

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
Viale Castro Pretorio, 118
00185 - Roma
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

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 di Casier
Piazza Leonardo da Vinci, 16
31030 - CASIER
comunecasier@pec.it

Sindaco Comune di Morgano
Piazza Indipendenza, 2
31050 - MORGANO
segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Preganziol
Piazza G. Gabbin, 1
31022 – PREGANZIOL
protocollo.comune.preganziol.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

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

Direttore ARPA Veneto
Via Santa Barbara, 5/A
31100 - Treviso
protocollo@pec.arpav.it

p.c.
CODACONS VENETO
Presidente Avv. Franco Conte
Via Malvolti, 18
30174 - Mestre (VE)
codaconsveneto@gmail.com

OGGETTO: Osservazioni al documento emesso da ENAC-AerTre – ottobre 2018
«Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030
PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
ID_VIP: 3607 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI - APPROFONDIMENTI»

PREMESSA

In riferimento alle integrazioni inoltrate per lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE APPROFONDIMENTI” riferiti Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso - Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 - PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE - ID_VIP: 3607, dal Proponente ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile che presenta congiuntamente oppure tout cout un documento redatto e per conto di Aertre spa, gestore dello scalo aereo, inoltriamo le seguenti osservazioni.

OSSERVAZIONE N° 1: COMPONENTE QUALITA' DELL'ARIA

In riferimento al punto: “**2. Coerenza del PSA rispetto alla Pianificazione regionale in materia di qualità dell’aria**” riportato nel documento in questione, è stato evidenziato che il PSA, Piano di Studio Ambientale, sia coerente con la Pianificazione in materia, riportando una serie di tabelle e dati che indicano lo stato di coerenza. A tal proposito va ricordato però che la Commissione europea ha inviato all'Italia nell'aprile 2017 una **lettera** con un parere motivato, **seconda fase della procedura di infrazione sulla qualità dell'aria**, affinché adottati «azioni appropriate» per **ridurre le emissioni di particolato per la violazione dei limiti giornalieri di Pm10 in 30 zone d'Italia tra**

cui la Regione Veneto. Il parere motivato si riferisce inoltre per il Veneto al superamento del valore limite annuale in 3 zone: Venezia, Treviso, Vicenza.

Inoltre il Proponente ENAC espone a pag. 6 del documento osservato, "Studio di impatto ambientale, Approfondimenti" come controprova a suo favore la tabella 2.1. Questa tabella è ricavata da uno studio di monitoraggio fatta da Arpav nel 2010 con una centralina mobile dove lo stesso ente dichiara che i dati monitorati sono insufficienti ed inadatti per formulare una certificazione coerente con le direttive di legge in tale materia. Inoltre sono passati 8 anni da tale raccolta dati e facciamo notare che ad oggi né ENAC, né Aertre sono stati in grado di fornire alla Vs Commissione, né a quelle precedenti, dati sufficienti per ottenere un parere positivo di V.I.A. Valutazione di Impatto Ambientale. A questo proposito è lecito ricordare l'iter della procedura di VIA che oramai dura da 18 anni è che le varie commissioni CTVIA, hanno sempre bocciato per carenza e inammissibilità dei dati concernenti gli impatti sulla componente aria e rumore (quest'ultimo elemento lo tratteremo in una susseguente osservazione).

BREVE CRONISTORIA ITER DI V.I.A. AEROPORTO DI TREVISO

- 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 2000-2010" 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** AerTre Spa 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-Sant'Arcangelo – 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:

1. *Rispetto n° max di movimenti: 16.300;*
2. *Ritiro da parte di AerTre di eventuali ricorsi presentati;*
3. *Monitoraggio acustico/atmosferico, di concerto con ARPAV e centraline fisse;*
4. *Indagine epidemiologica;*
5. *Rilevamento degli inquinanti nei terreni;*
6. *Definizione problematiche del Parco del Sile/aeroporto;*
7. *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"».

- **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 atualizzati gli studi e gli approfondimenti tematici tutt'ora in evoluzione".

- **15 novembre 2016** COMUNE QUINTO DI TREVISO – Atto di significazione e DIFFIDA. «PRESO ATTO

1. della circostanza che AERTRE S.p.A. non ha ottemperato, per anni, alle disposizioni ministeriali in tema di limitazione del numero dei movimenti;
2. 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*):

- anno 2000 = n. 9.164 movimenti = n. 281.442 passeggeri
- 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 movimenti = n. 3.015.057 passeggeri (con 2 settimane di chiusura aeroporto)

Questa breve cronistoria serve a dimostrare che a ripetute bocciature dell'iter di VIA c'è stato un aumento esponenziale sia dei movimenti aerei sia dell'aumento dei passeggeri in transito nello scalo

e delle relative infrastrutture di servizio (Terminal, pista ecc.) senza che mai siano state soddisfatte le richieste delle varie CTVIA, Commissione Tecnica di Valutazione Impatto Ambientale riferite ai monitoraggi ambientali e del rumore.

Il proponente ENAC e la società di gestione Aertre spa inoltre asseriscono la **coerenza con i piani di sviluppo al 2030** per quanto riguarda la componente aria dimenticandosi però di sommare alle future emissioni generate dagli aerei e dai mezzi di trasporto, utilizzati dagli utenti dello scalo, (tutti ed unicamente su gomma) lo sviluppo delle nuove grandi concessioni di tipo commerciale date in questi ultimi anni nelle zone limitrofe allo scalo sull'unica direttrice di collegamento che è **la SR 515 denominata Noalese**.

Considerato che Enac si presenta presso questa Commissione giudicante con un documento riscato a chiedere un avvallo allo sviluppo e ampliamento delle attività commerciali dell'aeroporto di Treviso dovrebbe per coerenza spiegare come farà fronte alla già caotica situazione della viabilità di fronte allo scalo che di riflesso provocheranno l'aumento degli inquinanti atmosferici.

Accertato anche dai Proponenti l'impossibilità di programmare qualsiasi sviluppo intermodale in linea con le direttive Comunitarie, non si potrà però fare a meno di considerare in riferimento al progetto di ampliamento e alla sua coerenza ambientale, la contestualizzazione nell'aspetto più in generale territoriale nel quale si inserisce il presente Piano di Sviluppo Aeroportuale, PSA - Aeroporto di Treviso "Antonio Canova". Per quanto riguarda la viabilità si fa riferimento al sistema viario di secondo livello ed in particolare alla direttrice di collegamento **Treviso-Noale lungo la SR 515 Noalese**, nel tratto compreso tra la rotatoria di svincolo con la SR 53 Tangenziale di Treviso, l'Aeroporto di Treviso A. Canova e le aree di futura espansione nei comparti denominati Ex Marazzato e Luigina. Questi ultimi due suddetti insediamenti urbani rappresentano:

- una ristrutturazione/riconversione dell'area commerciale precedentemente occupata dalla concessionaria auto Marazzato per un totale di circa 16.000 mq;
- un nuovo Piano di Lottizzazione denominato Luigina, che prevede al suo interno diverse destinazioni d'uso sempre commerciali di oltre 40.000 mq.

