



m. 10/06/2016 DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007109.26-03-2018

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 23 marzo 2018

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

ENAC
Direzione Centrale Vigilanza Tecnica
protocollo@pec.enac.gov.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

Prefettura di Treviso
Ufficio Territoriale del Governo
Piazza dei Signori, 22
31100 – Treviso
prefettura.treviso@interno.it



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

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

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC
Aeroporto "Marco Polo"
Venezia - Tessera
protocollo@pec.enac.gov.it

Commissione Aeroportuale "A. Canova"
Dr.ssa Carli
c/o ENAC
Direzione aeroportuale Nord-Est
Aeroporto "Marco Polo"
Viale Galileo Galilei, 16
30173 – Venezia Tessera
nordest.apt@enac.gov.it

Direttore Generale ULSS 2
Dr. Francesco Benazzi
Via Sant'Ambrogio di Fiera, 37
31100 - Treviso
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Responsabile del Servizio Igiene, Sanità pubblica e Medicina di Comunità
Dipartimento di Prevenzione – Distretto di Treviso
Azienda ULSS 2 – "Marca Trevigiana"
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Direttore Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura, 40
31100 - TREVISO
segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune Quinto di Treviso
Piazza Roma, 2
31055 - QUINTO DI TREVISO
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Treviso
Via del Municipio, 16
31100 – TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it



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

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

Sindaco Comune di Zero Branco
Piazza Umberto I, 1
31059 ZERO BRANCO
legalmail@pec.comunezerobranco.it

Direttore ARPA Veneto
protocollo@pec.arpav.it

Oggetto: Integrazioni a Osservazioni riferite a "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030- Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso.

Premesso che:

- Il diritto alla salute è riconosciuto come fondamentale diritto dell'individuo. La salute è una situazione soggettiva che deve essere tutelata contro tutti gli elementi nocivi ambientali o a causa di terzi, che possano in qualche modo ostacolarne il godimento,
- La tutela della salute, vista come rispetto della persona umana, assume carattere personalistico, tanto che il mancato riconoscimento di mezzi di tutela per singoli aspetti specifici di protezione viola il valore costituzionale della persona,
- La Salute dei Cittadini deve essere intesa non solo come integrità fisica ma anche come benessere psichico comprendente la qualità della vita ed i valori della persona; la violazione di tale diritto, qualificato vero e proprio diritto soggettivo primario ed assoluto, si traduce nella tutela costituzionale dell'integrità psico-fisica e del diritto ad un ambiente salubre, poiché la prevenzione di varie patologie impone di eliminare le cause dell'inquinamento ambientale,
- L'inquinamento sonoro e atmosferico rappresentano una concreta e grave minaccia alla Salute,
- L'eliminazione delle cause che ledono e pongono in pericolo la Salute Pubblica è affidata dalla Costituzione agli organi amministrativi,

L'Associazione di promozione sociale "*Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso*", codice di classificazione regionale PS/TV0198, prende in considerazione e pone all'attenzione delle Autorità il mancato rispetto delle regole comunitarie europee e nazionali che impongono la "Valutazione di Impatto Ambientale" (VIA) in relazione alla compatibilità ambientale conseguente il pianificato sviluppo dell'aeroporto trevigiano, mai concessa e autorizzata da un provvedimento ministeriale, la cui gestione presenta notevoli criticità.



I N T E G R A Z I O N I

◆ Recente Normativa italiana:

DECRETO LEGISLATIVO 16 giugno 2017, n. 104

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. (17G00117) (GU Serie Generale n.156 del 06-07-2017).

Note: Entrata in vigore del provvedimento: 21/07/2017

Art. 18

Sostituzione dell'articolo 29 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152

1. L'articolo 29 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è sostituito dal seguente:

«Art. 29 (Sistema sanzionatorio)».

1. *I provvedimenti di autorizzazione di un progetto adottati senza la verifica di assoggettabilità a VIA o senza la VIA, ove prescritte, sono annullabili per violazione di legge.*
2. *Qualora siano accertati inadempimenti o violazioni delle condizioni ambientali di cui all'articolo 28, ovvero in caso di modifiche progettuali che rendano il progetto difforme da quello sottoposto al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, al procedimento di VIA, ovvero al procedimento unico di cui all'articolo 27 o di cui all'articolo 27-bis, l'autorità competente procede secondo la gravità delle infrazioni:*
 - a) *alla diffida, assegnando un termine entro il quale devono essere eliminate le inosservanze;*
 - b) *alla diffida con contestuale sospensione dell'attività per un tempo determinato, ove si manifesti il rischio di impatti ambientali significativi e negativi;*
 - c) *alla revoca del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, del provvedimento di VIA, in caso di mancato adeguamento alle prescrizioni imposte con la diffida e in caso di reiterate violazioni che determinino situazioni di pericolo o di danno per l'ambiente.*
3. *Nel caso di progetti a cui si applicano le disposizioni del presente decreto realizzati senza la previa sottoposizione al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, al procedimento di VIA ovvero al procedimento unico di cui all'articolo 27 o di cui all'articolo 27-bis, in violazione delle disposizioni di cui al presente Titolo III, ovvero in caso di annullamento in sede giurisdizionale o in autotutela dei provvedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA o dei provvedimenti di VIA relativi a un progetto già realizzato o in corso di realizzazione, l'autorità competente assegna un termine all'interessato entro il quale avviare un nuovo procedimento e può consentire la prosecuzione dei lavori o delle attività a condizione che tale prosecuzione avvenga in termini di sicurezza con riguardo agli eventuali rischi sanitari, ambientali o per il patrimonio culturale.*



Scaduto inutilmente il termine assegnato all'interessato, ovvero nel caso in cui il nuovo provvedimento di VIA, adottato ai sensi degli articoli 25, 27 o 27-bis, abbia contenuto negativo, l'autorità competente dispone la demolizione delle opere realizzate e il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità. In caso di inottemperanza, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente.

◆ Recente sentenza comunitaria:

La **CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA – PRIMA SEZIONE** con la sentenza: "**ECLI:EU:C:2017:589 del 26 luglio 2017**", ha emesso una dichiarazione di carattere generale, inerente la ritardata "Valutazione di Impatto Ambientale" (VIA), applicabile a tutti i casi nei quali la VIA sia stata avviata in ritardo rispetto l'avvio di un progetto:

«In caso di omissione di una valutazione di impatto ambientale di un progetto prescritta dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, il diritto dell'Unione, da un lato, impone agli Stati membri di rimuovere le conseguenze illecite di tale omissione e, dall'altro, non osta a che una valutazione di tale impatto sia effettuata a titolo di regolarizzazione, dopo la costruzione e la messa in servizio dell'impianto interessato, purché:

- le norme nazionali che consentono tale regolarizzazione non offrano agli interessati l'occasione di eludere le norme di diritto dell'Unione o di disapplicarle***
- la valutazione effettuata a titolo di regolarizzazione non si limiti alle ripercussioni future di tale impianto sull'ambiente, ma prenda in considerazione altresì l'impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione».***

◆ Breve cronistoria per inquadrare la problematica aeroportuale trevigiana:

- ✓ 13 gennaio 1999 il Ministero dell'Ambiente, causa incremento del traffico aeroportuale, chiede che l'aeroporto di Treviso sia sottoposto al processo di Valutazione dell'Impatto Ambientale;
- ✓ 20 aprile 2000 il Ministero dell'Ambiente ribadisce la necessità di ottemperare alla VIA;
- ✓ 6 dicembre 2002 la Società di gestione aeroportuale AerTre SpA, con 2 anni di ritardo, ha presentato domanda di emissione Decreto di Compatibilità Ambientale per il "Piano di razionalizzazione delle aree 200-2010" con prot. 13509/VIA/A.O.13.G., per ottenere un incremento di movimentazioni aeronautiche annue, riferite alle simulazioni per l'anno 2010 con 40,5 movimenti/giorno, pari a 14.782 movimenti/anno;

- ✓ 3 agosto 2006 la Commissione VIA nazionale, con verbale n. 813 esprime PARERE NEGATIVO;
- ✓ 17 febbraio 2007 Inaugurazione nuova aerostazione, tutti gli interventi che erano stati sottoposti alla VIA, erano già stati realizzati, nonostante il parere negativo espresso.
- ✓ 14 maggio 2007 il Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale emette un provvedimento direttoriale con **prot.DSA-DEC-2007-0000398** esprime **PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO** circa la compatibilità ambientale del progetto "*Incremento fruitivo dell'aeroporto civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti*", con richiesta di varie disposizioni tra cui:
 - *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 presentato 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 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;*
 - *Per quanto riguarda, inoltre, i voli notturni si ricorda che l'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997 n. 496, così come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999 n. 476, stabilisce che possono essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza ove venga accertato dagli organi di controllo competenti il non superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A)_{L_{van}} [livello di valutazione del rumore aeroportuale nel periodo notturno: 23.00 ÷ 06.00].*
- ✓ 15 dicembre 2009 ENAC concede a Save SpA la concessione quarantennale per la gestione totale dell'aeroporto di Treviso, per il periodo 2010÷2049, con previsione di traffico pari a 5.135.000 passeggeri e con un investimento complessivo nei 40 anni pari a 166 milioni di Euro, che prevede l'ampliamento e l'adeguamento dell'aerostazione passeggeri (già effettuata);
- ✓ 07 dicembre 2010 AerTreSpA pubblica il bando di gara ad oggetto "Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo".

- ✓ 22 luglio 2011 A gara di appalto conclusa, viene chiesta dal Comitato verifica di esclusione della VIA per la parte relativa al rifacimento totale della pista.
- ✓ 02 maggio 2011 Il **Ministero dell'Ambiente** con Parere favorevole n. 698 concede l'esclusione della VIA del progetto relativo agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto; ribadisce, come prima prescrizione 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 Ordinanza **Consiglio di Stato** in sede giurisdizionale (Sezione Sesta)
«... tenuto conto della documentazione prodotta in giudizio dalle parti appellate (rispettivamente intervenute in giudizio), confermativa del mancato incremento del traffico aereo correlata al progetto e dell'insussistenza di essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura in esame»;
«... respinge l'istanza cautelare proposta in primo grado» circa la sospensione dei lavori di potenziamento e sviluppo delle strutture di volo, alla luce della prescrizione contenuta nel provvedimento in data 02/05/2011 del Ministero dell'Ambiente.
- ✓ 09 marzo 2012 Nuova richiesta di Compatibilità ambientale relativa al progetto del Masterplan 2011÷ 2030 dell'aeroporto "A. Canova " di Treviso, da parte della Società AerTre SpA., con l'invio alle Autorità competenti dello Studio di Impatto Ambientale per poter incrementare il traffico e realizzare nuovi ampliamenti e potenziamenti infrastrutturali all'Aeroporto.
- ✓ 11 luglio 2012 La Sentenza **Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto** sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli annuo autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 14 maggio 2007. E' evidente che tale limite massimo di voli annui deve essere rispettato dalla Società di gestione dell'aeroporto anche considerando che la sussistenza di tale limite è stata riconosciuta dalla stessa società di gestione dell'aeroporto:
"INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE – Dicembre 2010" - 4.6.3 ANALISI DELLO STATO DI ESERCIZIO
«Lo stato di esercizio dell'aeroporto a conclusione delle attività di cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze dei velivoli dallo scalo».
- ✓ 07 dicembre 2012 Esposto alla **Procura della Repubblica presso il Tribunale di Treviso** relativo al rispetto del limite vigente di 16.300 movimenti annui autorizzati sull'aeroporto di Treviso "A. Canova". Dal giugno 2010 numerose sono state le richieste di intervento per ottenere il rispetto del limite stabilito rivolte a tutti gli Enti territorialmente competenti (Comuni, Provincia, Prefettura) da parte del Comitato e dalle Associazioni nonché, in sede istituzionale, da un Consigliere comunale di Treviso.

- ✓ 28 dicembre 2012 **COMUNE QUINTO DI TREVISO** - Impatto ambientale legato all'aumento del numero dei voli. **DIFFIDA**- Protocollo N. 15842.
«.... a fronte dell'aumento del numero di voli in misura rilevante rispetto al limite massimo consentito all'Aeroporto Antonio Canova di Treviso, si diffida la Società aeroportuale a non superare i limiti di movimenti aerei sopra richiamati (numero totale annuo non superiore a 16.300), fintanto che il procedimento di VIA non si sarà concluso. Contestualmente si invitano le Autorità competenti a promuovere ogni intervento affinché venga rispettata la soglia massima del numero di voli consentito».
- ✓ 02 maggio 2013 **Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali**
Superamento numero di voli presso l'aeroporto di Treviso.
*«Atteso che il provvedimento interlocutorio negativo, pur non concludendo il procedimento di VIA, pone un limite alla realizzazione del progetto fino alla conclusione positiva dello stesso procedimento di VIA e che la condizione che “il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente realizzato” è stata posta anche dal successivo provvedimento direttoriale di esclusione dalla VIA del progetto “Aeroporto Antonio Canova di Treviso-Santangelo – Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo”. Alla luce di quanto su esposto, la scrivente Direzione ritiene necessario acquisire chiarimenti dalla Società in merito all'andamento del numero di voli dello scalo (periodo 2007 ÷ 2012) ed alle eventuali infrastrutture realizzate successivamente all'emanazione del decreto interlocutorio negativo e del provvedimento di esclusione, al fine di valutare se l'eventuale superamento del numero dei voli possa aver prodotto impatti ambientali significativi sul territorio.
Infine, in attesa della conclusione dell'istruttoria VIA in corso, la scrivente Direzione **diffida** formalmente la società in indirizzo ad astenersi dal superare i suddetti limiti di movimenti aerei, preavvisando sin d'ora, in caso di mancato positivo riscontro alla presente, la valutazione in merito l'adozione di ogni opportuna azione di tutela degli interessi ambientali. - Dr. Mariano Grillo».*
- ✓ 30 ottobre 2013 **Parere n. 1363 CTVA.** Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan, proponente ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile.
Parere Interlocutorio Negativo circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030, rilevate le carenze segnalate nelle valutazioni del presente Parere, disponendo la presentazione di una Nuova Istanza di VIA con un SIA che dimostri e garantisca con specifici approfondimenti:

«Sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA non dovrà essere superato il numero di voli già indicato nella nota Prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 di questo Ministero».

✓ 07 marzo 2014

Parere n. 1454 CTVA. Istruttoria VIA, riavvio istruttoria, Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan 2011-2030, proponente ENAC.

Ai sensi **dell'art. 26, comma ter, D. Lgs. 152/2006** **Parere Negativo** circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova".

