



Quinto di Treviso 18 dicembre 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
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



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 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

"e-mail": comitatoaeropotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeropotv@pec.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 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»

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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

INTRODUZIONE

Il sedime aeroportuale è sito su un terrazzo fluvio-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. Nel documento presentato dal proponente non si fa riferimento al Piano sversamenti occasionali, né al piano di tutela delle acque della Regione Veneto. Manca anche il riferimento ai liquidi residuati delle operazioni de-icing e anti-icing e alla natura degli stessi e ai controlli sul refluo obbligatori per legge. Nonostante le caratteristiche di elevata criticità idrogeologica si osserva che non viene rappresentato alcun parere da parte dell'autorità competente (distretto Alpi Orientali). Si evidenzia inoltre il fatto che la popolazione esistente nell'area considerata sia esposta anche al traffico veicolare prodotto dalla Noalese oltre alle attività industriali. 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.

OSSERVAZIONE n. 1: violazione delle prescrizioni e delle sentenze del TAR e del CONSIGLIO DI STATO

Si richiamano i documenti nei quali viene ribadito il limite dei movimenti annui, mai rispettato :

14 maggio 2007: Prot. DSA-DEC-2007-0000398DVA/2011/10666

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale:

- "... 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),".

- "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".

• 02 maggio 2011: DVA/2011/10666

Ministero dell'Ambiente- Direzione Generale Valutazioni Ambientali

- "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 N.04460/2011 RE:ORG.CAU

- Consiglio di Stato conferma provvedimento Ministero Ambiente 02 maggio 2011.

• 11 luglio 2012: Sentenza TAR N. 975/2012, pubblicata in data 11 luglio 2012

- conferma limite 16.300 movimentazioni annue.

• 25 ottobre 2013: "Parere Interlocutorio Negativo" n 1363

Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

"Sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA non dovrà essere superato il numero di voli indicato nella nota ...del 14/05/2007".

"e-mail": comitatoaeropotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeropotv@pec.it



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

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

- **07 marzo 2014: "Parere Negativo" n 1454**
Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS
"Resta inteso che sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA, non dovrà essere superato il numero di voli già indicato nella nota ...del 14/05/2007 di questo Ministero".
- **31 marzo 2014: Ordine del giorno 16-14-DCC Allegato A (0-19)**
Consiglio Comunale di Treviso-- "Un'Aeroporto compatibile con la città"
"Programmazione di un progetto complesso con azioni sinergiche del Comune di Treviso, che promuoverà interventi vari, quali azioni giuridiche e amministrative, affinché nel territorio comunale sia rispettato il numero massimo di voli decretato nel 2007 dal Ministero dell'Ambiente o eventuale altro numero massimo che il Ministero autorizzerà; impegno affinché i rappresentanti comunali all'interno di AERTRE provvedano a ritirare eventuali ricorsi giacenti presso il TAR o altro organismo giudiziario afferenti il numero dei voli autorizzati".
- **01 agosto 2014: Parere n 1590**
Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS
"dalle Note e Controdeduzioni non sono emerse valutazioni e/o criticità tali da rendere necessaria una revisione del Parere Negativo ... del 07 marzo 2014 al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso"

Il Comitato **OSSERVA** che nessun intervento della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, della Direzione Generale Valutazioni Ambientali e della Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS è stato attuato al fine di garantire l'osservanza delle disposizioni dagli stessi Enti emanate.

Il proponente nel documento: Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - SEZIONE B - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE - APRILE 2017 in riferimento alle tabelle B3-1, B3-2 qui sotto riportate, prevede un incremento graduale di movimentazioni annue e di passeggeri dal 2015 al 2030, con il raggiungimento degli obiettivi nell'anno 2029.

