

**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.

La società Rachello Costruzioni Srl, in persona del Legale Rappresentante pro tempore Signor Rachello Roberto, con gli Avv.ti Martina Pozzobon ed Jlenia Zanatta del Foro di Treviso giusta mandato allegato

**PRESENTANO**

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

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

**STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030 DELL'AEROPORTO "A. CANOVA" DI TREVISO**

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- 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: danni alla proprietà privata

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro: danni alla proprietà privata

Il Sottoscritto 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](http://www.va.minambiente.it)).

**ELENCO ALLEGATI**

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 – Testo osservazioni

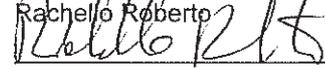
Allegati 4 e 5 – Mappe

Quinto di Treviso, 14 luglio 2017

Il dichiarante

Per Rachello Costruzioni Srl

Rachello Roberto



A mezzo PEC  
[DGSsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSsalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Spettabile  
**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**

A mezzo PEC  
[dg.ta@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it)

E, p.c.

Spettabile  
**Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti  
Direzione Generale  
per gli Aeroporti ed il  
Trasporto Aereo  
Piazzale di Porta Pia, 1  
00161 ROMA**

A mezzo PEC  
[comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it](mailto:comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it)

E, p.c.

Spettabile  
**Comune di Quinto di Treviso  
Piazza Roma, 2  
31055 QUINTO DI TREVISO (TV)**

**OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELLO STRUMENTO  
DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030 DELL'AEROPORTO DI  
TREVISO "ANTONIO CANOVA"**

La società "**Rachello Costruzioni Srl**", con sede legale in Quinto di Treviso, Via Graziati, 12  
C.F. e P. IVA 04435220266, in persona dell'Amministratore Unico e Legale Rappresentante *pro  
tempore*, Signor Rachello Roberto, nato a Quinto di Treviso, il 19.05.1948, ivi residente in Via

Ugo Foscolo, 14 C.F. RCH RRT 48E19 H131Z, (di seguito anche “la Scrivente”), rappresentata ed assistita dagli avvocati Martina Pozzobon (C.F. PZZ MTN 75B44 F443U; pec: [martinapozzobon@pec.ordineavvocatitreviso.it](mailto:martinapozzobon@pec.ordineavvocatitreviso.it)) e Jlenia Zanatta (C.F. ZNT JLN 75M68 L407W; pec: [jleniazanatta@pec.ordineavvocatitreviso.it](mailto:jleniazanatta@pec.ordineavvocatitreviso.it)), del Foro di Treviso, ed elettivamente domiciliata presso lo Studio delle stesse, in Quinto di Treviso, Via Graziati, 12 (Tel. 0422.471455 – fax n. 0422.1600032), come da allegato mandato

**premessato che**

- è in atto la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA relativamente al nuovo “Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030” dell’aeroporto Antonio Canova di Treviso (di seguito anche “il Piano” o “lo Strumento”) presentato da AER TRE SPA ed ENAC (di seguito anche “gli Istanti”);
- lo Studio di Impatto Ambientale – SIA del predetto Strumento prevede l’ampliamento dell’aeroporto, l’incremento del traffico aereo nel periodo 2016-2030, nonché la modifica delle rotte di decollo;
- tali nuove rotte (pur non ancora approvate dalla Commissione Aeroportuale a ciò deputata) prevedono il sorvolo della zona edificabile di circa mq 130.000 di proprietà della Scrivente, come meglio evidenziato nell’allegata planimetria (Allegato 4);

Un tanto premesso,

**osserva**

quanto segue.

**1.Fatto**

In data 26.04.2017 veniva pubblicato da Enac ed Aertre Spa “Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030” dell’aeroporto “Antonio Canova” di Treviso e relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) soggetto a procedura di VIA. Adducono gli Istanti alla pagina 4 della sezione D (sintesi non tecnica del succitato SIA) che la denominazione adottata (Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030) si differenzerebbe dai precedenti strumenti di sviluppo

denominati “Piani di sviluppo aeroportuale” o “Masterplan” poiché non sarebbero nell’attuale strumento previste variazioni sostanziali dell’assetto di sedime, ma “una riorganizzazione degli spazi e alcuni adeguamenti di dotazioni standard (es. parcheggi) in relazione ad uno scenario di crescita decisamente limitato”. Doverosamente premesso che i precedenti piani di sviluppo (2007, 2012) hanno avuto esito negativo, si sottolinea come in realtà, al di là del *nomen* prescelto da Enac ed Aertre Spa per l’attuale piano, anche quest’ultimo si sostanzia in una richiesta di incremento dei voli nonché di ampliamento delle rotte, peraltro in un’ottica di previsione al 2030 che, dati alla mano, è già in atto, pur senza le prescritte autorizzazioni, in quanto non ad oggi approvate in Commissione Aeroportuale *ex art.* 5 DM del 31.10.2017.