«Resta inteso che sino alla conclusione del nuovo procedimento VIA, non dovrà essere superato il numero di voli indicato nella nota Prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007 di questo Ministero».

✓ 31 marzo 2014

In **Consiglio Comunale di Treviso** è stato approvato l'Ordine del giorno predisposto dai Capigruppo di maggioranza, riferito a "Aeroporto compatibile" in cui è segnalato:

- Rispetto n° max di movimenti: 16.300;
- Ritiro da parte di AerTre di eventuali ricorsi presentati;
- Monitoraggio acustico/atmosferico, di concerto con ARPAV e centraline fisse;
- Indagine epidemiologica;
- Rilevamento degli inquinanti nei terreni;
- Definizione problematiche del Parco del Sile/aeroporto;
- Adesione all'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani (ANCAI).

✓ 01 agosto 2014

Parere n. 1590 CTVA. Richiesta di parere Art. 9 DM 150/07, Disposto L.241/90, aeroporto di Treviso Master Plan 2011 – 2030 parere CTVA 1454 del 07/03/2014, trasmissioni osservazioni dell'Ente proponente: ENAC.

Ai sensi **dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007** e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta plenaria del 1 agosto 2014.

«Tutto quanto VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO, la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

ritiene

che dalle Note e Controdeduzioni del Proponente non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del Parere Negativo n° 1454 del 07 Marzo 2014 al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011 – 2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"».



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

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

- ✓ 06 luglio 2015 La commissione Via nazionale ha comunicato che è stata ritirata l'istanza di VIA, relativamente al Master Plan Aeroporto di Treviso 2011.2030, su richiesta Aertre/Enac, *"riservandosi di avviare una nuova procedura una volta attualizzati gli studi e gli approfondimenti tematici tutt'ora in evoluzione"*.
- ✓ 15 novembre 2016 **COMUNE QUINTO DI TREVISO** – Atto di significazione e DIFFIDA.

«PRESO ATTO

- *della circostanza che AERTRE S.p.A. non ha ottemperato, per anni, alle disposizioni ministeriali in tema di limitazione del numero dei movimenti;*
- *che codesto Ministero forse ignaro delle continue violazioni, non ha fatto seguire alla propria diffida 2 maggio 2013 i necessari provvedimenti contingibili nella medesima preannunciati ed atti a contenere il numero dei movimenti entro la quota stabilita di 16.300.*

Tutto quanto sopra premesso e considerato, lo scrivente Ente

INVITA E DIFFIDA

Il MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE, in persona del proprio legale rappresentante pro tempore, a voler assumere, tempestivamente, tutti gli atti e provvedimenti necessari per il rispetto del numero massimo di movimenti che possono essere effettuati dalla aerostazione Antonio Canova di Treviso».

- ✓ 02 dicembre 2016 ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO – presentazione esposto alla PROCURA DELLA REPUBBLICA DI TREVISO, *«... riassumendo in breve i tratti più importanti, contenenti possibili fatti di inadempienza, incuria e violazione di norme di legge, con particolare attenzione alle questioni che coinvolgono la collettività e la primaria salute della stessa».*
- ✓ 20 aprile 2017 ENAC presenta istanza per l'avvio della procedura di VIA dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, *«sulla base delle previsioni di incremento nel numero di passeggeri e dei movimenti aerei tra il 2015 e il 2030 (n. passeggeri pari a 3.227.049, + 35% rispetto al 2015 e n. movimenti 22.499, + 22% rispetto al 2015)».*

Nella realtà dei fatti, l'andamento dei consuntivi annuali riferiti alle movimentazioni aeronautiche sono risultati i seguenti (*statistiche Assaeroporti*):



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

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

- anno 2000 = n. 9.164	passengeri = n. 281.442
- anno 2001 = n. 9.869	
- anno 2002 = n. 11.376	
- anno 2003 = n. 15.415	
- anno 2004 = n. 16.272	
- anno 2005 = n. 17.587	
- anno 2006 = n. 17.150	
- anno 2007 = n. 19.320	
- anno 2008 = n. 19.120	
- anno 2009 = n. 18.377	
- anno 2010 = n. 20.588	
- anno 2011 = n. 10.089 (con circa 6 mesi di chiusura aeroporto)	
- anno 2012 = n. 20.279;	
- anno 2013 = n. 18.359	
- anno 2014 = n. 17.802	
- anno 2015 = n. 18.402	
- anno 2016 = n. 19.518	
- anno 2017 = n. 21.265	passengeri = n. 3.015.057
(con 2 settimane di chiusura aeroporto)	

◆ Il rispetto della limitazione del numero di movimentazioni annue imposta all'attività dell'aeroporto di Treviso, deve essere subordinata ad una valutazione di rischio ai fini dell'autorizzazione e certificazione dello scalo, la cui gestione operativa riscontra ulteriori rilevanti e già ribadite **criticità**:

- ⇒ Limitatezza del sedime aeroportuale: ≈120 ettari;
- ⇒ Attuale deposito carburanti (300.000 litri) in prossimità Terminal Aerostazione e nuova ubicazione ipotizzata a bordo pista operativa, in prossimità abitazioni, strada Noalese ad elevato traffico veicolare e centri commerciali ad alta frequentazione;
- ⇒ Inappropriata localizzazione piazzale parcheggio aeromobili;
- ⇒ Operazioni "anti-icing" e "de-icing" - sghiacciamento ali – coda – motori: le attrezzature devono essere installate presso aree di parcheggio munite di cordolatura e dotate di dispositivi per recupero fluidi di risulta onde evitare contaminazioni del terreno e consentire il corretto smaltimento;
- ⇒ NO "strip area" – "Ground Controlled Area(GCA)" – spazio RESA 240 mt in testate pista 07 – 25;
- ⇒ Insufficiente spazio "Engineered Materials Arresting Sistem (EMAS);
- ⇒ Inidonea localizzazione e altezza Torre di Controllo;



- ⇒ Presenza del fiume Sile;
- ⇒ Presenza allevamenti e itticolture 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: distanza inferiore a 13 km;
- ⇒ Rischio impatto volatili –Bird Strike Committee Italy – Treviso - Report 2016: il piano antivolatili risulta non approvato / A.I.P. Italia in riferimento alle restrizioni locali ai voli, prevede: *“aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione dei gabbiani”*;
- ⇒ Piano di rischio: definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nella direzione di decollo e atterraggio, non è preventivamente fissata dall'articolo 707 del Codice della Navigazione, in cui si individuano le aree non soggette a vincolo, in ragione del tipo di aeroporto e quello di Treviso risulta prevalentemente unidirezionale;
- ⇒ Rischio Terzi (risk assessment) sotto 50.000 movimentazioni/anno – art. 715 Codice della Navigazione: *«l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati»*.

Il limite di 16.300 movimenti annuali implica l'adozione di uno studio «Rischio Terzi»; è perciò indispensabile conoscere la Relazione e la mappa isorischio;

- ⇒ Elevato carico antropico sotto la proiezione rotte di atterraggio e decollo;
- ⇒ Numero inappropriato di centraline fisse di rilevamento acustico nell'intorno del sedime aeroportuale e posizione inadeguata delle centraline (tipo "M") del gestore, con assenza correlazione tracciati radar per l'individuazione delle emissioni sonore aeronautiche e con risultati sconosciuti dei controlli periodici nelle 3 settimane di maggior traffico (LVA), in aree di zonizzazione acustica aeroportuale, datata anno 2001, per le quali non sono mai state individuate le conseguenti aree critiche (D.M. 29/11/2000).