Tabella B3-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015 (stato di fatto, dato reale)	2'378'876	-	14'576	-
2016	2'592'000	8.96	15'631	7.24
2017	2'704'000	4.32	16'280	4.15
2018	2'785'000	3.00	16'738	2.81
2019	2'868'550	3.00	17'199	2.76
2020	2'906'916	1.34	17'371	1.00
2021	2'946'324	1.36	17'545	1.00
2022	2'986'229	1.35	17'721	1.00
2023	3'023'442	1.25	17'898	1.00
2024	3'061'102	1.25	18'077	1.00
2025	3'091'713	1.00	18'257	1.00
2026	3'122'630	1.00	18'440	1.00
2027	3'153'856	1.00	18'624	1.00
2028	3'185'395	1.00	18'811	1.00
2029	3'217'249	1.00	18'999	1.00
2030	3'217'249	0.00	18'999	0.00
CAGR 2015-2030	-	2.03	-	1.78

"e-mail": comitatoaeroporto@pec.it - "posta certificata": comitatoaeroporto@pec.it



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

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

Tabella B3-2 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione generale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015	4900	10.58%	3500	-8.52%
2016-2020 (previsione annuale)	4900	0.00%	3500	0.00%
2021-2025 (previsione annuale)	4900	0.00%	3500	0.00%
2025-2030 (previsione annuale)	4900	10.58%	3500	-8.52%

Si **osserva** invece che già nell'anno 2018 il gestore ha raggiunto il massimo di movimentazioni e di passeggeri che avrebbe dovuto **raggiungere** nell'anno 2030:

- **CONSUNTIVO OTTOBRE 2018**: TOTALE MOVIMENTI = **n. 19.200**
TOTALE PASSEGGERI = **n. 2.771.902**
- **PROIEZIONE CONSUNTIVO A DICEMBRE 2018**: TOTALE MOVIMENTI = n. 23.000
TOTALE PASSEGGERI = n. 3,3 ML

Come evidenziato dal consuntivo sopra riportato, il gestore ha ignorato totalmente le numerose prescrizioni e, cosa ancor più grave, le sentenze del Consiglio di Stato N° 04460/2011 RE:ORG.CAU e del TAR N° 975/2012.

OSSERVAZIONE n. 2 : inadeguatezza del monitoraggio

Il proponente afferma al punto 2:

Nello Studio di Impatto Ambientale – Sezione C Quadro di riferimento Ambientale – **ATMOSFERA** è espressa l'intera trattazione della componente con lo scopo di verificare sia le condizioni attuali connesse all'aeroporto sia quelle prevedibili in seguito all'attuazione del PSA.

Campagne eseguite da ARPAV

ARPAV ha eseguito negli anni diverse campagne di monitoraggio con mezzi mobili per verificare la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale. In particolare 4 campagne sono state eseguite prima, durante e dopo la realizzazione dei lavori di adeguamento della pista che avevano portato, nel secondo semestre del 2011, alla temporanea chiusura dell'aeroporto stesso ed erano finalizzate a verificare se fosse identificabile un segnale specificatamente correlato alla presenza dell'aeroporto; due ulteriori campagne si sono invece svolte recentemente, nel periodo agosto-ottobre 2015 e gennaio-febbraio 2016.

Studio di Impatto Ambientale – Sezione C Quadro di riferimento Ambientale – ATMOSFERA

... le conclusioni cui ARPAV giunge al termine dell'intero periodo di misure affermano: *“si ribadisce quanto già valutato nelle precedenti relazioni tecniche ovvero che essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata”*. I dati raccolti non hanno quindi consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività dell'aeroporto, pur potendo monitorare anche i periodi in cui l'aeroporto era chiuso, pertanto in totale assenza di emissioni aeronautiche.



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

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

Si **OSSERVA** che:

ENAC e AerTre propongono come approfondimenti, documenti invece già precedentemente presentati. Tale documentazione pertanto non costituisce affatto né un aggiornamento né un approfondimento.

Si **OSSERVA** che:

La metodologia di rilevamento dell'inquinamento atmosferico aeroportuale non risulta adeguata in riferimento allo scopo prefisso, come chiaramente segnalato:

- dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – Ministero dell'Ambiente nelle valutazioni finali (punto 8) del Parere interlocutorio negativo n. 1454, emesso in data 7 marzo 2014
- da ARPAV in tutti i documenti relativi al monitoraggio, che così afferma:
“i precedenti monitoraggi sono stati effettuati in brevi periodi, effettuati con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantiscono le stesse condizioni di rappresentatività temporale dei campionatori fissi (numero di campioni raccolti), previste dalla Normativa vigente”.

ARPAV nella relazione tecnica ancora segnala: “..... Dai dati emerge come circa l'80% delle polveri PM10 rilevate presso l'aeroporto Canova di Treviso siano costituite da PM2.5 e quest'ultime a loro volta per quasi il 90% siano costituite da PM1”.