Come riportato dal Comune di Quinto di Treviso nelle proprie “Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell’aeroporto di Treviso Antonio Canova” del 30.06.2017, infatti, i numeri relativi ai movimenti aerei cui si fa riferimento nel SIA non rispondono alla realtà, posto che nel solo anno 2016 sono stati rilevati 19.518 movimenti effettivi e nel primo quadrimestre del 2017 siamo già a 6.402 voli documentati. Il dato allarmante è che, mantenendo il *trend* documentato dal Comune di Quinto di Treviso, si arriverebbe a sfiorare il limite di movimenti aerei previsti nel SIA per il 2030 già nel 2022/2023. Ciò, tra l’altro, a fronte del limite fissato dal Ministero dell’Ambiente nel 2007 di 16.300 movimenti annui. A documentare gli sforamenti era stato già nell’anno 2012 anche il Comitato contro l’ampliamento dello scalo di Treviso in un esposto alla Procura di Treviso: «Il limite sancito è stato superato nel 2007 (19.140 voli), nel 2008 (19.435), nel 2009 (19.453) e nel 2010 (22.672)» osservava il detto Comitato, sottolineando che nel 2011 il numero di voli si era ridotto solo per la chiusura dello scalo dovuta ai lavori di rifacimento della pista, e che nel 2012 è tornato a salire oltre il limite; anni tutti durante i quali non è ovviamente stato rispettato il tetto dei voli stabiliti dal Ministero.

Alla luce anche di tali dati si evince chiaramente il conseguente ed ovvio maggior impatto ambientale del nuovo Strumento, tutt’altro che trascurabile, contrariamente a quando asserito

dagli Istanti. Le nuove rotte da questi ultimi proposte, inoltre, oltre a comportare un considerevole incremento dei voli, andrebbero ad impattare su una zona edificabile/residenziale, di densità, sia attuale che potenziale, anche maggiore rispetto a quella attualmente sorvolata, come quella di proprietà della Scrivente, in cui è prevista una nuova consistente edificazione, cagionando ingenti danni, sia ambientali -da un punto di vista della salubrità della popolazione e del territorio- sia, conseguentemente, economici per le proprietà sottostanti, la potenzialità edificatoria e commerciale delle quali, verrebbe, nel caso di approvazione delle predette rotte, definitivamente ed irreversibilmente compromessa.

Tale nuovo scenario implica, invero, un'incompatibilità dello Strumento con l'attuale Piano di Assetto del Territorio del Comune di Quinto di Treviso (PAT), con il vigente Piano Regolatore Comunale del Comune di Quinto di Treviso, nonché con il Piano di Rischio Aeroportuale sempre del Comune di Quinto di Treviso approvato, e non, quindi, in fase di aggiornamento, come erroneamente riportato dagli Istanti (vedasi Osservazioni del Comune di Quinto di Treviso cit., pag. 9).

Quest'ultimo dovrebbe pertanto essere oggetto di revisione alla luce proprio delle nuove istanze, con conseguente notevole ampliamento della zona di rischio (come si evince dalla mappa allegata sub 5) a scapito delle corrispondenti proprietà immobiliari.

Le nuove rotte, infatti, costringerebbero, tra l'altro, gli aerei a virate strettissime e a quote basse sopra i quartieri di Quinto di Treviso come anche osservato dal Consulente incaricato dal Comune di Zero Branco, con ciò esponendo la popolazione nonché le proprietà coinvolte dalle stesse a inaccettabili rischi e conseguenti ingenti danni.

Si richiama, a tal proposito, la recente Sentenza del Tribunale di Treviso (n. 318 del 2017) la quale ha accertato la responsabilità di un aeromobile in fase di atterraggio sull'aeroporto di Treviso nel cagionare danni ad un'abitazione posta nelle vicinanze di quest'ultimo, a causa dello spostamento d'aria provocato dal boato del motore.

La *ratio* delle nuove rotte, peraltro, come pure osservato anche dal citato Consulente del Comune di Zero Branco, è evidentemente quella di liberare maggior spazio aereo: la nuova rotta, infatti, prevedendo il decollo su Quinto di Treviso e subito dopo una decisa virata a sinistra in direzione di Zero Branco, permetterebbe all'aeroporto di guadagnare tempo e gestire così più aerei; con la virata verso Zero Branco invero si libera spazio aereo sfruttabile per ulteriori movimenti.