Quest'area di circa 56.000 mq complessivi si appresta a divenire un grande Centro Commerciale di proprietà della ALI' spa.

Inoltre, in corrispondenza del sedime aeroportuale, sempre lungo la direttrice della SR 515 Noalese, sono in previsione una serie di interventi di potenziamento dello scalo, che vedranno il loro compimento in un orizzonte temporale di lungo periodo con riferimento all'anno 2030 e che riguardano la riorganizzazione della mobilità veicolare interna allo scalo e la riconfigurazione delle aree di sosta.

Difatti, il sedime aeroportuale, posto tra il centro abitato di Treviso e quello di Quinto di Treviso, lungo la SR 515 si configura come una stretta fascia di circa 150 ettari che confina dall'altro lato con il Parco Naturale del Fiume Sile e questa localizzazione rappresenta il principale problema per lo sviluppo dell'aeroporto, in quanto pone forti limitazioni all'acquisizione di nuove aree.

Anche l'accessibilità è fortemente condizionata dalla posizione: il fatto di essere raggiungibile solo dalla SR515 "Noalese" espone l'aeroporto al rischio di isolamento in caso di congestione di quest'unica connessione viaria.

L'aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto insediativo, residenziale e produttivo di ampie dimensioni. Tra l'altro stranamente non citato o descritto nell'esposizione dell'attuale Master Plan. Sono da includere le aree commerciali: **ex Berga**, nel comune di Quinto di Treviso, oltreché agli insediamenti **Ex Pagnossin** ora attività Commerciale Logistica Gruppo Zanardo spa oltreché grande attività commerciale, **Supermercato MEGA srl** in comune di Treviso. Sull'asse stradale SR 515 in comune di Quinto di Treviso, all'incrocio delle vie Nogarè e Boiago, a circa km. 2,3 dall'entrata del Terminal aeroportuale è stato dato un permesso di costruzione per un'area commerciale di 1500 mq dove sorgerà un ulteriore supermercato.

Sempre lungo la SR 515 Noalese a non più di un 500 metri di distanza dal terminal passeggeri e dalle aree di parcheggio dell'aviostazione, esiste un'ulteriore area di **mq. 804.732** con licenze

commerciali denominata **Treviso Servizi**. Treviso Servizi costituisce una potenzialità già prevista e delineata dallo strumento urbanistico previgente il P.A.T, Piano Assetto del Territorio di Treviso. Gli interventi ipotizzati in tale ambito dalla stesura del P.A.T., prevedono l'individuazione di destinazioni di carattere direzionale e commerciale, la movimentazione delle merci, la realizzazione di magazzini, depositi, officine e servizi legati alla logistica ed ai trasporti, nonché la commercializzazione di prodotti di interesse pubblico. La limitazione allo sviluppo dell'infrastruttura è completata dalle aree dei centri abitati di **Treviso e Quinto di Treviso** che iniziano a pochi metri di distanza dalle testate della pista. La crescita dello scalo, quindi si somma anche, a tutte queste attività commerciali che influiranno pesantemente sull'unico asse viabilistico che lo collega al "resto del mondo": la SR 515 Noalese.

Va evidenziato che l'area ex Pagnossin è circa 5 volte quella denominata Ex Marazzato/Luigina e prevede, nei prossimi 2/3 anni, di diventare operativa. Si evince oltretutto che, dalle dichiarazioni d'intento della proprietà, si può stimare che le nuove attività programmate attrarranno una quantità di veicoli sicuramente molto più alta dell'area commerciale denominata Ex Marazzato/Luigina e che aggraverà ulteriormente la viabilità ed i suoi impatti sul territorio.

Parliamo quindi di un'area già fortemente antropizzata con una previsione di forte espansione per quanto riguarda il carico antropico e le attività commerciali e ricettive. **E' bene sapere che l'aeroporto di Treviso è accessibile solo via gomma e non sono previsti mezzi alternativi per raggiungere lo scalo.**

E' la VS commissione nel *Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013* e conseguenti pareri faceva delle dichiarazioni molto coerenti con quello appena detto in queste osservazioni:

VALUTATO che

5.3.1 COMPONENTE VIABILITÀ

- Non esistono modalità di trasporto alternativi ai mezzi su gomma e l'area aeroportuale è raggiungibile esclusivamente dalla SR 515. I dati di traffico vengono fatti risalire al 2002 e già allora si evidenzia come il livello di servizio si identificava nel limite critico di flusso.
- La criticità del traffico veicolare sulla SR 515 è già oggi il doppio del limite previsto dal Livello di Servizio (LOS) DM 05/11/2001.
- Anche negli Scenari futuri, è lo stesso SIA a precisare che, nonostante le razionalizzazioni previste dal PSA nelle connessioni tra l'aeroporto e la viabilità ordinaria, il livello di congestione sulla viabilità tenderà ad aumentare.
- Il rapporto posti auto/passeggeri previsto per gli Scenari futuri non è sostenibile in quanto non viene dimostrato quanto si dichiara nello SIA e cioè che *"...circa il 50% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai bus navetta messi a disposizione dalle Compagnie di vettori low-cost"*.

E' anche ENAC a confermare, nella stesura del PSA, in accordo agli studi del traffico eseguiti dalla società TRT Trasporti e Territorio, che il nuovo centro commerciale **ALI' spa** che nascerà proprio di fronte al terminal passeggeri, attrarrà una movimentazione di minimo **15.000 veicoli al giorno in ambito feriale** che si andranno ad aggiungere ai circa **28.000** veicoli calcolati allo stato attuale frutto del traffico residenziale e quello generato dai più di 3 milioni di passeggeri che ogni anno transitano sullo scalo trevigiano. A questo carico andrà aggiunto in tempi brevi il traffico generato dall'area commerciale e residenziale ex Pagnossin a meno di un chilometro dal terminal, dove si insedierà, su più di un ettaro di terreno, un'attività tipo "Eataly" con ristoranti food and beverage, spazi per convegni e mostre che si stima porteranno di ulteriori **10.000** veicoli al giorno sull'unica via di comunicazione tra lo scalo aeroportuale ed il resto del "mondo"!

Questo anche in considerazione dell'impianto progettuale che non è conforme alle *direttive europee per i trasporti*. In generale le politiche UE sono orientate verso la «**mobilità sostenibile**»,

rivolgendo l'attenzione agli aspetti ambientali e sociali. In quest'ottica rientrano le strategie di **riequilibrio modale** che privilegiano lo sviluppo del **trasporto ferroviario, marittimo e fluviale e la riduzione delle emissioni di gas effetto serra e del consumo di energia da fonti non rinnovabili**. La scelta di puntare unicamente sulla mobilità su gomma, tralasciando tutte le altre forme ecologicamente non impattanti, sembra una strada non coerente che sta a dire: **“più auto più emissioni di Co2 e particolato”**.

