



m. n. c. g. DVA. REGISTRO UFFICIALE. I. 0026059.13-11-2017

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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Quinto di Treviso 09 novembre 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](mailto: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](mailto:dgocts@postacert.sanita.it)

Regione Veneto  
Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.  
Cannaregio, 99  
30121 – VENEZIA  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto: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](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

Parco Naturale Regionale del Fiume Sile  
Via Tandura, 40  
31100 - TREVISO  
[segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it](mailto:segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it)



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Comune di Treviso  
Via del Municipio, 16

31100 – TREVISO

[postacertificata@cert.comune.treviso.it](mailto:postacertificata@cert.comune.treviso.it)

Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 ZERO BRANCO

[legalmail@pec.comunezerobranco.it](mailto:legalmail@pec.comunezerobranco.it)

Comune di Quinto di Treviso

Piazza Roma, 2

31055 - QUINTO DI TREVISO

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

**Oggetto:** Nuova definizione "*IMPATTI AMBIENTALI*" - Decreto Legislativo n. 104 – 16 giugno 2017:

"Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114" - *Entrata in vigore del provvedimento: 21/07/2017.*

«Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto»: riferimento *aeroporto "Canova" di Treviso*».

La verifica del rispetto della Normativa in oggetto, riferita all'attività aeroportuale trevigiana, evidenzia quanto segue:

*"La valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti ambientali di un progetto" sui seguenti fattori":*



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

## "popolazione e salute umana"

- \* Mancati interventi di riduzione dell'attività aeronautica, come previsto dalla Normativa: art. 10, comma 5, legge 26 ottobre 1995 n. 447, a seguito rilevamenti acustici da centraline fisse del gestore e da ARPAV con superamento dei limiti stabiliti dalla zonizzazione acustica comunale e dal Livello di Valutazione del Rumore aeroportuale (LVA); la ripetitività delle più critiche operazioni aeronautiche procurano irritazione e sensazione di fastidio con conseguenti effetti negativi sulla Salute;
- \* Presenza di inquinanti atmosferici, non confrontabili con le Normative vigenti, causa sporadicità rilevamenti ARPAV, con riscontro superamenti dei valori di: PM10 – PM 2,5 - Benzo(a)Pirene – Biossido di Azoto - Ozono;
- \* Inattuata ricerca del tipico inquinamento aeroportuale estremamente influente nella realtà trevigiana perché a diretto contatto con gli aeromobili: nanopolveri – sostanze inquinanti assorbite – inquinanti in fase gassosa – metalli pesanti: *nicel / cromo / alluminio / bario / rame / ...*;
- \* Rilevamento acustico con centraline in posizioni inadeguate ed in numero insufficiente;
- \* Rilevamento atmosferico inadeguato causa mancanza rilevatori in punti ambientalmente critici;
- \* Inquinamento elettromagnetico mai preso in considerazione;
- \* Opere di mitigazione, ammesso che vengano effettuate, non mitigherebbero i problemi esistenziali dei Residenti; non si può vivere sempre con finestre chiuse che non risolvono il problema dell'inquinamento ambientale e non eliminano il rischio per la Salute Pubblica;
- \* Attività aeroportuale espletata oltre l'orario consentito (ore 23.00) con conseguenti rilevanti notevoli disturbi e disagi;
- \* 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 e caratterizzata da problemi di: Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico, con ulteriore aggravio apportato dall'incidenza del traffico veicolare indotto.
- \* Mancanza di qualsiasi studio di impatto sulla Salute dei Residenti atto a individuare con precisione la popolazione maggiormente esposta e a valutare gli effetti di tale esposizione; si sarebbe resa necessaria l'attuazione di una indagine osservazionale, con raffronto di: decessi - ricoveri ospedalieri - malattie - consumo farmaci con altre realtà non coinvolte dalle problematiche aeroportuali per un periodo pregresso di almeno 5 anni. Le conclusioni di tale iniziativa dovrebbero essere rese disponibili per le Commissioni regionale/nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale in anticipo rispetto l'emissione di pareri che dovranno stabilire l'entità dei volumi di traffico aeronautico trevigiano.

Il Comitato ha ripetutamente richiesto la valutazione del rischio Salute, tramite parere sanitario riferito agli Abitanti iper-esposti residenti nei dintorni dell'aeroporto Canova di Treviso, a: Direttore Sanitario Azienda ULSS 2 (Treviso) – Direttore Sanitario ULSS 2/Dipartimento di Prevenzione – Presidente Regione Veneto – Direttore Generale Area Sanità e Sociale Regione Veneto – Direttore Prevenzione Sicurezza Alimentare e Veterinaria Regione Veneto – Sindaco di Treviso – Sindaco di Quinto di Treviso – Associazione Medici per l'Ambiente, senza rilevare alcun riscontro.