## **2.Diritto**

Con precipuo riferimento alla fattispecie che ci occupa, è utile richiamare come l'articolo 840 del Codice Civile ponga come limite al proprietario del suolo solo le attività poste in essere ad una profondità o ad un'altezza tale nello spazio sovrastante per cui egli non abbia interesse ad escluderle, introducendo così il principio in base al quale non può configurarsi la proprietà di uno spazio aereo a se stante, indipendentemente da una sottostante proprietà immobiliare (Cass. Civ. 16 luglio 1969 n. 2622); si rileva, pertanto, che la proprietà dello spazio aereo interessato dallo Strumento in oggetto è intrinsecamente connessa alla proprietà del suolo sottostante: nello specifico, come detto, trattasi della proprietà della Scrivente, la quale verrebbe coinvolta dalle nuove rotte, che, pur non ad oggi ancora autorizzate dalla Commissione Aeroportuale competente, sono previste dal SIA in parola. La correlazione tra suolo e spazio aereo è, invero, il principio cardine per comprendere l'interesse del proprietario ad escludere terzi dal proprio spazio aereo. Nel caso di specie, l'interesse della Scrivente si rinviene chiaramente nella legittima pretesa a non essere lesa nel godimento appieno del proprio diritto di proprietà.

A ragione di quanto sopra detto, si consideri che, secondo consolidato orientamento giurisprudenziale, la concreta possibilità di utilizzazione dello spazio come ambito di esplicazione effettiva o virtuale di un potere legittimo sulla sovrastante superficie costituisce il solo limite all'espansione del diritto di proprietà sullo spazio sovrastante (così Cass. Civ. 21 ottobre 1991 n. 11117).

Conseguentemente, pur non essendo il proprietario di un terreno sempre e necessariamente proprietario dello spazio aereo sovrastante, il suo diritto di proprietà si estende in relazione ai suoi concreti e potenziali interessi sullo stesso.

In particolare, con specifico riferimento ai danni che sarebbero causati dalle immissioni di rumore provocate dall'incremento dei voli reso possibile dalla previsione dalle nuove rotte, al di là degli studi e delle sperimentazioni condotte dagli Istanti, il dato di fatto reale è il seguente: il picco di rumore causato dagli aerei in fase di atterraggio e di decollo è di molto superiore ai limiti prescritti, di talchè la frequenza con cui in una giornata tipo la problematica si presenta (una media di sessanta movimenti al giorno con concentrazioni anche di più dieci all'ora) ne esclude in maniera assoluta la tollerabilità incidendo sulla qualità della vita dei cittadini che vi sono esposti causando al contempo un irreversibile danno economico alle proprietà sottostanti le ridette rotte.

Si pensi solo che in un orario che può dirsi “di cena”, come quello compreso tra le 20 e le 22 la concentrazione è già allo stato attuale anche superiore a venti movimenti con ciò rendendo oltremodo gravosa qualsiasi normale attività come condurre una semplice conversazione, godere di un programma televisivo o effettuare una telefonata (vedasi, a titolo esemplificativo, “Programma voli dal 04.06.2017 al 10.06.2017” Aeroporto di Treviso).

**Un tanto esposto, appare di tutta evidenza l'impatto negativo che il nuovo scenario come previsto dal Piano avrà con riferimento ad una zona edificabile di estensione e densità pari a quella della Scrivente.**

Laddove, infatti, le suddette nuove rotte ed il conseguente incremento dei movimenti aerei fossero attuati, cagionerebbero, relativamente alle aree sorvolate di proprietà della Scrivente, un irreversibile modificazione ambientale in pejus, con ciò determinando l'azzeramento del valore commerciale della proprietà oltre che delle opere ivi edificate e/o edificabili, posto che nella porzione di territorio in parola è prevista una nuova consistente edificazione. Trattasi, invero, di una zona con un potenziale edificatorio pari ad un migliaio di abitanti equivalenti.

Nell'invocare, quindi, la legittima richiesta di tutela da parte della Scrivente dell'area in parola si richiama, altresì, tutta la pluralità di norme contenute nel nostro Ordinamento giuridico, sia di rango costituzionale che di normazione primaria, che evidenziano una particolare tutela verso il bene abitazione; la giurisprudenza stessa è consolidatamente orientata alla tutela sempre più rigorosa del diritto a fruire liberamente – silenziosamente nella specie – di tale bene (così Cons. Angelo Converso - Corte d'Appello di Torino "Il danno patrimoniale sugli immobili" in "Incidenza del rumore sul valore immobiliare" Politecnico di Milano, 25.05.2000).