Vale ricordare inoltre, che i Comuni dell'**Agglomerato di Treviso** (Treviso; Carbonera; Casale sul Sile; Casier; Mogliano Veneto; Paese; Ponzano Veneto; Preganziol; **Quinto di Treviso**; Silea; Villorba; **Zero Branco**), a seguito *Delibera della Giunta Regionale Veneto n. 3195 del 17 ottobre 2006*, sono inseriti in zona classificazione **A1 Agglomerato**, cioè Comuni con **densità emissiva > 20 tonn/anno kmq** (somma delle densità emissive comunali di PM10 primario e secondario). La Delibera riporta il seguente giudizio: *«rappresentano una fonte di rilevante inquinamento per se stessi e per i Comuni vicini. In corrispondenza di queste aree devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria e piani di Azione di natura emergenziale»*.

Va rammentato che questa situazione è di fatto risalente a 12 anni fa ad oggi, i Comuni non hanno fatto grandi cambiamenti riguardo alla situazione ambientale e ciò è confermato dalla Procedura di Infrazione sullo stato dell'aria ribadita nel **secondo stadio** dalla Commissione UE nei confronti dell'area in questione.

Il forte aumento del traffico veicolare su gomma senza nessuna previsione di sistemi di mobilità a basso impatto emissivo non potrà che aggravare la situazione di emergenza ambientale già presente nell'area. La centralina ARPAV sita in via S. Agnese comune di Treviso a meno di un km dal Terminal aeroportuale, nel 2017 ha calcolato 83 sforamenti di PM10. Quindi tale Piano Viabilistico dovrebbe essere analizzato e approfondito per quanto riguarda gli impatti sulla salute pubblica applicando il **Principio di Precauzione** come sottolinea una sentenza del Consiglio di Stato (**sentenza 4227/2013**), secondo il quale il principio di precauzione: *“fa obbligo alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente”*. Ciò si distingue dal principio di prevenzione: *“ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche”*. L'applicazione di tale principio fa sì: *“che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche”*.

Infine, va sottolineato che le proposte di modifica della viabilità fatte dal proponente nel PSA sono ininfluenti ai fini dell'abbattimento degli inquinanti che sono destinati ad aumentare e appiano non conformi alle linee guida della V.I.A., valutazione di impatto ambientale, che affermano: **“la' dove i limiti di legge siano già stati superati, non dovrà' essere ulteriormente incrementato il livello di criticità esistente”**.

Gli approfondimenti presentati per quanto riguarda la qualità dell'aria quindi non presentano chiarimenti sia per quanto riguarda l'Opzione Zero, sia per lo Stato di Fatto e sicuramente non dà elementi sufficienti per una chiara visione degli impatti e quindi sugli stati futuri della pianificazione e ottimizzazione al 2030.

Constato che nel “Progetto di sviluppo aeroportuale” non sono state menzionate alternative alle scelte progettuali indicate nel il piano viabilistico e costatate a tal proposito le forti criticità territoriali rimangono certamente validi e quindi da menzionare i precedenti pareri VIA (*estratto dal Parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 Istruttoria VIA Aeroporto di Treviso Antonio Canova Master Plan Proponente ENAC*) che così si esprimeva:

TUTTO CIÒ VISTO CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

ESPRIME

Parere Interlocutorio Negativo circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" 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

1. il superamento di tutte le criticità e problematiche evidenziate nel presente provvedimento.
2. Un approfondimento e valutazione su tutte le possibili opzioni anche intermodali, di una strategica mobilità su scenari futuri, atta al superamento, al contenimento della attuale congestione la SR 515 "Noalese" e/o ipotesi diverse di nuovi collegamenti viari di connessione diretta all'Aeroporto dalla Tangenziale.

Il traffico nelle zone urbane è una delle maggiori fonti che contribuisce alle emissioni di gas inquinanti ma nel caso specifico le criticità attuali e quelle future della viabilità causano e causeranno interminabili code aumentando un peggioramento della qualità dell'aria.

E' necessario, come le normative attuali prescrivono, che siano fatti monitoraggi con centraline fisse poste sottovento, sui luoghi dove le criticità sono maggiori, questo darà la possibilità di raccogliere dati per rendere compatibile lo sviluppo dell'infrastruttura al contesto sociale, territoriale ed ambientale.

C'è sicuramente da chiedersi perché i proponenti Enac/Aertre spa in 18 anni di iter di VIA non sono mai stati in grado di presentare i suoi dati, validati da ARPAV e dalla CTVIA riguardo la qualità dell'aria. In fondo sarebbe stata e lo è tutt'ora, convenienza dei Proponenti fare chiarezza alla Commissione riguardo a questo punto considerata la loro necessità di ulteriori ampliamenti. Reputiamo che questa mancanza debba essere chiarita una volta per tutte attraverso una raccolta di dati rispettosa delle normative di legge e non debba più trattarsi di una richiesta ma di una pretesa inderogabile a salvaguardia della salute pubblica e per la sostenibilità dello sviluppo territoriale dell'area in questione.

OSSERVAZIONE N° 2: COMPONENTE RUMORE

Le condizioni del clima acustico nell'intorno aeroportuale sono oggetto di attente analisi in quanto il contesto territoriale è particolarmente sensibile ed esposto a condizioni di rumore derivanti dall'esercizio aeroportuale che meritano attenzioni e ottimizzazioni. Questo è ciò che asserisce anche il Proponente ed il Gestore ma per capire come in questi lunghi anni di iter è stata trattata questa materia va ricordato un breve excursus storico.

Nel 2003 fu approvata per la prima e l'ultima volta la zonizzazione acustica aeroportuale ma da allora non fu più aggiornata mancando ad un obbligo normativo che ne richiede l'aggiornamento ogni due anni.

14/05/2007 – Ministero dell'Ambiente segnala:

"si rileva, comunque, che vi è almeno un ricettore in zona acustica B [abitazione in via Nogarè, 22 – Quinto di Treviso], la cui presenza è incompatibile ai sensi del D.M. 31/10/1997 art. 7 comma 1, per il quale non è stata presentata alcuna ipotesi di delocalizzazione/mitigazione; si rileva inoltre la presenza di alcuni ricettori sensibili nella zona acustica A che erano già presenti prima dell'incremento dei voli dell'aeroporto

per i quali non è prevista alcuna ipotesi di mitigazione".