L'impatto acustico deve essere preventivato con modello **AEDT** (*Aviation Environmental Design Tool Version 2b*) per Masterplan – VIA – VAS aeroportuale - mappe LVA e deve essere vietato l'utilizzo di "Reverse" - invertitori di spinta, eccetto per motivi di sicurezza;

- ⇒ Mancato rispetto della limitazione di voli notturni in orario non autorizzato, dopo le ore 23.00, superando il valore di **60dB(A) LVAN** e arrecando notevole disagio causa limitatezza area del sedime e l'estrema antropizzazione dell'intorno aeroportuale.

Presentati ESPOSTI al Comando Provinciale dei Carabinieri, da parte di Cittadini e del Comitato;

- ⇒ Limitati controlli acustici in aree di zonizzazione acustica comunale, con risultanza di valori superiori ai limiti diurni/notturni, causa estrema vicinanza dell'infrastruttura e nessun intervento da parte delle Autorità preposte (Piani di abbattimento/risanamento – Legge quadro sull'inquinamento acustico: n. 447/1995);
- ⇒ Mancanza verifica adozione di procedure antirumore (*AIP Italia – Informativa ai Piloti*), di accertamento violazioni e di conseguenti sanzioni, in totale mancanza di apposite centraline tipo "V";



- ⇒ Nessun rilevamento dell'impatto acustico originato all'esterno dell'intorno aeroportuale dalle attività a servizio dell'aeroporto;
- ⇒ Non applicazione delle *Linee Guida ISPRA* che prevedono: Emissione rapporti tecnici periodici / Informazione al Pubblico / Risposta alle lamentele;
- ⇒ Controlli atmosferici sporadici e limitati con riscontro di valori abnormi, generalmente non confrontabili con i limiti di legge causa estensione temporale inadeguata per mancaza di siti fissi; dell'unica centralina fissa, che il gestore ubica a sua discrezione in punti certamente non critici, non risultano riscontri.

Anche l'impatto atmosferico deve essere preventivato con modello **AEDT** (*Aviation Environmental Design Tool Version 2b*) per Masterplan – VIA – VAS aeroportuale;

- ⇒ Nessuna verifica dell'inquinamento atmosferico influenzato dalla tipica specificità aeronautica: nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti, sotto la proiezione delle rotte unidirezionali di decollo e di atterraggio;
- ⇒ Nessun controllo sulla ricaduta di inquinanti al suolo (deposizione totale);
- ⇒ Nessun coinvolgimento dei Comuni sull'ingente quantità di gas serra emessa dai velivoli nelle fasi più critiche: decolli - atterraggi;
- ⇒ Non idoneo trattamento degli effluenti liquidi sversati dal sedime aeroportuale nel fossato di via Noalese e nel fiume Sile: controlli periodici non risultano ottemperati, con possibile inquinamento falde acquifere nel sottosuolo;
- ⇒ Nessuna tutela dell'area protetta "**Parco Naturale del fiume Sile**", in presenza di aree naturali protette facenti parte di **Rete Natura 2000**, in prossimità del sedime aeroportuale:
 - Sito di Importanza Comunitaria (IT3240028 S.I.C. **Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest**)
 - Zona di Protezione Speciale (IT 3240011 Z.P.S. **Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina**);
- ⇒ Accadimento fenomeni di "*Vortex Strike*" = vortice d'aria con violento spostamento delle coperture su tetto di una abitazione; evento che si crea prevalentemente durante la fase di atterraggio degli aerei: indice di rilevantissima criticità.
Avvenimenti sono stati sempre riscontrati su abitazioni nel Comune di Quinto di Treviso:
anni 2009 (n° 2) – 2013 (n° 1) – 2016 (n° 3) – 2017 (n° 1)
prevalentemente senza risarcimento danni;
- ⇒ Mancato rilevamento dell'inquinamento elettromagnetico in prossimità di abitazioni ubicate sul perimetro del sedime aeroportuale;
- ⇒ Nessun intervento atto a calmierare l'incremento del traffico veicolare, con scarsità di parcheggi, notevole intralcio alla viabilità e conseguente inquinamento ambientale;
- ⇒ Assurda concentrazione di aeroporti in area: n° 3 in ≈ 30 Km lineari: *VENEZIA – TREVISO – ISTRANA*.
- ⇒ Non risulta la predisposizione di "*Piano di Emergenza Aeroportuale*" (soccorso nel fiume Sile) e "*Piano di emergenza esterno*" (soccorso nel fiume Sile e negli abitati);



- ⇒ Mai effettuate opere di compensazione e mitigazione che comunque non risolvono i problemi esistenziali, di inquinamento e di Salute Pubblica;
- ⇒ 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, aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto;
- ⇒ **SALUTE PUBBLICA:** assenza di indagini osservative su popolazione iperesposta, residente in aree prospicienti il sedime aeroportuale, con valutazione del rischio esposizione agli impatti ambientali con un raffronto di: *decessi – ricoveri ospedalieri – malattie – consumo farmaci - ...* con altre realtà non coinvolte da problematiche aeroportuali.

L'influente parere dell'Associazione Medici per l'Ambiente – ISDE Italia, denuncia:

«Le popolazioni che vivono in prossimità di aeroporti pagano in termine di riduzione della qualità della vita, di malattie e cause di morte correlate a questa particolare forma di 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».

Il gestore si affanna a presentare gli effetti socio-economici determinati dalle positive conseguenze generate dalla gestione dell'aeroporto Canova in ambito locale, con stime incontrollabili, inaffidabili, improponibili e comunque allocabili in altri contesti territoriali compatibili con la gestione dell'infrastruttura, ma non si tiene mai conto del costo sostenuto dalla collettività causa insorgenza di conseguenti patologie sanitarie;

- ⇒ La designazione di nuove rotte di decollo, oltre che coinvolgere nuovi territori, non attutiscono l'abnorme inquinamento acustico sul territorio del Comune di Quinto di Treviso, motivo della proposta;
- ⇒ Ricontra di pesante crisi nel settore edile nell'area e deprezzamento totale del valore degli immobili.

In sintesi, analizzando i riscontri, risulta evidente che non è stata attuata alcuna iniziativa di tutela da parte della Divisione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, con la collaborazione della Regione e dell'ARPA Veneto, proposta nel primo PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO del 14 maggio 2007.

Nonostante i ripetuti e continui ribadimenti di tale vincolo, da parte di Istituzioni ai vari livelli, non si è mai riscontrato alcun intervento tendente a far rispettare quanto ufficialmente intimato, a fronte del continuo e costante incremento delle movimentazioni aeronautiche; addirittura, in tale contesto, il gestore aeroportuale trevigiano impunemente continua tuttora ad incrementare le prestazioni aviatorie.

Ma come è possibile avallare tale situazione da parte delle Autorità? L'andamento gestionale è abbandonato prevalentemente alle decisioni della compagnia Ryanair che nell'aeroporto di Treviso ha trovato le condizioni estremamente favorevoli per il mantenimento dei suoi interessi:



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

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

in circa mezz'ora fa atterrare e decollare un aereo. Questo è il vero "business" che giustifica l'attività aeroportuale trevigiana!