Si evidenzia come, d'altro canto, il diritto al godimento di un "ambiente salubre, e quindi scevro da immissioni intollerabili" costituisca uno degli aspetti del diritto costituzionalmente garantito all'integrità psicofisica (vedasi art. 32 Carta Costituzionale secondo cui "la Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività..."), ragion per cui "nel conflitto tra esigenze abitative ed esigenze produttive del responsabile dell'immissione, sono le prime a prevalere". La giurisprudenza si sta del resto sempre più orientando prediligendo la prevenzione dell'immissione al suo risarcimento, pur mantenendo quest'ultimo la natura di strumento aggiuntivo di coazione verso il responsabile dell'immissione (Cons. Angelo Converso, *ibidem*).

Allo stesso modo, l'art. 823 del Codice della Navigazione prevede che il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo. Ciò che, nel caso di approvazione delle nuove rotte, non accadrebbe, poiché i diritti e gli interessi predetti verrebbero come detto senza dubbio violati.

Viepiù si consideri, come anche correttamente osservato dal Comune di Quinto di Treviso (Osservazioni cit. pag. 7), che le argomentazioni addotte a fondamento del SIA relativamente alle nuove rotte di cui in premesse, hanno come riferimento rotte e procedure ad oggi non autorizzate né mai attuate, posto che la Commissione Aeroportuale competente ha unicamente approvato un protocollo di sperimentazione peraltro neanche mai attuato. Del pari, tutte le valutazioni svolte sul minor impatto acustico sul territorio sono state fatte da Aertre Spa-Enac

senza l'avvallo della succitata Commissione Aeroportuale. Laddove, peraltro, le nuove rotte di cui al SIA che ci occupa, venissero approvate in sede di Commissione Aeroportuale, con conseguente sorvolo della zona edificabile C2/26 di circa 130.000 mq con un potenziale edificatorio, come detto, pari ad un migliaio di abitanti equivalenti, di proprietà della Scrivente, si avrebbe innegabile azzeramento economico della proprietà e conseguente irreversibile danno per tutto sin qui esposto.

Prosegue infatti il Comune di Quinto di Treviso, nelle richiamate note (pag. 12), osservando come lo spostamento delle rotte “porterà ad un peggioramento del clima acustico nell’area interessata dai nuovi sorvoli con conseguente disagio per la popolazione” inoltre prosegue osservando che “per valutare l’esatto impatto sul territorio sarebbe necessario avere la possibilità di raffrontare il rumore prodotto dagli aeromobili nello scenario del 2030 (con l’aumento dei movimenti aerei) sia con le attuali rotte che con quelle modificate” per concludere infine che” al fine di diminuire il rumore sul territorio non serve modificare le rotte” bensì “basterà nel futuro mantenere inalterato il numero dei movimenti avionici”.

### **2.1 Indennizzabilità del danno – la c.d. “espropriazione larvata” –**

Per costante orientamento dottrinale e giurisprudenziale il danno da irreversibile diminuzione nel godimento dell’immobile, causato da immissioni acustiche e da gas di scarico, derivanti dal sorvolo di aerei con rotta fissa sulla proprietà, “deve essere indennizzato in applicazione dell’art. 46 della Legge 25 giugno 1865 (poi D.P.R. n. 327 del 2001, art. 44)”. In questo senso *ex multis* anche Cass. Civ. 3 luglio 2014 n. 15223, che in un caso del tutto analogo a quello che ci occupa - ampliamento di un aeroporto preesistente- ha riconosciuto un’ipotesi di cosiddetta “espropriazione larvata”.

Prendendo le mosse proprio dalla predetta pronuncia è opportuno dare conto dei principi affermati dalla Corte di Legittimità nell’applicazione dell’art. 46 citato rispetto all’ipotesi generalmente indicata come espropriazione larvata. Le condizioni all’uopo individuate dalla Suprema Corte sono tre (*ex plurimis* Cass. Civ. 11.06.2003 n. 9341; Cass. Civ. 12.12.1996 n.

11080), ovvero: a) l'attività lecita della Pubblica Amministrazione consistente nella realizzazione e gestione dell'opera pubblica; b) la produzione di un danno permanente che si concreti nella perdita o nella diminuzione di un diritto; c) il nesso di causalità tra l'esecuzione e gestione dell'opera pubblica e il danno, fondandosi l'obbligo di indennizzo sul principio pubblicistico di giustizia distributiva, secondo cui le conseguenze economiche e pregiudizievoli causate da opere dirette al conseguimento di vantaggi pubblici non possono ricadere su un solo privato o su una ristretta cerchia di privati, ma devono essere sopportate dalla collettività.