08/05/2012 - Il Comune di Quinto di Treviso nelle Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale
evidenzia: «...il Piano di zonizzazione acustica approvato dal Comune, elaborato in conformità con le linee di indirizzo in materia, pur tenendo in debita considerazione la presenza di un fattore di evidente criticità quale l'aeroporto, si è posto l'obiettivo fondamentale di tutela della salute pubblica e di rispetto delle aree a notevole valenza naturalistica che caratterizzano il proprio territorio comunale, come il Parco del Sile. **La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione comunale non può evidentemente essere a discrezione del proponente l'opera e questi non può pertanto sottrarsi al confronto con i limiti di Legge».**

25/10/2013 - Commissione Tecnica VIA nazionale: Parere n. 1363 CTVA

In riferimento all'inquinamento acustico è segnalato:

«E' riportata una planimetria contenente la Zonizzazione acustica relativa al rumore aeroportuale approvata dalla Commissione Aeroportuale (ex art. 5 DM 31/10/1997) con il riferimento allo scenario del 2001 e confermata da ENAC con Ordinanza n° 16 nel 2003.

A giudizio dello stesso Proponente "... è possibile evidenziare alcune criticità circa la zonizzazione approvata nel 2003, in particolare si può affermare che la stessa non può più rappresentare l'impatto acustico derivante dalle attività aeroportuali in quanto la stessa zonizzazione è stata formulata sulla base di un mix di traffico completamente differente dall'attuale (SIA – Sezione C – Marzo 2012 – Quadro di Riferimento Ambientale – pag. 195/509)».

In riferimento agli ipotetici interventi di mitigazione, è riportato

01/08/2014 - Commissione Tecnica VIA nazionale: Parere n. 1590 segnala:

"... la necessità di un aggiornamento della Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale definita da parte della Commissione istituita e regolata secondo D.M. 31/10/1997";

"La zonizzazione acustica al 2003 è pertanto da considerarsi datata e superata".

«La Commissione con parere n. 1590 ha ritenuto di non dover modificare il parere negativo del 07 marzo 2014».

«Valutato ancora che in entrambi i pareri della CTVA, sia il n° 1363 del 25/10/2013 e sia il n° 1454 del 07/03/2014:

- «**Si ribadisce** la necessità di un monitoraggio acustico degli edifici residenziali e dei recettori sensibili (scuole) nell'intorno aeroportuale aggiornando i dati

Il D.M. 31/10/1997 all'Allegato B delinea le modalità delle posizioni in esterno dei microfoni e comunque fa riferimento alla disciplina della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n° 447 del 2/10/1995.

Il D.M. 20/15/1999 specifica ulteriormente le caratteristiche, la composizione dei sistemi di monitoraggio acustico e le caratteristiche assieme all'ubicazione delle stazioni di monitoraggio.

- «Chiusura dell'aeroporto di notte ... in attesa che vengano approvate nuove procedure di decollo ... il gestore limiterà l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06.».

- «Bonifica acustica degli edifici in Zona B. Nei due scenari si sviluppo analizzati sono individuati gli edifici che ricadono in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA).

Il gestore si impegna a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel D.P.C.M. 05/12/1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici". La priorità è data dall'abitazione di via Nogarè 22, che presenta valori superiori a 65dB(LVA) attualmente ed in tutti gli scenari considerati.

.... Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A).

La priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651 in questo studio). Altri interventi verranno

valutati nel tempo secondo l'ordine di priorità dettato dallo sviluppo dell'aeroporto. . ».

01/08/2014 - Commissione Tecnica VIA nazionale: Parere n. 1590 segnala:

"... la necessità di un aggiornamento della Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale definita da parte della Commissione istituita e regolata secondo D.M. 31/10/1997";

"La zonizzazione acustica al 2003 è pertanto da considerarsi datata e superata".

«La Commissione con parere n. 1590 ha ritenuto di non dover modificare il parere negativo del 07 marzo 2014».

«Valutato ancora che in entrambi i pareri della CTVA, sia il n° 1363 del 25/10/2013 e sia il n° 1454 del 07/03/2014:

- «**Si ribadisce** la necessità di un monitoraggio acustico degli edifici residenziali e dei recettori sensibili (scuole) nell'intorno aeroportuale aggiornando i dati

Il D.M. 31/10/1997 all'Allegato B delinea le modalità delle posizioni in esterno dei microfoni e comunque fa riferimento alla disciplina della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n° 447 del 2/10/1995.

Il D.M. 20/15/1999 specifica ulteriormente le caratteristiche, la composizione dei sistemi di monitoraggio acustico e le caratteristiche assieme all'ubicazione delle stazioni di monitoraggio.

La prescrizione ... , imponendo che la campagna di rilevamento acustico sia condotta, coordinata e definita da ARPA, coinvolge e responsabilizza l'Agenzia sull'attuazione di tutte le modalità previste dalla legislazione nella determinazione del rumore cumulativo anche quello da monitorare negli edifici abitativi e nei recettori sensibili influenzati dall'attività aeroportuale ... ».

- **Si ribadisce** l'opportunità di esperire una campagna di monitoraggio rilevando anche il livello sonoro del rumore istantaneo (SEL) così come prevede la norma».

26/04/2016 - L'Amministrazione Comunale di Quinto di Treviso, in risposta ad una interrogazione in ambito del Consiglio Comunale, ha segnalato:

«**INDAGINI ACUSTICHE**

I risultati rilevati sul territorio, che potenzialmente risentirà della modifica delle rotte **hanno evidenziato un superamento dei limiti di zonizzazione acustica comunale su tutti i siti sia nei valori diurni che notturni dovuti all'attività dell'aeroporto**. In un solo caso è risultato superato anche il valore di Lva previsto dalla normativa in materia di rumore aeroportuale (60 dBA).

In questo momento si sta valutando con ARPAV il da farsi in base a quanto previsto dalla normativa vigente, tenendo presente che esiste da sempre la diatriba tra aeroporto e Comune sul fatto che l'aeroporto chiede di classificare in classe acustica IV il territorio conterminante alle zone di rispetto aeroportuale, mentre il Comune continua a ribadire che vi è anche un Parco Naturale Regionale e un abitato residenziale che hanno il diritto di essere tutelati.

Nell'ultima commissione rumore aeroportuale (22.03.2016) AERTRE ha presentato il valore di LVA rilevato per il 2015 il quale è risultato superiore ai limiti di legge nella centralina posta in Via Capitello e in quella posta in Via Costamala.

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

Nonostante i ripetuti richiami, nonostante le ripetute esplicite richieste ad oggi l'aeroporto di Treviso adotta una zonizzazione acustica riferita ancora al 2003 e non esistono dati e monitoraggi adeguati e riferiti alle norme di legge e che abbiano applicato le direttive ISPRA a riguardo. Perché ENAC/Aertre non è mai riuscita ad ottemperare alle richieste del MATTM in quanto ad un corretto monitoraggio della componente Rumore?

