, Vazzoler Antonella, Conson Valter, Semenzato Valeria, Bdair Husni, Di Tucci Anna, Artusato Michele.



CITTÀ DI TREVISO

Comune di Treviso - Via Municipio, 16 – 31100 TREVISO - C.F. 80007310263 P.I. 00486490261
Centralino 0422 6581 telefax 0422 658201 email:postacertificata@cert.comune.treviso.it

Settore Ambiente – Piazza Rinaldi, 1 - Treviso

Protocollo n.

Treviso, 16 maggio 2017

daptv@pec.arpav.it

ARPAV
Via S. Barbara, 5/A
31100 TREVISO

info@pec.nuovaequipe.it

E p.c.
Nuova Equipe
c.a. geom. Federico Dallan
in qualità di amministratore
pro-tempore del Condominio
Borgo ai Mulini di
Via Nogarè 4
Treviso

sicr@web

Settore Pianificazione Territoriale
e Urbanistica

Assessore all'Ambiente

Assessore alla Rigenerazione
urbana e Piani urbanistici
territoriali

OGGETTO: Segnalazione relativa a rumore e vibrazioni causate dal passaggio degli aerei in decollo e atterraggio all'aeroporto Canova di Treviso.
Trasmissione nota e richiesta misurazioni fonometriche.

Si trasmette la nota dell'amministratore pro-tempore, Geom. Dallan, in atti protocollo comunale n. 60346 del 9/5/2017, avente ad oggetto: "Valutazione livello di esposizione rumore aereo e interventi di mitigazione rumore sul condominio "Borgo ai Mulini", Via Nogarè 4 a Treviso", con richiesta di effettuare le verifiche strumentali di competenza.

Si omette la compilazione e la trasmissione del MO01-PG21DT, in quanto le informazioni sull'aeroporto sono già note a codesta Agenzia, dato che partecipa alle riunioni della Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997.

Ringraziando per la collaborazione, si porgono distinti saluti

**Il Dirigente del Settore Ambiente
Ing. Paolo Pierobon**

Documento firmato digitalmente ai
sensi della normativa vigente