Il Comitato ha sempre sostenuto che l'inquinamento determinato dalla movimentazione di aeromobili, riferito al particolato ed alle sostanze chimiche adsorbite, non è previsto dalla Normativa di riferimento: D. Lgs. 155/2010. Rilevare esclusivamente PM 10 – PM 2,5 non è esaustivo, in quanto non è contemplata la presenza del tipico inquinamento aeronautico da nano polveri, da sostanze chimiche adsorbite dalle numerosissime particelle che assicurano una rilevante adsorbente, da sostanze chimiche in fase gassosa, da tipici metalli pesanti come Bario-Nichel-Cromo-Rame. Questo quadro d'insieme, totalmente ignorato dai monitoraggi, concorre a determinare un inquinamento invisibile ma pericolosissimo perché correlato all'insorgenza di malattie respiratorie, cardiovascolari, neoplastiche, neurodegenerative e nei bambini anche neuro-comportamentali.

A tale proposito si riporta quanto evidenziato dal **Dipartimento di epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale, Lazio**, dall'**Istituto per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. Pisa**, da **ISPRA/Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale**, da **ARPA Lazio** in riferimento alla corretta modalità di esecuzione per il rilevamento dell'inquinamento atmosferico di origine aeronautica:

....."Gli aeromobili emettono **particelle ultrafini < 0,1 μ** sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sotto forma 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.

I risultati dimostrano che le operazioni aeroportuali, incluse quelle a terra, hanno un'influenza sui livelli dei diversi inquinanti monitorati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Periodici picchi (tra **20.000 e 400.000 particelle/cmc**) di particelle ultrafini sono stati osservati in corrispondenza di operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili, nelle postazioni sottovento alle piste.

"e-mail": comitatoaeropotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeropotv@pec.it



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

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

Le misure ad alta risoluzione temporale aiutano ad evidenziare il contributo degli aeromobili, mentre le misure integrate della concentrazione di massa del particolato, su tempi di integrazione tipici (24h) non permettono di evidenziare significative differenze riconducibili alle attività aeroportuali».

ARPAV nella Relazione tecnica «Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – Sintesi delle campagne eseguite tra il 2010 e il 2016 – 21 marzo 2017» ha evidenziato:

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

OSSERVAZIONE n. 3: monitoraggio finalizzato alla tutela della salute

Centralina di monitoraggio presso l'aeroporto (EZIPM) - Canizzano

....parametri registrati dalla centralina, sui quali sono sviluppate le considerazioni espresse ai paragrafi seguenti, sono: SO2, idrocarburi, NOx, NO2, CO, PM10, e O3.

Tale monitoraggio risulta perfettamente adeguato a descrivere la qualità dell'aria nel territorio su cui è operativo l'aeroporto **ai fini della tutela della salute pubblica**;

Nel mese di maggio 2016, la centralina ha trovato una nuova collocazione (viale Giotto a Quinto).

Si **OSSERVA** che il monitoraggio non è per niente adeguato ai fini della tutela della salute pubblica, come afferma invece il gestore, poiché si basa sui dati di **una unica centralina**, per di più **decentrata** rispetto ai punti di criticità più influenzati dall'impatto inquinante.