Perché ENAC e Aertre non sono riuscite, in questi interminabili anni di vita dello scalo Trevigiano a posizionare correttamente centraline acustiche come prescritto dalla normativa vigente e dalle linee guida ISPRA? A ulteriore chiarimento, si rende utile riportare in dettaglio le sporadiche valutazioni sopra menzionate, risultanti fuori norma, effettuate da ARPAV negli anni 2013 - 2014 in località Quinto di Treviso:

ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

ZON. ACUS. AEROPORT.

Punto di Misura	Classificazione acustica del territorio Comunale	Livello notturno di immissione 2013 dB(A)	Livello notturno di immissione 2014 dB(A)	Valore limite notturno di immissione dB(A)	Livello diurno di immissione 2013 dB(A)	Livello diurno di immissione 2014 dB(A)	Valore limite diurno di immissione dB(A)	Indice Lva dB(A)	Limite Lva dB(A)
Via Fagarè, 1	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale	18 ÷ 25/10 61,5	26/08 ÷ 05/09 58,0	45	18 ÷ 25/10 68,0		55	18÷25/10/13 62,7	60
Via Fagarè, 1	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale					26/08 ÷ 05/09 66,0	55	26/08-5/09/14 62,3	60
Scuola Pio X°	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale	08 ÷ 22/11 51,0		45	20 ÷ 28/06 61,0		55		
Via Raffaello Sanzio, 17	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale		17 ÷ 24/04 52,5	45		17 ÷ 24/04 59,0	55		
Via Donizetti, 5/a	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale		13 ÷ 20/05 53,0	45		17 ÷ 24/04 59,5	55		
Via Giorgione, 81/a	II - Aree destinate ad uso prevalentem. residenziale		26 ÷ 31/03 51,0	45		26 ÷ 31/03 58,0	55		

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

□ **art. 2, comma c**:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enti gestori delle infrastrutture dei trasporti

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

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

La società o l'ente esercente l'aeroporto, deve assicurare la gestione e manutenzione del sistema di monitoraggio, che ha la funzione di rilevare l'avvenuta violazione delle procedure antirumore contestate all'esercente dell'aeromobile da parte del direttore della circoscrizione aeroportuale.

In caso di violazione delle procedure antirumore l'esercente dell'aeromobile è sottoposto ad una sanzione amministrativa da un minimo di 258 euro fino ad un massimo di 10.329 euro. L'efficienza dei sistemi di monitoraggio ed il rispetto del presente decreto devono essere verificati dalle ARPA».

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

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

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

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

L'individuazione delle violazioni alle procedure antirumore è uno degli obiettivi fondamentali delle azioni di monitoraggio del rumore aeroportuale, così come indicato dall'articolo 2 del D.M. 20/05/1999.

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

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

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

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

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

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

La Commissione Tecnica VIA nazionale nel Parere n. 1363 CTVA evidenzia:

«I dati LVA 2010 registrano comunque su due centraline (N° 1651 – 1653) un superamento dei limiti di legge,».

«Nella documentazione integrativa Ottobre 2012 (DI 2012) si confermano le stazioni di monitoraggio nelle due Centraline N° 1651 - 1653 e il rilevamento nell'anno 2010. Per la Centralina N° 1651 che è la Scuola Materna San Giorgio ed è quella meglio posizionata rispetto alla proiezione della maggior parte delle rotte di decollo e atterraggio, non è dato sapere se i dati di rilevamento provengono dal microfono interno o esterno al fabbricato».

*Al riguardo c'è da riscontrare inoltre che la posizione della centralina N° 1651 non risulta regolamentare, in quanto su due lati l'ubicazione risulta troppo vicina a fabbricati e quindi non rispettosa del **DM AMB 31/10/1997 – All. B – punto 5 Posizione del microfono** - "La distanza del microfono da eventuali superfici riflettenti verticali deve essere almeno pari alla loro altezza riferita al microfono stesso"; in aggiunta non risulta l'esecuzione di rilevamenti acustici effettuati all'interno dei fabbricati.*

Per l'individuazione della componente "rumore" – **Laeq**, la **Commissione Tecnica** prosegue:

*«... Sono infine riportati dagli Allegati della **DI 2012** delle analisi sui valori espressi in **Laeq** diurni sui singoli ricettori dove, oltre al dato di **62,3 dB** sulla centralina **1651**, vengono segnalati i **Laeq** complessivi:*

- Alla scuola Materna G, Appiani di **60,6 dB***
- All'Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming" di **61,2 dB***

□ All'Istituto G. Menagazzi di **62,6 dB**.

«Il monitoraggio del 2010 è stato eseguito su N° 4 Centraline e su N° 34 Recettori Sensibili (scuole, istituti, ecc.). Le centraline dovrebbero invece essere tutte ubicate sulla proiezione al suolo delle rotte di decollo e di atterraggio (LTO – Landing Takeoff Cycle) e la scelta del luogo analizzata come previsto dall'art. 5, comma 3 del DM 20/05/1999.

Non è stato monitorato il livello sonoro associato al singolo movimento degli aeromobili individuandolo come prevede il DM 31/10/1997 all'All. B – punto 3 e dall'art. 6 del DM 20/05/1999».

«Nella valutazione del rumore aeroportuale e nelle stazioni di monitoraggio N° 1652 [eliminata] – 1653 – 1654 – 1655 non viene precisato il periodo di osservazione e le settimane di maggior numero di movimenti come prevede il DM 31/10/1997 all'All. A – punto 2, né le posizioni e le caratteristiche dei microfoni come prevede l'All.B».

«La gran parte dei Recettori Sensibili è localizzata nel Comune di Treviso al di fuori della quasi totalità delle rotte di decollo e di atterraggio. I dati del LVA e Laeq riportati dallo SLA non precisano se il clima acustico è determinato da un rumore aeroportuale o da altro e se sono stati rilevati internamente o esternamente i singoli edifici».

«Relativamente all'inquinamento acustico, non si registra nessun tipo di attività di controllo all'Aeroporto di Treviso da parte di ARPAV Veneto. Sarebbe auspicabile che ispezioni periodiche e/o azioni di controllo sull'efficacia/efficienza dei sistemi di monitoraggio assieme al coordinamento di misura, raccolta ed elaborazione dati, siano svolte da ARPA».