Con specifico riferimento alla tollerabilità delle immissioni acustiche la pronuncia della Corte di Cassazione (n. 15223/2014) in esame sancisce "il principio costante, nell'interpretazione dell'art. 844 c.c., cui la giurisprudenza rinvia, secondo il quale, mentre è senz'altro intollerabile il superamento dei livelli di accettabilità stabiliti dalle leggi e dai regolamenti che, disciplinando le attività produttive, fissano nell'interesse della collettività i limiti massimi di tollerabilità, l'eventuale rispetto degli stessi non può far considerare senz'altro tollerabili le immissioni dovendo il giudizio sulla loro tollerabilità formularsi alla stregua dei principi di cui all'art. 844 Codice Civile, tenendo presente la situazione dei luoghi accertata".

Fermo quanto sopra, risulta peraltro che la zona di proprietà della Scrivente rientri pacificamente nella generale zona esterna all'aeroporto e non nel c.d. intorno aeroportuale, ricomprendente " il territorio circostante l'aeroporto, il cui stato dell'ambiente è direttamente influenzato dalla presenza del vicino aeroporto; territorio diviso in aree di rispetto C), B) ed A), con limiti massimi di rumore alti, ma progressivamente decrescenti con il progredire della distanza dall'aeroporto" (Cass. Civ. *ibidem*).

Conseguentemente si ritiene applicabile al caso di specie la normativa di cui al D.P.C.M. 14.11.1997, che si inserisce nel contesto normativo della disciplina generale sull'inquinamento acustico emanata a partire dalla Legge Quadro 16.10.1995, la quale determina i valori limite delle sorgenti sonore stabilendo che le sorgenti di rumore provenienti da tutte le infrastrutture di trasporto, compreso quello aereo, concorrono al raggiungimento dei limiti massimi ed assoluti di

immissioni fissandoli in 50 dB diurno e 40 dB notturno per zone particolarmente protette, 55 dB diurno e 45 dB notturno per le zone prevalentemente residenziali (D.P.C.M. citato, art. 3 comma 2 ultimo periodo). Non quindi la normativa di cui al D.M. 31.10.1997 (“Metodologia di misura del rumore aeroportuale”) che riguarda solo gli aeroporti, fissando limiti per il cd. intorno aeroportuale ben più alti (60 dB).

I succitati limiti già ad oggi, senza il richiesto ampliamento delle rotte e conseguente incremento dei voli, risultano pacificamente superati.

Per quanto concerne il requisito della permanenza del danno si è espressamente affermato che il danno permanente non implica l’indennizzabilità del solo danno perpetuo o irreparabile, essendo da considerare permanente anche quello che si produce periodicamente e a intervalli o che dura fin quando permane la causa lesiva (Sez. Unite 29.10.1992, n. 11782). Allora, “permanente” non può essere inteso come “definitivo”, ma solo in contrapposizione a “temporaneo” (cfr. Cass. Civ. n. 15223/2014).

La fattispecie che ci occupa rientra perfettamente nella descritta accezione di permanenza, posto che “dall’utilizzazione, in conformità della funzione per la quale è stata realizzata, dell’opera pubblica costituita da un aeroporto, e, quindi, dalle rotte seguite dagli aerei, predisposte in modo non occasionale e temporaneo, derivano immissioni dannose permanenti indennizzabili ai sensi del citato art. 46” (Cass. Civ., *ibidem*).

Relativamente infine alla sussistenza del nesso causale tra l’esecuzione e l’esercizio dell’opera pubblica ed il danno subito dal privato ai fini dell’indennizzabilità dello stesso ci si rifà al seguente principio di diritto riportato dalla Cassazione in esame: “nell’ipotesi di immissioni causate dal sorvolo durante la rotta degli aerei provenienti dal vicino aeroporto costituente opera pubblica, l’indennità al proprietario dei fondi danneggiati – spettante ai sensi della L. 25.06.1865 art. 46 – è dovuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti cui sono causalmente riconducibili i danni in quanto derivanti: a) dall’utilizzazione dell’opera pubblica in conformità della sua funzione, consistente nello svolgimento del pubblico servizio di trasporto aereo; b)

dalla scelta delle rotte aeree, rispetto alle quali il Ministero (...) ha poteri di indirizzo collegati all'essere lo Stato destinatario di direttive internazionali ed europee" (Cass. Civ., *ibidem*).

### **3.Sul danno alla salute**

Un tanto dedotto in punto di lesione del diritto di proprietà costituzionalmente protetto, non ci si può infine esimere dal considerare altresì la lesione al diritto parimenti costituzionalmente tutelato alla salute e all'integrità psicofisica, peraltro ed in quanto intrinsecamente connesso con il primo, posto che il proprietario di un ambiente reso insalubre è senz'altro leso nell'esercizio del proprio diritto di proprietà.