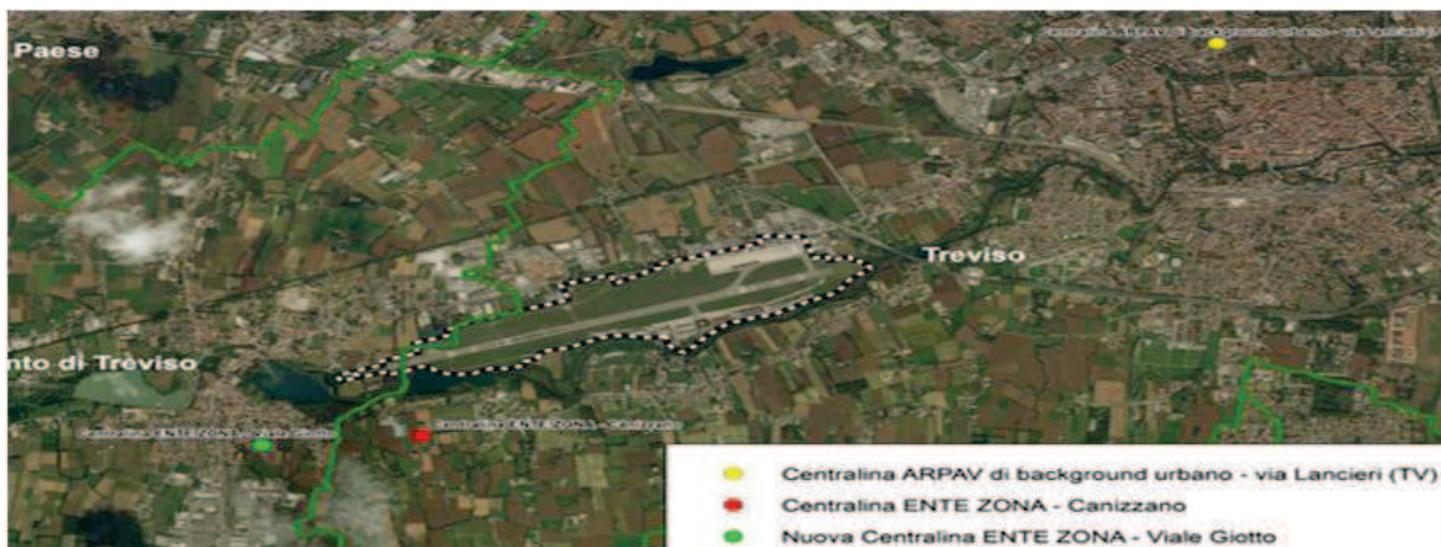
La mappa sotto riportata evidenzia con chiarezza **l'ubicazione decentrata dell'unica centralina ARPAV** e nel suo insieme la carenza grave di un adeguato numero di punti di rilevamento.

"e-mail": comitatoaeropotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeropotv@pec.it



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

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



La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella formulazione di: "I.D. VIP 1799 trasmissione parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014 Istruttoria VIA, riavvio istruttoria, aeroporto di Treviso "Antonio Canova" – Master Plan 2011-2030, proponente ENAC, evidenziava invece:

«In ottemperanza a quanto prevede la Normativa menzionata dalla Commissione, le postazioni da ubicare devono corrispondere a siti fissi ed in numero adeguato; in prossimità delle due testate della pista, in presenza di centri abitati, in prossimità di abitazioni lungo l'immediato perimetro» (come ad esempio le zone di via Noalese, via della Moncia, via Nogarè in corrispondenza del centro abitato di Quinto di Treviso, ubicato perennemente sotto le rotte di atterraggio).

Si OSSERVA che l' affermazione: ".....il monitoraggio è adeguato ai fini della tutela della salute" risulta grave e del tutto infondata poiché i dati ufficialmente disponibili sono del tutto insufficienti in quanto limitati ad una ed una sola centralina e in secondo luogo il dichiarante non ha le prerogative professionali in materia sanitaria, né presenta dati certificati sanitari che possano escludere un rischio salute per la popolazione residente.

OSSERVAZIONE n.4: mancanza di dati sito-specifici e quindi mancata tutela della salute

Il proponente afferma:

Metodologia per la stima degli impatti in fase di esercizio

.....nello specifico sono stati utilizzati modelli anche per la stima delle emissioni come ad esempio EDMS, appositamente creato per le sorgenti aeronautiche. CALPUFF Model System è invece la catena modellistica utilizzata per la stima della dispersione in aria e delle successive ricadute al suolo.

Monitoraggio

La scelta degli analiti e il posizionamento della strumentazione permette di monitorare la qualità dell'aria rispondendo ai requisiti di legge.

"e-mail": comitatoaeroportostv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportostv@pec.it



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

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

In sintesi non si prevedono attività aggiuntive di monitoraggio o modifiche sostanziali al sistema per la componente atmosfera, rispetto a quanto viene già effettuato che si ritiene più che adeguato al monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Tutte le attività di monitoraggio prodotte dal gestore aeroportuale, sopra menzionate, verranno opportunamente organizzate e archiviate dal gestore aeroportuale che le renderà disponibili sul proprio sito web.

Si **OSSERVA** che:

Per quanto concerne le **emissioni degli inquinanti atmosferici** il Comitato contesta le conclusioni derivanti dalle simulazioni modellistiche presentate dal proponente.