Le risultanze delle valutazioni riferite alle tre settimane di rilevamento acustico all'interno della zonizzazione acustica aeroportuale, causa assenza centraline per rilevamenti acustici in prossimità delle linee isofoniche LVA: 75 dB – 65 dB – 60 dB, non sono disponibili né degli Enti preposti, né del Pubblico così come risulta sconosciuta la classificazione acustica dell'aeroporto "Canova" di Treviso. La zonizzazione acustica aeroportuale non risulta idoneamente aggiornata. Il sistema di rilevamento del rumore aeroportuale dell'aeroporto Canova di Treviso risulta non conforme alle Direttive, che non richiedono esclusivamente la corrispondenza dell'aspetto tecnico, ma che prevedono una serie di aspetti collaterali atti ad assicurarne la trasparenza, previsti dalle "Linee guida ISPRA" e mai rispettati:

- emissione periodica di rapporti mensili
- informazione al pubblico
- risposta alle lamentele.

Possibile che nel lungo periodo di attività dell'aeroporto, ARPAV non abbia mai ricevuto richiesta né mai attivato verifiche di LVA nelle tre settimane di maggior numero di movimenti?

E' giustificabile che il gestore non abbia mai provveduto e comunicato l'entità dei fondi accantonati destinati agli scopi previsti?

In conclusione, per garantire l'esatta corrispondenza del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale dell'aeroporto Canova di Treviso applicando correttamente le "Linee Guida ISPRA per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale", deve essere aggiornato sia l'aspetto tecnico sia l'aspetto gestionale onde garantirne la rispondenza alle finalità prevista dalla Normativa, che mira ad assicurare "lo svolgimento in maniera efficace ed efficiente delle funzioni di monitoraggio e controllo del rumore generato dagli aerei". Questo è e doveva essere ruolo e compito di ENAC, quale controllore e proponente, il quale non è riuscito nel tempo a garantire le corrette procedure previste dalla Normativa.

Ricordando che le linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità 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, va considerato il fatto che l'irresponsabile comportamento di un ente pubblico come ENAC, nel momento in cui in un prossimo futuro si rilevasse che la non applicazione della normativa sul rumore abbia causato danni alla salute di cittadini abitanti nei dintorni aeroportuali, potrebbe esporre lo Stato e questo Ministero ad azioni risarcitorie anche collettive per i danni causati dagli sforamenti acustici. Va quindi fatto un richiamo esplicito all'ente e ai dirigenti responsabili in seno ad esso a tutela sia ella cittadinanza esposta che a difesa della

corretta applicazione delle leggi.

Attualmente, gli unici dati a disposizione sono quelli rilevati da ARPAV sotto richiesta di intervento da parte delle Amministrazioni Pubbliche locali (comuni di Treviso e Quinto di Treviso) e di privati cittadini abitanti nei dintorni aeroportuali. A tal proposito va segnalato un monitoraggio ARPAV, si tratta di un condominio nella frazione di Canizzano (Treviso) a circa 200 metri dalla proiezione al suolo dalle rotte di decollo e atterraggio (testata 07 pista). I rilevamenti distribuiti in 21 giorni distribuiti su tre periodi di misura (settembre 2017; gennaio 2018; aprile 2018) che comprovano lo sfioramento dei limiti consentiti per legge con un Lva medio di **62,3** (valore da non superare art. 6, comma 2, 3 DM 31/10/97; **60 Lva**).

Qui di seguito è riportata la lettera di trasmissione del documento Arpav:

“Oggetto: monitoraggio del rumore dell'aeroporto Canova di Treviso svolto presso il condominio “Borgo ai Mulini”, via Nogarè 4, Canizzano, Treviso.

Facendo seguito alla nostra nota prot. n. 116518 del 6/12/2018, si completa con la presente l'invio dei risultati del monitoraggio in oggetto, esteso, come previsto dalle procedure per la valutazione del rumore aeroportuale indicate dall'all. A al DM 30/10/1997, per 3 settimane scelte nell'ambito dei periodi I ottobre – 31 gennaio, I febbraio – 31 maggio, I giugno – 30 settembre.

L'indice LVA di valutazione del rumore aeroportuale è risultato pari a 62,3 dB(A), superiore al limite di 60 dB(A) stabilito dal comma 3 dell'art. 6 del citato Decreto come valore da rispettare al di fuori dell'intorno aeroportuale. Risultano superati anche i limiti assoluti di immissione per la classe III (60 dB(A) nel periodo diurno e 50 dB(A) nel periodo notturno), limiti che, all'esterno dell'intorno aeroportuale, anche l'aeroporto concorre a raggiungere secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 2, del DPCM 14/11/97.”

OSSERVAZIONE N° 3:

NUOVA ZONIZZAZIONE ACUSTICA E SUE COMPENSAZIONI

Il Proponente nel paragrafo 5.3 Scenario di fatto 2015 new del documento in osservazione asserisce:

“Simulando, nella medesima configurazione riportata nel SIA per lo stato di fatto, le condizioni di utilizzo come determinate in Tabella 5-1, il modello INM restituisce l'impronta acustica riportata in Figura 5-4.

L'impronta acustica di cui alla Figura 5-4 produce una ottimizzazione delle condizioni di esposizione della popolazione come dettagliato nella Figura 5-5.”

Allo stesso modo va detto per l'ipotesi di proiezione della zonizzazione acustica aeroportuale al 2030, che Enac debba ricordare ciò per il quale sa per certo che non può pretendere. La nuova zonizzazione acustica e la sua conseguente adozione non può passare attraverso la Commissione Aeroportuale se prima non è stata assoggettata a VAS, Valutazione Ambientale Strategica.

A questo proposito la **Sentenza Tar Lombardia 15 luglio 2013, n. 668 Attività aeroportuale - Zonizzazione acustica - Mancata sottoposizione a valutazione ambientale strategica (Vas)** fa chiarezza sull'applicazione di tale strumento di mitigazione degli impatti acustici. Il Tribunale amministrativo ha considerato la Zonizzazione Acustica validata dalla Commissione Aeroportuale dell'aeroporto Caravaggio di Orio al Serio -BG – **Illegittima**. Tale sentenza fu poi confermata anche dal Consiglio di Stato.

Il caso dell'aeroporto di Treviso è parimenti uguale a quello andato in giudicato dell'aeroporto Lombardo per violazione dell'articolo 11 comma 5 Dlgs 3 aprile 2006 n. 152. In sintesi, la zonizzazione acustica operata dalla Commissione aeroportuale essendo un piano o programma che, ai sensi della citata norma del codice dell'ambiente, attuativa oltretutto di direttive europee in materia, **deve essere sottoposto a valutazione ambientale strategica – Vas**, in modo da garantire la partecipazione dei cittadini interessati alle relative scelte, Vas prevista in modo espresso a pena di illegittimità dell'atto e nella specie non eseguita, nel silenzio al riguardo del Dm 31 ottobre 1997. Si deducono violazioni dello stesso Dm 31 ottobre 1997 e comunque eccesso di potere per carenza di istruttoria, perché in ogni caso la Commissione nella zonizzazione acustica applicata in questi anni non avrebbe definito corretti sistemi di rilevamento del rumore né corrette procedure "antirumore",

così come la norma richiede.