Come già *supra* richiamato, appare di tutta evidenza come l'aumento dei voli previsto dal SIA, al di fuori di gran lunga di quello formalmente consentito, avrebbe un'incidenza importantissima sul danno alla salute dei cittadini che occupano le aree interessate dalle rotte aeree come prospettate. Si configurerebbe in tal caso un danno biologico, inteso come lesione alla integrità psicofisica dell'individuo, la cui tutela giuridica trova il suo fondamento normativo nella Carta Costituzionale (cfr. artt. 2, 3, 32 Cost.). Il concetto di salute deve, invero, intendersi come stato di completo benessere fisico, mentale e sociale, quale benessere del soggetto e/o della collettività e diritto a vivere in ambiente salubre.

Ed è compito delle istituzioni predisporre, anche e soprattutto in via preventiva, le tutele idonee ad evitare eventi che possano costituire lesione all'integrità psicofisica dell'individuo, tali da comprometterne il succitato diritto.

Ciò detto, si rileva come il trasporto aereo rappresenti inconfutabilmente un fattore di rischio e danno alla salute e all'ambiente. Le attività aeroportuali possono determinare l'emissione e l'immissione in atmosfera di sostanze inquinanti, principalmente originate dalla combustione di combustibili fossili. La principale fonte di questo tipo è rappresentata dagli scarichi dei motori degli aerei, durante i movimenti a terra e in volo. Il particolato (PM) derivato dalle emissioni dei motori gioca un ruolo sempre più importante nel dibattito sul danno da trasporto aereo all'ambiente, agli ecosistemi e alla salute delle persone, soprattutto di quelle che vivono in aree

prossime agli aeroporti: infatti il quantitativo maggiore di particolato viene prodotto proprio nelle fasi di decollo ed atterraggio, e anche dall'attrito delle gomme e dei freni degli aerei nella fase di atterraggio.

A ciò si aggiunga che le zone prossime ad un aeroporto sono sottoposte all'inquinamento acustico generato dalle fasi di avvicinamento, atterraggio e decollo degli aerei, e dal connesso traffico veicolare.

Il rischio di contrarre patologie cardiovascolari, insonnia e disturbi delle fasi del sonno, irritabilità, astenia, disturbi del sistema endocrino, del sistema digestivo e dell'udito è elevatissimo come ormai noto da moltissimo tempo e dimostrato scientificamente.

Ben documentati anche i disturbi dell'apprendimento in studenti che frequentano scuole ubicate in aree sottoposte ad inquinamento acustico.

A tal proposito rileva quanto contenuto nella mozione conclusiva alla I° Giornata nazionale di studio sugli effetti sanitari e ambientali del trasporto aereo tenutasi a Firenze il 29 ottobre 2016, organizzata dai medici per l'ambiente dell'ISDE in collaborazione con il Comitato No Ampliamento di Campi Bisenzio (Firenze). Tale giornata è stata occasione d'incontro dei Comitati Cittadini provenienti da tutte le parti d'Italia, compreso il Comitato di Quinto di Treviso con una propria delegazione, i quali, vivendo in prossimità degli aeroporti, patiscono l'inquinamento ed i disagi connaturati allo sviluppo aeroportuale. Detta mozione, dopo aver premesso che: *"il traffico aereo è ascrivibile tra le più importanti fonti di inquinamento ambientale e danno alla salute e devono quindi essere predisposti interventi, azioni e politiche nazionali e internazionali che ne prevedano una rapida quanto concreta razionalizzazione e riduzione"*; nonché che: *"il trasporto aereo, gli aeroporti e tutte le strutture ed attività di supporto - come ormai dimostrato in modo inoppugnabile da una rilevante quanto consistente ed ultradecennale letteratura scientifica internazionale e nazionale - sono una fonte consistente di inquinamento acustico, atmosferico ed elettromagnetico e un fattore di danno inconfutabile per la salute e l'ambiente"*; chiede che "non si consenta la realizzazione di nuovi aeroporti nel

*territorio italiano e si respingano i progetti di ampliamento di quelli già esistenti” (vedasi “Mozione conclusiva della I Giornata nazionale di studio sugli effetti sanitari e ambientali del trasporto aereo”, Firenze, 29.10.2016).*