Tutto questo è accaduto ed accade senza che MAI sia stato rilasciato un decreto di Compatibilità ambientale "POSITIVO" per l'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso!"

ENAC, che dovrebbe far rispettare le leggi e le norme in vigore in tutti gli aeroporti italiani non è mai intervenuta e non ha mai evitato che vi fosse questo aumento di voli e di Passeggeri, in un aeroporto che praticamente è realizzato all'interno del Parco Naturale del fiume Sile; sito di interesse comunitario con pesanti ripercussioni sul territorio, sull'ambiente e sulla Popolazione residente.

Nonostante fosse stata presentata domanda di pronuncia di compatibilità ambientale e nonostante vi sia stata anche una temporanea sospensione dell'istruttoria, l'incremento capacitivo del traffico non si è mai interrotto ed è continuamente cresciuto, in attesa perenne di una VIA positiva.

Documentazione integrativa è stata inviata negli anni 2004-2005, mentre nello stesso tempo le opere sottoposte a VIA, nonostante mancasse il Decreto di compatibilità ambientale, venivano realizzate; in particolare veniva materializzata la nuova aerostazione di Treviso e incrementato il numero parcheggi, che hanno consentito l'incremento della capacità operativa dell'aeroporto.

L'iter della prima richiesta di compatibilità ambientale, avente come oggetto: «*INCREMENTO FRUITIVO DELL'AEROPORTO CIVILE DI TREVISO: PIANO DI CONTROLLO E RIDUZIONE DEGLI IMPATTI*», di fatto si concludeva il 3 agosto 2006 con l'emissione del PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO da parte della Commissione VIA nazionale, ma pochi mesi dopo, nel Febbraio 2007, con l'inaugurazione della nuova aerostazione, tutti gli interventi che erano stati sottoposti alla richiesta di compatibilità ambientale erano già stati realizzati, nonostante l'emissione del parere negativo citato.

Nel maggio 2007 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente ha emesso il parere negativo con il vincolo di **non superare il numero totale annuo di movimenti, pari a 16.300.**

A seguito emissione DIFFIDA da parte del Comune di Quinto di Treviso, il **Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali** presenta alla Società di gestione dell'aeroporto di Treviso DIFFIDA ad astenersi dal superare il numero totale annuo di movimenti dei velivoli "preavvisando sin d'ora, in caso di mancato positivo riscontro alla presente, la valutazione in merito l'adozione di ogni opportuna azione di tutela degli interessi ambientali".

La seconda richiesta di compatibilità ambientale per l'incremento dell'attività aeroportuale (anno 2012), avente come oggetto: «*PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE (2011 – 2030) DELL'AEROPORTO DI TREVISO "ANTONIO CANOVA"*» è stata ripetutamente bocciata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA / VAS del Ministero dell'Ambiente con la sempre ribadita ingiunzione di **non superare il numero totale annuo di movimenti indicato dal Ministero.**

La terza richiesta di compatibilità ambientale per l'incremento dell'attività aeroportuale (anno 2017), avente come oggetto: «*AEROPORTO "ANTONIO CANOVA DI TREVISO – STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030*», con la proposta del proponente di raggiungere 22.499 movimenti annui, è tuttora in fase di valutazione da parte della Commissione Tecnica ministeriale.



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

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

Da quanto si evince dai consuntivi delle movimentazioni annuali, il gestore aeroportuale non ha mai rispettato il vincolo ministeriale imposto, incrementando indefessamente la sua attività, soddisfacendo tutte le esigenze delle compagnie "low-cost", ignorando qualsiasi condizionamento limitativo, nel silenzio totale delle Autorità competenti.

Nell'anno 2017 se non si fosse verificata la chiusura dell'aeroporto per due settimane nel mese di ottobre, causa lavori di rifacimento pista, il gestore avrebbe raggiunto il limite di movimenti che lo stesso si è prefisso di soddisfare nell'anno 2030 = **22.499**, così come l'obiettivo massimo dei volumi annuali di traffico in milioni di passeggeri = **3,2**, previsto dal Piano Nazionale Aeroporti - edizione novembre 2015 riferito allo stesso scenario temporale.

Nel frattempo il gestore aeroportuale intensifica l'attività aeronautica incrementando il numero delle compagnie "low-cost": *Pobeda Airlines* dall'aeroporto Vnukovo di Mosca, *Albawings Bluepanorama* da Tirana ed inaugurando nuove rotte su "imput" della compagnia Ryanair.

Tali comportamenti sono da considerarsi innanzitutto un vilipendio alla già inconcepibile, insopportabile vessazione ed umiliazione imposte ai Residenti ed una sfida a tutte le Autorità che hanno imposto e ripetutamente ribadito il vincolo numerico del limite annuale di movimentazioni aeronautiche, valido per l'aeroporto di Treviso; il totale silenzio delle Istituzioni dimostra l'evidente tacita connivenza!

Il Comitato ha già ripetutamente reso noto che la situazione ambientale dell'aeroporto di Treviso non può e non deve essere considerata simile ad altri aeroporti per l'estrema limitatezza geografica del sedime aeroportuale, per l'esecuzione delle movimentazioni più critiche: atterraggi/decolli che sfiorano ed affiancano una parte consistente dell'abitato dei Comuni di Quinto di Treviso e Treviso, per la negativa influenza della zona "A" insita nella zonizzazione acustica aeroportuale che interferisce su una parte consistente dell'abitato di Quinto di Treviso, per il rientro dell'intero centro abitato di Quinto e di interi Quartieri - centro storico della città di Treviso all'interno delle aree pertinenti il Piano di Rischio aeronautico in cui risultano perpetrate palesi violazioni delle prescrizioni previste, per la possibilità di accadimento incidenti rilevanti in corrispondenza di abitazioni e obiettivi sensibili nel territorio.

Tutte queste problematiche coinvolgono i Residenti, angosciati da problemi di Sicurezza, di Inquinamento e di rischio Salute.

La Commissione Tecnica Ministeriale di Verifica dell'Impatto Ambientale e la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali devono adeguarsi alle regole comunitarie che impongono di valutare l'impatto ambientale del piano di sviluppo di un aeroporto, partendo dal primo momento in cui si sono manifestati i suoi effetti. (Sentenza Corte di Giustizia Europea).

Ciò significa che la valutazione degli effetti ambientali riferita all'aeroporto Canova di Treviso deve iniziare dall'anno **2000**, mettendo a confronto la situazione ambientale di allora con gli effetti negativi che lo sviluppo dell'aeroporto ha prodotto nel tempo fino al periodo attuale, che rappresenta il raggiungimento degli obiettivi di traffico proposti.



Decuplicare il numero dei Passeggeri e **raddoppiare** il numero dei movimenti aeronautici, appare una evidente “modifica sostanziale” e pertanto tutto questo doveva essere sottoposto a V.I.A.; una richiesta di compatibilità ambientale che era già stata stabilita “**obbligatoria**” dal Ministero dell’Ambiente nell’anno 2007 con l’emanazione del Decreto esprime “parere interlocutorio negativo” ma che non è mai stata concessa.

La sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto (Sezione Terza): **N. 00975/2012 REG.PROV.COLL. - N. 01528/2011 REG.RIC.** riportava:

«... qualora sia accertata l’illegittimità del provvedimento negativo di verifica di assoggettabilità a V.I.A. o di annullamento in via giurisdizionale dei provvedimenti adottati l’Autorità dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale secondo la disciplina di cui all’art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006».