Per completezza della nostra Osservazione va riportata per esteso la ricostruzione del quadro normativo fatto dal TAR LOMBARDIA che ha sentenziato chiaramente quanto segue:

“17. È necessario, a fini di chiarezza, ricostruire il quadro normativo cui nelle premesse si è accennato, premettendo che lo stesso è costituito, allo stato unicamente da norme nazionali, ancorché emanate, in più di un caso, in attuazione di direttive dell'Unione europea: ad avviso del Collegio, tale quadro è esaustivo, nel senso che consente, attraverso una corretta interpretazione, di ricostruire in modo pieno la disciplina applicabile al caso di specie, senza necessità di richiamo diretto alle norme europee che vi stanno a monte.

18. Occorre allora partire dalla legge 26 ottobre 1995 n. 447, cd. legge quadro sull'inquinamento acustico, la quale all'articolo 3 comma 1 lettera m) demanda alla competenza statale, da esercitarsi mediante decreto ministeriale, "la determinazione, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo: 1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio; 2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico; 3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili; 4) ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti".

in attuazione delle norme predette, è stato allora emanato il decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997, di cui nella presente sede rileva anzitutto l'articolo 5: sotto la rubrica "Procedure antirumore", esso impone all'Enac di istituire "per ogni aeroporto aperto al traffico civile, una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale". La semplice composizione di tale organo collegiale, rappresentativa delle varie realtà coinvolte, nonché il suo compito specifico, provvedere appunto in ordine alle procedure antirumore, conduce a qualificarlo, così come anticipato al § 3 che precede, come organo straordinario, non destinatario della notifica di eventuali ricorsi, che vanno indirizzati all'Enac come tale”.

I giudici del Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia continuano nell'esposizione traendo le seguenti conclusioni:

“24. Ciò posto, dimostrato che la zonizzazione acustica è un provvedimento, va dimostrato, ai fini di causa, che esso appartiene altresì alla categoria dei piani e programmi, ovvero di quegli atti che ai sensi dell'articolo 5 del Dlgs 3 aprile 2006 n. 152 sono assoggettati a Vas qualora abbiano potenziali effetti significativi, nel caso che interessa, sull'ambiente. A tal fine, sempre per chiarezza, vanno offerti alcuni cenni generali sulla procedura di Vas.

La procedura in parola è stata introdotta, come detto in precedenza, in attuazione di direttive dell'Unione, ed ha lo scopo, ai sensi dell'articolo 4 commi 3 e 4 lettera a) del Dlgs 152/2006, di "assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile" e "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente", ovvero in parole più semplici valutare l'attività oggetto del piano anche sotto il profilo ambientale e non solo sotto quello, spesso in conflitto col primo, della immediata opportunità e convenienza. Come tale, essa va compiuta "contestualmente" all'elaborazione del piano o programma, comprende fra l'altro una necessaria fase di "consultazioni", ovvero deve garantire la partecipazione degli interessati sulla specifica tematica e la loro informazione, ed è prevista, per quanto qui rileva, a pena di illegittimità del piano o programma stesso (articolo 11 del Dlgs 152/2006)”.

Il nostro Proponente ENAC è al corrente di tale sentenza in quanto ente responsabile dell'Aviazione Civile è stato condannato a cancellare la zonizzazione acustica dell'aeroporto bergamasco per ridiscuterla come la giurisprudenza ha prescritto.

E' altrettanto incomprensibile che Enac assieme al gestore, per l'aeroporto di Treviso presenti l'ennesima proposta di mitigazione degli impatti acustici attraverso l'ennesima nuova

diversificazione delle rotte di decollo. Sono ormai 5 anni che in vario modo Enac ed il gestore modificano le percentuali di voli sulle varie testate e relative rotte di decollo, con risultati sia tecnici che di abbattimento del rumore "ZERO" (0). Inoltre quello di abbinare negli stessi approfondimenti nuove precisazioni sull'ammodernamento della struttura, una nuova proiezione al 2030 con la promessa di intervenire sulle case site sulle traiettoria degli atterraggi e colpite dai frequenti fenomeni di *Vortex Strike* causati dagli aerei che sorvolano a bassa quota, è come dare una caramella ad un soggetto gravemente malato mentre si banchetta di fianco al suo letto!

E' vero che nell'esposizione del PSA, Enac per nome e per conto del gestore Aertre spa mette sul piatto dei fondi per le mitigazioni e le compensazioni. D'altro canto a:

- **18 anni dall'Opzione Zero**
- **con un iter di VIA a dir poco paradossale,**
- **considerato che Enac ed il gestore dovranno sottoporre a VAS la nuova Zonizzazione Acustica,**
- **considerato che sia per l'aria che per il rumore saranno necessari nuovi monitoraggi,**

crediamo che per quanto riguardano sia le mitigazioni che le compensazioni e tutte le altre forme di salvaguardia prescritte per legge sia necessario per il futuro dello sviluppo dell'aerostazione e la sua compatibilità ambientale con lo sviluppo socio economico del territorio circostante, **un Piano specifico che metta intorno ad un tavolo tutte le parti interessate.**

A tal proposito citiamo come esempio di riferimento applicabile, con le sue specificità in loco, l'esperienza della **Legge 17.05.1999, n. 144, art. 43** istituita appositamente per l'individuazione **dei percorsi e dei fondi da destinare alle compensazioni e delocalizzazioni** dei centri abitati dei Comuni e delle frazioni di essi, nel dintorno del sedime aeroportuale di Malpensa. Su tale progetto venne fatto un accordo Stato - Regione Lombardia; quest'ultima, a sua volta credè dei tavoli di attuazione e dei piani di intervento con i Comuni interessati. L'assegnazione dei fondi per le delocalizzazioni e compensazioni furono precedute da una attenta azione di monitoraggio e raccolta dati sia sugli effetti di **Vortex strike** che sul superamento dei limiti consentiti in Lva per ogni zona individuata.

Gli scenari passati, quelli attuali descritti in queste nostre Osservazioni danno uno scenario urbanistico e territoriale di profondo cambiamento territoriale, dove, a fronte di uno sviluppo ed ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale, abbiamo assistito e stiamo assistendo alla crescita esponenziale di aree commerciali che propongono servizi ai passeggeri/utenti dello Scalo. Questi cambi di scenario hanno aumentato fortemente gli impatti ambientali e i rischi per la sicurezza e la salute di una fascia di popolazione abitanti in aree limitrofe all'infrastruttura, peggiorandone la qualità della vita. Come è successo per Malpensa vanno date, a questa fascia di popolazione che si trova, non per sua scelta in mezzo a questo cambiamento, delle risposte coerenti con le normative di tutela che la legge Italiana e le direttive Europee impongono.