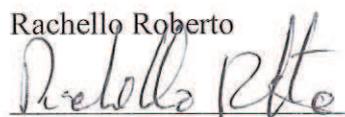
### **Conclusioni**

Per tutto quanto sin qui dedotto, la società “Rachello Costruzioni Srl, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, Signor Rachello Roberto, *ut supra* assistita e rappresentata chiede che venga pronunciato parere negativo allo “Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell’Aeroporto Antonio Canova di Treviso”, soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA. Subordinatamente, altresì chiede di voler condizionare e/o subordinare un giudizio di compatibilità ambientale alla previsione di un indennizzo e/o risarcimento del danno in favore della Scrivente pari al valore di mercato della zona di sua proprietà come meglio individuata in narrativa, ovvero lo spostamento della medesima area, di concerto con tutte le Autorità competenti, in altra fascia di medesime caratteristiche e valore, non interessata da rotte aeree, a spese degli istanti e/o per quanto sopra esposto del Ministero competente.

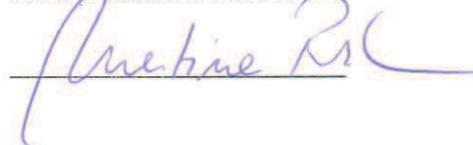
Quinto di Treviso, 14 luglio 2017

Per Rachello Costruzioni Srl

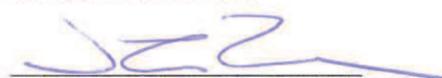
Rachello Roberto

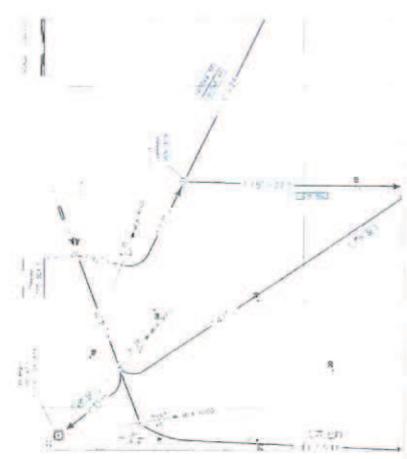
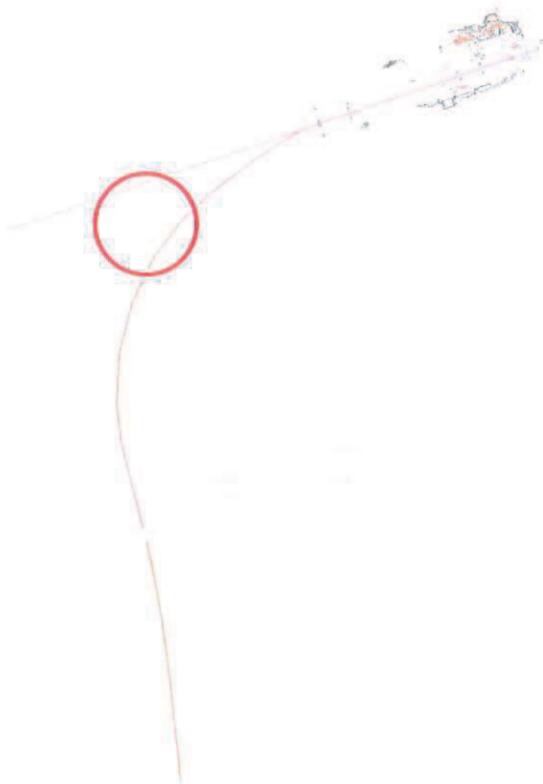