Si ricorda la Direttiva 2014/52/UE che, modificando l'art. 3 della Direttiva 2011/92/UE ridefinisce i fattori che devono essere presi in considerazione per valutare gli effetti ambientali di un progetto oggetto di VIA, mettendo in primo piano la **POPOLAZIONE** e la **SALUTE UMANA**.

E' evidente che i calcoli modellistici non individuano con certezza e sicurezza la popolazione esposta, proprio quella che dovrebbe essere individuata con analisi precise e puntuali sito-specifiche che mancano totalmente.

Anche l'allegato IV della Direttiva 2011/92 prevede di valutare i rischi per la salute umana impossibili da valutare con un modello matematico.

Si **OSSERVA** che l'uso del modello matematico appare, soprattutto se applicato in ambito salute, un artificio teso a mistificare la realtà contestuale cui si riferisce e viola il principio di massima tutela della salute del Cittadino e dell'ambiente in cui vive.

Il modello matematico può costituire un elemento utile alla rappresentazione di dati di insieme (se opportunamente registrati, correlati, integrati), che possano agevolare la sintesi di un quadro di riferimento complesso, ma mai può sostituire o riassumere in sé una valutazione sanitaria seria e puntuale.

Ancor più se i criteri ed i parametri dei modelli matematici sono definiti in assenza di dati puntuali, come nel caso dell'Aeroporto Canova e in assenza di professionalità di comprovata e certificata autorevolezza.

OSSERVAZIONE n.5 : rapporto densità abitativa/inquinamento

Ad integrazione degli aspetti relativi alla specificità del territorio considerato si rappresenta di seguito un'analisi comparativa che evidenzia alcune macroscopiche contraddizioni sui dati rilevati in relazione al rapporto Densità abitativa/inquinamento. Vengono considerati gli agglomerati urbani e i dati corrispettivi di inquinamento.

AGGLOMERATO:

un'area urbana principale e l'insieme delle aree urbane minori che dipendono dalla principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone, avente una popolazione superiore a 250.000 abitanti.

AGGLOMERATO di TREVISO:

Carbonera – Casale sul Sile – Casier – Mogliano Veneto – Paese – Ponzano Veneto – Preganziol – Quinto di Treviso – Roncade – Silea – Treviso – Villorba – Zero Branco.



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

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

Tabella 5.1

CITTA'	ABITANTI CITTA' (anno 2017)	ABITANTI AGGLOMERATO (anno 2010)
TREVISO	83.950	260.417
VICENZA	112.198	323.610
VENEZIA	261.905	401.358
PADOVA	209.829	437.180
VERONA	257.353	478.382

Nel XII e XIII RAPPORTO ISPRA (2016-2017): «QUALITA' DELL'AMBIENTE URBANO», **TREVISO RISULTA RISPETTIVAMENTE TERZA E SECONDA IN ITALIA** PER L'ALTO GRADO DELLO SPECIFICO INQUINANTE "CANCEROGENO": «**BENZO(a)PIRENE**» E **PRIMA CITTA'** CAPOLUOGO NELLA REGIONE VENETO, CON POPOLAZIONE PIU' BASSA DI CITTA' E DI AGGLOMERATO (vedere tabelle 5.2 - 5.3).

Tabella 5.2 – Benzo(a)Pirene - valore obiettivo, 1,0 ng/mc, contenuto totale nel PM10 (2015) - *valori medi annuali per comune*

Comuni	Valore medio annuo B(a)P - (ng/mc)
Verona	1,0 - (PM10 = 39 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Vicenza	1,2 - (PM10 = 43 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Treviso	1,5 - (PM10 = 38 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Venezia	1,4 - (PM10 = 35 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Padova	1,4 - (PM10 = 40 µg/mc: media annuale fondo urbano *)

- *valore limite: 40 µg/mc*

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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

Tabella 5.3 – Benzo (a)Pirene - valore obiettivo, 1,0 ng/mc, contenuto totale nel PM10 (2016) - *valori medi annuali per comune*

<i>Comuni</i>	<i>Valore medio annuo B(a)P - (ng/mc)</i>
Verona	0,6 - (PM10 = 30 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Vicenza	1,0 - (PM10 = 36 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Treviso	1,7 - (PM10 = 38 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Venezia	1,5 - (PM10 = 39 µg/mc: media annuale fondo urbano *)
Padova	1,6 - (PM10 = 37 µg/mc: media annuale fondo urbano *)

- **Tabella 5.3 - valore limite: 40 µg/mc**

E' necessario sottolineare che l'inquinante di riferimento, oltre che nelle polveri sottili **PM10**, è presente nel **PM2,5** e nelle micidiali **nano polveri**, che costituiscono il tipico inquinamento aeronautico.