Il citato art. 29 – Sistema sanzionatorio, modificato dall’art. 18 del D. Lgs. n. 104 del 16 giugno 2017 (sopra riportato), segnala:

comma 1. *I provvedimenti di autorizzazione di un progetto adottati senza la verifica di assoggettabilità a VIA o senza la VIA, ove prescritte, sono annullabili per violazione di legge.*

comma 3. *... nel caso in cui il nuovo provvedimento di VIA ... abbia un contenuto negativo, l’autorità competente dispone la demolizione delle opere realizzate e il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità. In caso di inottemperanza, l’autorità competente provvede d’ufficio a spese dell’inadempiente.*

La *Commissione Tecnica Ministeriale di Verifica dell’Impatto Ambientale* e la *Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali* devono tener conto di quanto previsto dalla Normativa, ad esempio, per quanto inerente la nuova aerostazione e tutto ciò che è stato realizzato e potenziato dall’anno 1999 ad oggi presso l’aeroporto di Treviso, in totale mancanza del Decreto di Compatibilità Ambientale.

La sintesi evidenzia una gestione dell’attività aeroportuale trevigiana che è avvenuta e tuttora avviene nella mancanza di rispetto delle Normative comunitarie e nazionali di riferimento, con il tacito avallo delle Autorità preposte, non tenendo conto dell’incompatibilità dell’infrastruttura ambientalmente impattante nel limitrofo antropizzato contesto territoriale trevigiano ed estremamente influente sulla Salute e Qualità di vita dei Residenti.

Il Comitato ribadisce quanto già segnalato nelle Osservazioni inerenti lo “Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030”:

«*Il rispetto del numero di movimentazioni annue autorizzato: 16.300 è stato ribadito da Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell’Ambiente, da sentenza del Consiglio di Stato e da sentenza del TAR Regionale del Veneto; 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.*



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

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

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

Il comportamento indisponente della gestione aeroportuale trevigiana, gestita con insolenza ed arroganza ed il silenzio delle Istituzioni, provocano sentimenti di elevata indignazione, nel totale disprezzo degli elementari Diritti di convivenza civile.

Non si possono barattare inadeguate ed inaccettabili condizioni di vita con meri interessi economici di qualsiasi natura ed entità, non rispettando i fondamentali ed inviolabili diritti costituzionali che riconoscono e garantiscono la tutela della Salute dell'Individuo (art. 2 – 32 della Costituzione Italiana) e non tenendo conto che l'iniziativa economica non può svolgersi in modo da recare danno alla Sicurezza, Libertà e Dignità Umana (art. 41).

Il costante continuo incremento delle movimentazioni aeronautiche è da ritenere inammissibile, ingiustificato, insopportabile ed estremamente dannoso, tanto da far ritenere lecita un'unica alternativa: la chiusura dell'aeroporto.

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

P.S.: in ALLEGATO sono riportate considerazioni del Comitato, riferite alla documentazione integrativa presentata dal gestore aeroportuale di Treviso: ENAC - AerTre, in ottemperanza a richiesta integrazioni pervenuta dalla Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.



23 marzo 2018

ALLEGATO

CONSIDERAZIONI RIFERITE A DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA PRESENTATA DAL GESTORE AEROPORTUALE DI TREVISO, IN OTTEMPERANZA A RICHIESTA INTEGRAZIONI PERVENUTA DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

– DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
prot.: m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0002465.31-01-2018

– COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA e VAS
prot.: m-amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0000394.29-01-2018
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0002190.30-01-2018

Titolo doc.:

**Strumento di pianificazione e
ottimizzazione al 2030
dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso
Valutazione di Impatto Ambientale
ID_VIP: 3607
INTEGRAZIONI**

Codice doc.: 25101-REL-T200.0

Distribuzione: AerTre, file 25101

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	12.03.18	informazione	90	EA Tassin	EA	SG
1						
2						

Tabella 1-1 Richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (rif. lettera prot. 2465/DVA del 31.01.2018).

Tema osservazione	Testo osservazione	Capitolo
Quadro di riferimento programmatico	<i>Verificare la coerenza del progetto con il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della regione Veneto tenendo conto della Delibera del Consiglio Regionale (DCR 57/2004) aggiornata con la DCR 90/2016 disponibile sul sito della Regione Veneto, fornendo le opportune azioni individuate ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti.</i>	2
Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la valutazione degli impatti considerando un nuovo scenario denominato "opzione zero" riferito all'analisi degli impatti al 2030 con le rotte attuali relative all'anno 2015.</i>	3
Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la trattazione con un approfondimento dei fattori di emissione medi di tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare fornendo elementi dettagliati sul parco veicolare per gli scenari considerati.</i>	4
Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la caratterizzazione della qualità dell'aria con:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>i dati rilevati dalla centralina di via Lancieri.</i> • <i>i dati provenienti dalle campagne di misura effettuate da ARPAV eseguite prima, durante e dopo la realizzazione dei lavori di adeguamento della pista e le ulteriori campagne svolte nell'intorno aeroportuale.</i> 	5
Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la trattazione confrontando i dati di emissione dell'aeroporto con i dati di emissione a livello provinciale e comunale derivanti da tutte le fonti emissive presenti nell'area.</i>	6
Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la documentazione con mappe e tabelle che riportino i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori residenziali potenzialmente più impattati del progetto in esame.</i>	7
Quadro di riferimento ambientale - componente rumore	<i>Integrare la valutazione degli impatti considerando un nuovo scenario denominato "opzione zero" riferito all'analisi degli impatti al 2030 con le rotte attuali relative all'anno 2015.</i>	8

2

Quadro di riferimento programmatico	<i>Verificare la coerenza del progetto con il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della regione Veneto tenendo conto della Delibera del Consiglio Regionale (DCR 57/2004) aggiornata con la DCR 90/2016 disponibile sul sito della Regione Veneto, fornendo le opportune azioni individuate ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti.</i>
-------------------------------------	---

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) – edizione maggio 2016 riporta che l'Agglomerato di Treviso (comprensivo dei Comuni di Quinto di Treviso e Zero Branco) è classificato prevalentemente zona A, zona caratterizzata da maggiore carico emissivo.

Inoltre il PRTRA, in relazione alle problematiche aeroportuali, evidenzia:



«Gli aeromobili, emettono, oltre ai comuni prodotti di combustione, particelle ultrafini (diametro aerodinamico minore di $0,1 \mu\text{m}$) sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sottoforma 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 (ACRP, 2008).

Nel contesto aeroportuale assume inoltre rilevanza una sottocategoria di composti organici volatili identificati in letteratura come "gas-phase hazardous air pollutants (HAPs)" acroleina, formaldeide, 1,3 butadiene, naftalene, benzene, acetaldeide, toluene, xilene e propanale (ACRP, 2007) emessi in quantità significativa dagli aeromobili nelle fasi di avvicinamento e di attesa che precedono il decollo (In Focus su Porti, Aeroporti e Interporti, addendum all'VIII Rapporto Qualità dell'ambiente urbano, Edizione 2012).

Le azioni prevedono interventi che mirano a diminuire le emissioni dovute al traffico stradale indotto dagli aeroporti, mediante l'offerta di connessione tramite linee ferroviarie e la diminuzione delle emissioni dei motori a combustione dei mezzi ausiliari a terra».