L'Associazione Medici per l'Ambiente – ISDE Italia, in un recente convegno internazionale (2÷4 novembre 2017 – Città del Vaticano: “*La salute delle persone, la salute del pianeta e la nostra responsabilità. Cambiamento climatico, inquinamento dell'aria e salute*”) ha ribadito:



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

*«Il trasporto aereo, colpevolmente e raramente, viene incluso tra i settori nei quali intervenire per ridurre l'inquinamento atmosferico e contrastare il cambiamento climatico, come purtroppo si registra nelle varie conferenze internazionali sul clima.*

*Sarebbe giusto e necessario invece includere azioni e interventi di riduzione e razionalizzazione del trasporto aereo nei piani di miglioramento della qualità dell'aria.*

*La letteratura scientifica e gli studi sull'impatto ambientale e sui danni alla salute derivanti dal trasporto aereo sono disponibili ormai da diversi decenni e, in larga misura, evidenziano la sinergia tra gli effetti generati dall'inquinamento dell'aria e dall'inquinamento acustico sulla salute umana.*

*Questi effetti, determinati dal trasporto aereo e da altre fonti di inquinamento, incrementano le malattie cardiovascolari, respiratorie, cronico-degenerative, immunologiche, metaboliche, neuroendocrine e neoplastiche e i disturbi neurocomportamentali.*

*Gli studi scientifici rilevano anche, nelle comunità che vivono vicino agli aeroporti, disturbi dell'apprendimento e dell'attenzione nei bambini, e una netta riduzione della qualità della vita.*

*Dobbiamo tener presente poi che l'inquinamento prodotto dal traffico aereo si va a sommare a quello prodotto da altre fonti di inquinamento, esponendo in particolare i bambini, gli adolescenti, le donne in gravidanza, e così l'embrione e il feto, al cosiddetto "effetto cocktail" che consiste nell'amplificazione e nella sinergia dell'azione patogena dei singoli inquinanti.*

*Questi elementi, anche a causa delle loro dimensioni microscopiche, superano con facilità tutte le barriere biologiche dell'organismo umano e interagiscono negativamente con l'epigenoma (il software del DNA), favorendo così tutte quelle malattie che stiamo osservando in grande aumento, nell'infanzia e nell'età adulta, in tutto il mondo e che potrebbero anche essere trasmesse alle future generazioni, attraverso alterazioni epigenomiche dei gameti.*

*È chiaro quindi che è assolutamente necessario ridurre l'esposizione a tutti gli inquinanti.*

*Ogni persona di buona volontà è chiamata a essere responsabile della protezione dell'ambiente, di tutte le specie viventi e dell'intera biosfera.*

*Per i medici e la comunità scientifica questa responsabilità è ancora più grande perché deriva dalla conoscenza.*

*Avere la consapevolezza che il traffico aereo rappresenta un fattore di rischio innegabile e danno per la salute e l'ambiente, ci deve far assumere la responsabilità di studiarne e monitorarne costantemente gli effetti.*

*Se vogliamo contrastare realmente i cambiamenti climatici dobbiamo confrontarci quindi con forza e chiarezza con le Istituzioni preposte perché siano adottati il prima possibile programmi e politiche di controllo e riduzione anche di questo tipo di mobilità altamente inquinante».*

**"biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE [Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche] e della direttiva 2009/147/CE [Conservazione degli uccelli selvatici]"**.

\* Non rispetto dei vincoli riconosciuti alle esigenze del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile:

- Il Parco è classificato come Sito di Importanza Comunitaria (SIC):



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

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

e prevede Zone di Protezione Speciale (ZPS) ed Aree ad alto rischio:

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

- La Legge 6 dicembre 1991 n. 394 (con aggiornamenti DPR 16.04.2013): Legge quadro sulle aree protette, 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 autorizzato 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) ....*

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».*

Non si riscontrano iniziative in merito all'imposizione di limiti riferiti alle emissioni sonore ed ai sorvoli.

- \* Il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile;



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

- \* Incidenze su ecosistemi e biodiversità: Rete Natura 2000 è stata istituita in Europa e in Italia non solo per proteggere le specie in pericolo ma più in generale per proteggere gli habitat e la biodiversità; la Valutazione di Incidenza Ambientale della Regione Veneto (*prot. 221838 del 22 maggio 2014*) minimizza il peso degli impatti ambientali connessi all'aeroporto e alla sua espansione.

L'obiettivo principale di Rete Natura 2000 e della STRATEGIA UE PER LA BIODIVERSITA' ENTRO IL 2020, è quello di salvaguardare e addirittura di espandere biodiversità, habitat, ecosistemi preesistenti, nel mentre gli impatti riferibili all'aeroporto e alla sua espansione agiscono nella direzione contraria.

### **"territorio, suolo, acqua, aria e clima"**

- \* Collocazione infelice del sedime: una infrastruttura aeroportuale risulta ambientalmente molto impattante e necessita di ampi spazi che a Treviso non sono disponibili; l'area risulta molto ridotta ed interamente circondata da insediamenti abitativi ed obiettivi sensibili.