Avv. Martina Pozzobon



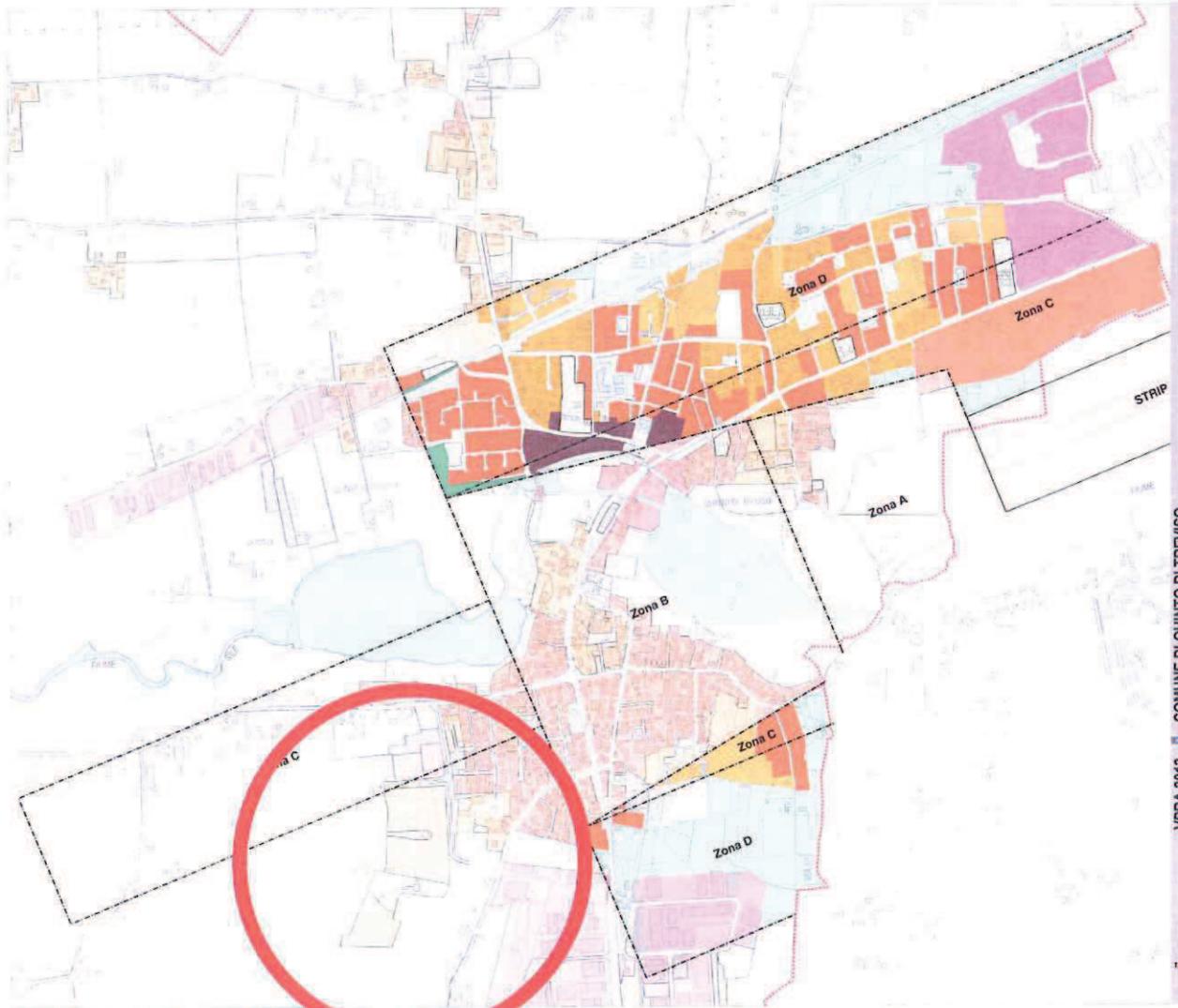
Avv. Jlenia Zanatta





Plan

	1944	1945	1946	1947	1948
1. 1944					
2. 1945					
3. 1946					
4. 1947					
5. 1948					



## MANDATO

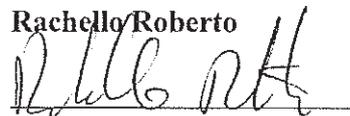
Io sottoscritto **Rachello Roberto**, nato a Quinto di Treviso, il 19.05.1948, ivi residente in Via Ugo Foscolo, 14 C.F. RCH RRT 48E19 H131Z, in qualità di Amministratore Unico e Legale Rappresentante della società "**Rachello Costruzioni Srl**", con sede legale in Quinto di Treviso, Via Graziati, 12 C.F. e P. IVA 04435220266, delego gli Avvocati Martina Pozzobon ed Jlenia Zanatta del Foro di Treviso ad assistermi e rappresentarmi nella presente procedura di VIA relativa allo "Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030" dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso presentato da Enac ed Aertre Spa, conferendo alle stesse formale mandato con ogni facoltà di legge. Ai fini della presente procedura, eleggo formalmente domicilio presso lo studio degli Avvocati Martina Pozzobon e Zanatta Jlenia in 31055 Quinto di Treviso (TV), Via Graziati, 12.

Dichiaro fin d'ora, ai sensi e per gli effetti del Testo Unico sulla Privacy, di essere stata edotto che i dati personali, richiesti direttamente o raccolti presso terzi, verranno utilizzati ai soli fini del presente incarico, e presto conseguentemente il consenso al loro trattamento da parte dello Studio Legale, di sostituti e di addetti del medesimo. Prendo altresì atto che il trattamento dei dati personali avverrà mediante strumenti manuali, informatici e telematici con logiche strettamente correlate alle finalità dell'incarico.

Quinto di Treviso, 12 luglio 2017

**per Rachello Costruzioni Srl**

**Rachello Roberto**



La firma è autentica

Avv. Jlenia Zanatta



Avv. Martina Pozzobon