L'equità nei trattamenti e la necessità di dare risposte sia a i residenti sia a quelle categorie che hanno interessi commerciali ed economici nella zona, impongono di dare degli indirizzi precisi allo sviluppo per salvaguardarne la sostenibilità. Se la decisione degli stakeholders che sono portatori di interesse è quella di rendere la zona a vocazione Commerciale devono parimenti essere coscienti che è necessario coprire **i costi sociali ed ambientali che questa operazione comporta.** In questo senso una concertazione con i vari portatori di interesse sarebbe possibile solo se a fronte del soddisfacimento delle richieste fatte dal Gestore aeroportuale, quest'ultimo si impegnerà a sua volta di far fronte alla copertura delle spese necessarie alla compensazione e alle eventuali delocalizzazioni.

Ovviamente va investita in questa operazione anche la **Regione Veneto** che fino ad oggi ha fortemente spinto e voluto lo sviluppo sia dell'infrastruttura che delle aree limitrofe verso questa direzione di forte espansione. Sugeriamo che la Regione Veneto avrebbe e potrebbe avere i fondi da investire per le opere di mitigazione ed eventuale delocalizzazione di quella popolazione, soprattutto del Comune di Quinto di Treviso, fortemente colpita dagli impatti aeroportuali, se avesse

istituito l'IRESA, imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili obbligatoria dal 2013 e mai applicata, per tutte quelle compagnie aeree che utilizzano i nostri aeroporti. Dovrebbe essere iniziativa propria di questa Istituzione richiedere una **“Legge Malpensa” ad hoc per la grave situazione ambientale e di salute pubblica dello Scalo di Treviso**. Parimenti, istituire in tempi brevi l'IRESA per reperire i fondi dalle compagnie che utilizzano e inquinano il territorio, creando forti disagi alla popolazione locale; questo sarebbe possibile solo se adempisse agli obblighi di legge come le compete.

OSSERVAZIONE N° 4:

NOTE GIUDIZIARIE RIGUARDANTI IL PSA E GLI APPALTI PER I LAVORI DI RIFACIMENTO DELLA PISTA.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'aeroporto Canova di Treviso va fatta un'ultima nota che denominiamo **“Nuovo scenario”** riferito agli accadimenti di questi ultimo mese. In relazione all'inchiesta della Guardia di Finanza denominata **“Grande Tagliamento”**, un'inchiesta della procura di Gorizia che ha scoperto un vasto sistema di appalti truccati dove sono coinvolte infrastrutture e grandi opere. Per quanto riguarda il Veneto, c'è anche un filone aeroportuale. I detective in divisa infatti hanno rivolto la loro attenzione sugli scali di Venezia passando al vaglio le carte del gestore dello stesso scalo ovvero della Save, una spa pubblico-privato a prevalente capitale privato. Non molto diverso è quanto accaduto ad Aer Tre e Catullo le quali sono le società che rispettivamente controllano gli aeroporti di Treviso e Verona e che a loro volta sono controllate da Save.

Per quanto riguarda la società Aertre che gestisce l'aeroporto di Treviso i giornali locali hanno riportato che l'inchiesta della procura è incentrata sugli appalti dei lavori di rifacimento della Pista iniziati alla fine del 2011 e poi in un secondo momento rifatta alla fine del 2017. Questa nuova situazione interessa certamente il percorso di procedura di VIA in quanto fu proprio un decreto rilasciato **05 maggio 2011: DVA-2011-0010666** – in cui il MATTM dispone parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo e alla esecuzione dei lavori di totale demolizione e ricostruzione di pista e infrastrutture di volo.

Tra le aziende che eseguirono i lavori ci fu la Società Mestrinaro spa, poi finita sotto inchiesta e condannata per aver conferito materiali tossico nocivi sotto il manto asfaltato di vari parcheggi dell'aeroporto Marco Polo di Venezia e sotto il tratto autostradale che collega Padova a Trieste denominato il passante di Mestre. Questo portò vari comitati e associazioni ambientaliste tra cui Italia Nostra, alla richiesta di verifica dei lavori fatti sul sedime aeroportuale di Treviso richiedendo de carotaggi del manto aeroportuale per fini prettamente di prevenzione ambientale e di salvaguardia delle falde acquifere che in quella zona si trovano a non più di 5 metri di profondità.

Difatti il sedime aeroportuale è sito su un terrazzo fulvio-lacustre, sulla sponda sinistra del fiume Sile. Tale localizzazione potrebbe generare situazioni di criticità dal punto di vista idrogeologico per la percolazione nelle falde acquifere degli inquinanti trasportati con la prima pioggia.

Altro elemento critico presente nell'area interessata è l'inquinamento da mercurio nelle acque sotterranee dei dintorni aeroportuali che costringe la popolazione a non poter attingere ai pozzi d'acqua privati e l' inquinamento da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) trovate in grande concentrazione nei pozzi spia delle discariche. La popolazione che vive intorno all'aeroporto A. Canova di Treviso è una popolazione già fragile ed iperesposta pertanto necessita di essere protetta da ulteriori esposizioni eseguendo anche una valutazione di rischio cumulativo.

La storia dei contestati lavori di rifacimento della pista ora sotto inchiesta ricorda che nel 2014, ad appena tre anni dalla fine dei lavori, nel manto cementizio si incominciarono ad intravedere delle vistose crepe. La cronaca racconta che un consigliere dell'amministrazione di Aertre, certo Zeno Giuliano denunciò il fatto e venne estromesso dal Consiglio. La società nascose tale problema ma l'anno scorso ha dovuto rifare di nuovo il manto della pista oramai troppo usurata e troppo pericolosa per gli aerei in atterraggio e in partenza. Va ricordato che la procura di Gorizia ha messo sotto inchiesta la regolarità dei lavori del rifacimento della pista e la veridicità dei quantitativi e

della qualità dei materiali utilizzati. Per tutti questi fatti, sia la CTVIA ministeriale che ENAC, non in quanto Proponete, ma nelle vesti di Ente Pubblico controllore, dovrebbero mantenere un atteggiamento preventivo e cautelativo nei confronti del Gestore dello scalo, lasciando che la giustizia prima faccia chiarezza sul caso specifico anziché avvallare e confermare le richieste di ampliamento delle attività commerciali dello scalo.

Venezia, 19.12 2018

Firmatari

(con firma digitale o con fotocopia documento di identità)

ARIANNA SPESOTTO, Deputata M5S,

 Arianna Spesotto

SINOUE SCARABEL, CONSIGLIERE VENETO M5S,

MANUEL BRUNO, CONSIGLIERE REGIONE VENETO M5S

JACOPO BERTI, CONSIGLIERE REGIONALE VENETO M5S;

ERIKA BAUDIN, CONSIGLIERE REGIONE VENETO M5S,

 Erika Baudi