Lo Studio di Incidenza ammette che il sedime si trova in una posizione inadatta: *"L'aeroporto di Treviso si colloca al centro di un'area pianiziale in cui sono individuati diversi siti della Rete Natura 2000. Entro un raggio di 20 km dall'aeroporto A. Canova di Treviso sono infatti presenti 17 siti Natura 2000. In particolare, il sedime aeroportuale confina con il SIC IT3240028 Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest"* "... una limitata fascia di pianura di 150 ettari, stretta tra la SR 515 ed il fiume Sile, il che pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree;

- \* Assurda concentrazione aeroporti, unica in Italia: n° 3 in ≈ 30 km lineari Venezia – Treviso – Istrana, contraria alle Direttive Europee;

*[La Commissione europea (Gazzetta Ufficiale Unione Europea – Comunicazione della Commissione: orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree - 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 (> 200 km/h).*

*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.*

*Il commissario ai trasporti dell'UE, su precisa richiesta della Corte dei conti dell'Unione europea, ha chiarito che i nuovi aeroporti, proprio per il loro impatto sui territori, devono essere performanti (che offre prestazioni di ottimo livello - da qui la regola dei bacini di utenza) e che in diverse Nazioni del sud Europa, incluso l'Italia, si dissipano risorse ambientali parcellizzando invece di razionalizzare le infrastrutture aeroportuali];*

- \* Non idoneo trattamento dei reflui sversanti in fiume Sile e nel fossato di via Noalese;
- \* Possibile inquinamento delle falde acquifere;
- \* Mancata verifica dell'impatto determinato dall'inquinamento ambientale su terreni e colture (deposizione totale);
- \* Nuove rotte proposte, oltre che coinvolgere nuovi territori, non attutiscono l'inquinamento acustico a Quinto di Treviso;



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

- \* Inesistenti interventi per calmierare l'incremento del traffico veicolare causa disponibilità di una sola strada di accesso alla struttura aeroportuale e scarsità di parcheggi, con conseguente notevole intralcio alla viabilità. Il traffico di transito sulla strada regionale 515 noalese riscontra un inevitabile conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto con il normale traffico di percorrenza che già congestiona notevolmente l'arteria stradale.

### **"beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio"**

- \* Riscontro di pesante crisi nel settore edile nell'area e deprezzamento totale del valore degli immobili;
- \* Ripetuti accadimenti dello spostamento violento delle coperture dei tetti (*vortex strike*) dimostrano l'estrema pericolosità delle operazioni aeronautiche, senza provvedere ad alcun rimborso danni, con estrema frustrazione degli Interessati;
- \* Il sedime aeroportuale lambisce un'area vincolata come *bene culturale*.

### **"interazione tra i fattori sopra elencati"**

- \* Continuo incremento dell'attività aeroportuale nella completa anarchia, a vantaggio del gestore;
- \* Riconosciuto il trascurabile apporto al settore turistico dell'area;
- \* Nessuna opera di mitigazione/compensazione è stata mai attuata; non risulta l'accantonamento pari al 7% dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali per l'adozione di interventi di contenimento/abbattimento del rumore (*art. 10, comma 5 legge 26/10/1995 e successive modifiche/integrazioni*) e l'applicazione dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili – IRESA (*Legge n. 342 21/11/2000 - Decreto Legge n. 145 23/12/2013 e successive modifiche/integrazioni*).

### **"Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo"**

- \* Allevamenti ittici in prossimità della pista, in non ottemperanza delle Linee Guida ENAC relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti;
- \* 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.
- \* Non ottemperanza delle prescrizioni previste dall'attuazione del Piano di Rischio Aeroportuale; necessita valutare la 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.



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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

- \* 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. E' riconosciuto auspicabile l'allontanamento di questa infrastruttura dall'aerostazione passeggeri e soprattutto dalla testata pista per motivi di sicurezza ma la prevista nuova area risulta comunque ubicata in prossimità della pista, quindi non esente da possibile coinvolgimento causa inconveniente operativo derivante da incontrollabili operazioni di atterraggio e decollo;
- \* Possibilità accadimento incidente aereo; l'eventuale annunciato spostamento della scuola dell'Infanzia "S. Giorgio" a Quinto di Treviso, opera meritoria, non esclude certamente il problema di Sicurezza che può coinvolgere la Popolazione residente. Tale eventualità non è mai stata presa in considerazione!

**Da quanto esposto si evince chiaramente che non è riscontrabile alcuna limitazione degli impatti ambientali previsti e ribaditi dalla Normativa Italiana ed Europea da parte della gestione dell'aeroporto Canova di Treviso; in tale contesto il gestore presenta una richiesta di incremento dell'attività aeroportuale basata sull'assoluta mancanza di rispetto della legalità.**

**L'infrastruttura ambientalmente impattante in un contesto territoriale estremamente limitato ed antropizzato presenta criticità sotto tutti gli aspetti analizzati, in oltraggio alle più elementari norme di convivenza civile.**

**L'esigenza di osservanza delle Normative vigenti richiede a tutte le Autorità preposte un impegno al fine di assicurare la drastica riduzione dell'attività aeroportuale trevigiana, con la conseguente e vincolante eliminazione di possibili catastrofici eventi aeronautici.**

ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA  
RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
DELL'AEROPORTO DI TREVISO  
Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV)  
Codice Fiscale: 94134970261

Il Presidente