In sostanza il gestore con qualche certificazione ambientale e qualche motore elettrico conclude che lo Strumento di pianificazione e strumentazione presentato risulta coerente con le previsioni del PRTRA.

Il PRTRA segnala puntualmente le emissioni derivanti dalla movimentazione degli aeromobili (Idrocarburi Policiclici Aromatici?) ma non le prende in considerazione, unitamente alle enormi quantità di gas serra; tali inquinanti costituiscono una gratuita elargizione che nell'angusto sedime trevigiano influenza enormemente l'ambiente.

3

Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera	<i>Integrare la valutazione degli impatti considerando un nuovo scenario denominato "opzione zero" riferito all'analisi degli impatti al 2030 con le rotte attuali relative all'anno 2015.</i>
---	--

Il gestore, in base a simulazioni modellistiche e a monitoraggi effettuati in proprio, valuta in via altamente cautelativa che, non riscontrando diversità sostanziali, con vecchie o nuove rotte, l'impatto sulla componente atmosfera sia "negativo basso" [piccolo incremento di concentrazione degli inquinanti e del contributo rispetto al fondo dell'area (5+15%) che non determina superamenti dei limiti normativi/valori obiettivo/ standard di qualità ambientale riferibili a ricettori sensibili].

E' utile tener presente che nella particolarità dell'aeroporto di Treviso, in prossimità di entrambe le testate pista, sono presenti nuclei abitativi nelle cui zone di pertinenza non sono mai stati effettuati rilevamenti ambientali; il forsennato incremento dell'attività aeronautica e le modalità di operazioni in atterraggio/decollo attuate in tale contesto anche in orario notturno, il possibile rischio di incidente aeronautico presentano notevoli impatti che gravano quotidianamente e negativamente sulla qualità di vita dei Residenti!

Nell'intorno aeroportuale sono mancanti siti fissi di rilevamento atmosferico, previsti dalla Normativa, che dovrebbero essere ubicati nei punti più critici con conseguente e adeguata informazione al Pubblico!

4

<p>Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera</p>	<p><i>Integrare la trattazione con un approfondimento dei fattori di emissione medi di tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare fornendo elementi dettagliati sul parco veicolare per gli scenari considerati.</i></p>
--	--

Il gestore, basandosi su stime ISPRA relative alle emissioni dal traffico veicolare indotto e preventivando la presenza di una sensibile quantità di mezzi elettrici circolanti, ritiene in diminuzione le emissioni di inquinanti nello scenario 2030.

La realtà evidenzia che la principale criticità è costituita dal traffico veicolare sull'unica strada di accesso all'infrastruttura aeroportuale: SR 515 Noalese, dove il traffico risulta doppio rispetto al limite previsto dalla Normativa (600 veicoli/ora) ed in costante peggioramento causa l'incessante contributo aeroportuale con il traffico indotto.

Il parere n. 1363 CTVA del 25/10/2013 riportava:

«L'incremento naturale del solo traffico di transito, quindi estraneo allo sviluppo dell'aeroporto, mantiene il livello di congestione della SR515 che è già presente nella situazione attuale».

In tale scenario sono previsti futuri insediamenti commerciali che graveranno sulla stessa rete viaria, provocando una situazione estremamente critica dal punto di vista funzionale dell'infrastruttura stradale.

5

<p>Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera</p>	<p><i>Integrare la caratterizzazione della qualità dell'aria con:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>i dati rilevati dalla centralina di via Lancieri.</i> • <i>i dati provenienti dalle campagne di misura effettuate da ARPAV eseguite prima, durante e dopo la realizzazione dei lavori di adeguamento della pista e le ulteriori campagne svolte nell'intorno aeroportuale.</i>
--	--

✓ In riferimento alla centralina di Treviso, via Lancieri di Novara, il Parere 1363 CTVA del 25/10/2013 sentenziava:

«... Con la centralina più vicina all'area aeroportuale ubicata a Treviso Città e cioè a circa 3 Km dall'area aeroportuale e che sembra decisamente troppo lontana rispetto ad un rilevamento più consono e preciso dell'intorno aeroportuale e comunque tale da registrare effettivamente le emissioni degli eventuali inquinanti prodotti dai sorvoli».

✓ Per quanto riguarda i rilevamenti atmosferici effettuati da ARPAV, il Comitato ha emesso le proprie considerazioni sull'operatività ed attendibilità delle prestazioni.

✓ 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; La tipologia del campionamento deve essere attiva su fiale che forniscono metodi giornalieri.

- ✓ Inidoneità dei sistemi e dei periodi di campionamento; il D.Lgs. 155/2010 prevede adeguati campionamenti in siti fissi, in quanto i parametri di riferimento delle sostanze inquinanti sono previsti in “valori medi annui – valori limite da non superare più di X volte per anno civile.

Il Parere 1454 CTVA del 07/03/2014 nella richiesta di approfondimenti prevedeva:

«Un monitoraggio sulla qualità dell’aria aggiornato alle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive 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 18/08/2010».

- ✓ La stessa ARPAV nella relazione “«MONITORAGGIO DELLA QUALITA’ DELL’ARIA IN PROSSIMITA’ DELL’AEROPORTO “ANTONIO CANOVA” DI TREVISO – SINTESI DELLE CAMPAGNE ESEGUITE TRA IL 2010 E IL 2016», ammette:

«Si sottolinea che le campagne di monitoraggio sono state eseguite in periodi diversi dell’anno con condizioni atmosferiche differenti e di conseguenza con diversa capacità dell’atmosfera di disperdere gli inquinanti. In particolare la campagna effettuata durante la chiusura dell’aeroporto è stata eseguita nel periodo estivo (10/06 – 08/07/11) durante il quale tipicamente i moti termo convettivi favoriscono la dispersione degli inquinanti immessi. Inoltre la campagna invernale eseguita tra Novembre e Dicembre 2012 è stata caratterizzata dalla presenza di condizioni atmosferiche instabili, con il manifestarsi di frequenti fenomeni piovosi, che hanno, anche in questo caso, influenzato l’accumulo degli inquinanti in atmosfera».

- ✓ **Il gestore non ha presentato i dati provenienti dalle campagne di misura della componente atmosfera, effettuate da ARPAV eseguite prima, durante e dopo la realizzazione dei lavori di adeguamento della pista (4 ÷ 18 ottobre 2018), in quanto non eseguite.**

In definitiva nel caratterizzare lo stato di fatto manca per l’intorno aeroportuale un monitoraggio in grado di fornire un adeguato livello di informazione ai fini della valutazione della qualità dell’aria, che deve inglobare anche la particolarità del tipico inquinamento aeronautico non previsto dal D. Lgs. 155: nanopolveri – inquinanti assorbiti ed in fase gassosa – metalli pesanti: Al / Ba / Cu / Ni / Cr / -

6

<p>Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera</p>	<p><i>Integrare la trattazione confrontando i dati di emissione dell’aeroporto con i dati di emissione a livello provinciale e comunale derivanti da tutte le fonti emissive presenti nell’area.</i></p>
--	--

Le stime rappresentate nell’inventario ARPAV sono estremamente datate ed obiettivamente incontrollabili con metodologie forse superate.

Per quanto concerne l'apporto ambientale fornito dall'aeroporto, è sempre stato sottovalutato e non è mai stato approfondito adeguatamente; le prime sporadiche valutazioni ambientali ARPAV nell'intorno aeroportuale sono iniziate nell'anno 2010.

Le stime delle sorgenti emmissive dei vari macrosettori non possono essere considerate attendibili in quanto negli anni si è verificato uno stravolgimento dell'apparato produttivo sia su scala provinciale che comunale, con delocalizzazione o chiusura di numerose aziende del comparto industriale e artigianale anche nell'immediato intorno aeroportuale.

Come già segnalato, l'impatto atmosferico dovrebbe essere preventivato con modello **AEDT** (*Aviation Environmental Design Tool Version 2b*) per Masterplan – VIA – VAS aeroportuale.

7

<p>Quadro di riferimento ambientale - componente atmosfera</p>	<p><i>Integrare la documentazione con mappe e tabelle che riportino i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori residenziali potenzialmente più impattati del progetto in esame.</i></p>
--	--

Dopo un'attività ventennale dell'aeroporto civile di Treviso, per conoscere "i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori potenzialmente più impattati" si ricorre a punti di griglia di un modello di simulazione evidenziando che lo scenario di traffico al 203 con le rotte attuali è simile allo stesso scenario temporale con le nuove rotte perché "la maggior parte delle emissioni aeronautiche avviene al suolo e durante il decollo".

Mai sono stati effettuati adeguati rilevamenti atmosferici negli inconcepibili punti abitativi più critici a contatto con la pista, presenti su tutto il perimetro del sedime!

La preoccupazione maggiore per Chi è costretto a vivere nell'intorno aeroportuale trevigiano è costituita esclusivamente proprio dal subire tali emissioni derivanti dalle più critiche operazioni aeronautiche, oltre che da problemi di sicurezza insiti nella possibilità di accadimento di incidenti aeronautici.

La diversificazione delle rotte nell'estremamente antropizzato territorio trevigiano coinvolge nuove aree tramite nuovi penalizzanti vincoli dovuti sia alla variazione della zonizzazione acustica aeroportuale, la cui zona "A" richiede una elevata penalizzazione ambientale acustica ed atmosferica, sia all'estensione delle zone vincolate dai nuovi piani di rischio; in sostanza si verifica una generale peggioramento della qualità di vita dei Residenti ed un annullamento di possibili futuri interventi di sviluppo applicabili sul territorio.

8

<p>Quadro di riferimento ambientale - componente rumore</p>	<p><i>Integrare la valutazione degli impatti considerando un nuovo scenario denominato "opzione zero" riferito all'analisi degli impatti al 2030 con le rotte attuali relative all'anno 2015.</i></p>
---	---

Nella premessa il gestore evidenzia che l'orizzonte temporale dello Strumento di Pianificazione e ottimizzazione dell'aeroporto di Treviso è rappresentato dall'anno 2030 per il cui scenario ipotizza una crescita dell'attività di circa il 30%, fino a raggiungere 22.500 movimenti annui.



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

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

E' bene rammentare che tale obiettivo sarebbe stato raggiunto il 31/12/2017, se non si fosse verificata la chiusura bisettimanale dell'infrastruttura per lavori; questo dimostra la completa inattendibilità delle previsioni ufficializzate, anche nel mancato rispetto dei limiti imposti dal Piano Nazionale Aeroporti.

Il gestore riporta che le nuove rotte di decollo sono state studiate ai fini di indirizzare gli aeromobili su aree a minor densità abitativa per alleggerire di una quota di rumore il vicino centro dell'abitato di Quinto di Treviso, riconoscendo così ampiamente la criticità della situazione acustica aggravata in continuazione dall'incessante incremento operativo mai autorizzato.

Il Comitato ha già evidenziato che la diversificazione dei decolli non può soddisfare quanto ipotizzato in quanto l'abitato di Quinto di Treviso viene ulteriormente coinvolto dalle nuove operazioni di decollo da testata 07, dove è constatabile l'immediata vicinanza del centro abitato mentre la stretta virata dei decolli da testata 25 verso il Comune di Zero Branco e da testata 07 verso il Comune di Treviso, può consentire solo bassi gradienti di risalita che incideranno inevitabilmente sul disagio nel territorio.

Nel prendere in considerazione la mappa delle curve del Livello di Valutazione del Rumore Aeroportuale (LVA) per l'opzione zero con rotte attuali, il gestore riconosce il superamento dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale con un sensibile aumento degli impatti sulle zone abitate di Quinto di Treviso, nonostante lo spostamento di oltre un quarto delle operazioni di decollo in direzione Treviso.

In tale condizione evidenzia l'incremento della popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto esposta livelli superiori a 55 e 60 dB (LVA), come attestato anche dai limitati rilevamenti ARPAV in aree limitrofe alla zonizzazione acustica aeroportuale nei Comuni di Quinto di Treviso e Treviso; con le nuove rotte il gestore propone ridicole variazioni sull'influenza acustica rispetto la situazione attuale.

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".

Il problema è l'assoluta mancanza di interventi atti a ottenere il contenimento e l'abbattimento dell'inquinamento acustico, con l'impegno di una quota non inferiore al 7% dei fondi di bilancio previsti per attività di manutenzione e potenziamento infrastrutture, come previsto dalla Normative: Legge 26/10/1995 - D.M. 29/11/2000.

Per quanto concerne le centraline di rilevamento acustico, il gestore presenta valori già presentati nella documentazione trasmessa in anni precedenti, che comunque evidenziano valori critici.

Il piano di monitoraggio è costituito da un numero insufficiente di stazioni di rilevamento periferiche perché lasciano scoperto molto territorio coinvolto dal disagio; quelle esistenti: "1651-1654-1656-1657 (spostata)-1658" sono posizionate in condizioni non rispettose della Normativa e delle linee guida ISPRA, oltre che evidenziare la mancanza di rilevatori del rispetto delle procedure antirumore (la centralina n. 1655 è inesistente).

Come riportato dal Parere n. 1454 CTVA del 07/03/2014, il «*monitoraggio deve essere effettuato anche sui recettori sensibili ed anche su edifici residenziali nella parte urbana sotto la proiezione dei decolli nel Comune di Quinto di Treviso, con gli opportuni microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati, il tutto come previsto dal D.M. 31/10/1997 e dal D. M. 30/05/1999.*



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

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

Qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati sugli edifici, si rilevassero superiori a quelli massimi previsti dalla Normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere l'installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fono isolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al D.M. 05/12/1997. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termico-igrometrico e del confort 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 per verificare ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3, comma 2, il rispetto dei limiti di immissione».

Nella realtà, nulla di quanto proposto è stato mai preso in considerazione!

Per quanto concerne il rispetto dei Piani di Classificazione Acustica Comunale risulta evidente e riconosciuto il superamento dei limiti imposti sia con le rotte attuali, sia con le nuove rotte ipotizzate.

In conclusione la documentazione integrativa presentata allo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso – Valutazione di Impatto Ambientale non prospetta alcun intervento suppletivo rispetto a quanto precedentemente e ripetitivamente proposto; da ciò si desume la totale mancanza di iniziative concrete da parte del gestore che ragionevolmente si augura il persistere dell'attuale situazione che consente la totale libertà di gestione, senza alcun vincolo limitativo, qualitativo e mitigativo.

L'ovvia conseguenza è l'inevitabile risultanza dell'assoluta incompatibilità del territorio con un'infrastruttura ambientalmente sempre più impattante e penalizzante sulla Qualità di Vita e sulla Salute dei Residenti.

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