Si **OSSERVA** che TREVISO città con il minor numero di abitanti di tutta la regione veneto presenta i più alti valori di benzo(a)pirene e di PM10.

A ulteriore conferma di quanto sia rilevante ai fini dell'inquinamento l'attività dello scalo aeroportuale, si riportano i dati ARPAV relativi al periodo di chiusura del Canova per interventi di rifacimento pista (dal 10/6/11 al 17/7/11) dai quali si può evincere con chiara evidenza che il periodo di inattività coincide con i livelli più bassi di inquinamento.

Qui sotto sono messe a confronto le tabelle riassuntive dei rilevamenti ARPAV di cui sopra:

- tabella 5.4 : dati PM 10 rilevati con aeroporto chiuso.
- tabella 5.5: dati PM 10 rilevati con aeroporto in attività.
- tabella 5.6 : valori Benzo(a)pirene con aeroporto chiuso
- tabella 5.7 :valori benzo(a) pirene con aeroporto in attività
- tabella 5.4 : dati PM 10 rilevati con aeroporto chiuso
- tabella 5.5: dati PM 10 rilevati con aeroporto in attività

"e-mail": comitatoaerportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaerportotv@pec.it



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

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

Tabella 5.4

Data	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Quinto di Treviso via Nogarè	Treviso Via Lancieri di Novara
10/06/2011	15	9
11/06/2011	15	14
12/06/2011	19	15
13/06/2011	27	21
14/06/2011	17	11
15/06/2011	19	14
16/06/2011	25	21
17/06/2011	29	24
18/06/2011	25	19
19/06/2011	12	8
20/06/2011	15	10
21/06/2011	23	19
22/06/2011	30	24
23/06/2011	26	21
24/06/2011	16	14
25/06/2011	15	11
26/06/2011	19	15
27/06/2011	26	21
28/06/2011	32	23
29/06/2011	26	21
30/06/2011	15	15
01/07/2011	13	11
02/07/2011	12	8
03/07/2011	16	14
04/07/2011	25	23
dal 5/7 al 14/7/2011	Strumentazione fuori servizio	-
15/07/2011	20	20
16/07/2011	19	17
17/07/2011	24	21
Media di periodo	21	17
N° giorni di superamento	0 su 28	0 su 28

concentrazioni giornaliere di PM10 misurate presso la centralina fissa ed il campo Nogarè.

Data	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Quinto di Treviso via Nogarè	Treviso Via Lancieri di Novara
24/02/2012	104	105
25/02/2012	124	118
26/02/2012	87	73
27/02/2012	52	35
28/02/2012	57	41
29/02/2012	76	70
01/03/2012	83	79
02/03/2012	74	70
03/03/2012	89	88
04/03/2012	69	66
05/03/2012	47	37

Tabella 5.5

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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

Concentrazioni medie del periodo ng /mc	Quinto di Treviso — via Nogarè	Treviso via Lancieri di Novara
Benzo a pirene	<0.1	<0.1
Benzo a antracene	<0.1	<0.1
Benzo b fluorantene	<0.1	
Benzo k fluorantene	<0.1	<L.R.
Benzo ghi perilene	<0.1	<0.1
Crisene		
Dibenzo ah antracene	<L.R.	<L.R.
Indeno 123 pirene cd	<0.1	<0.1

Tabella 5.6: monitoraggio aeroporto chiuso

Concentrazioni medie del periodo ng /mc	Quinto di Treviso via Nogarè	Treviso Via Lancieri di Novara
Benzo a pirene	2.6	1.5
Benzo a antracene	1.4	0.6
Benzo b fluorantene	2.3	1.5
Benzo k fluorantene	2.1	1.4
Benzo ghi perilene	1.1	0.7
Crisene	2.2	1.1
Dibenzo ah antracene	0.1	0.1
Indeno 123-cd pirene	1.9	1.2

Tabella 5.7: monitoraggio aeroporto in attività



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

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

OSSERVAZIONE n.6: Parco del Sile

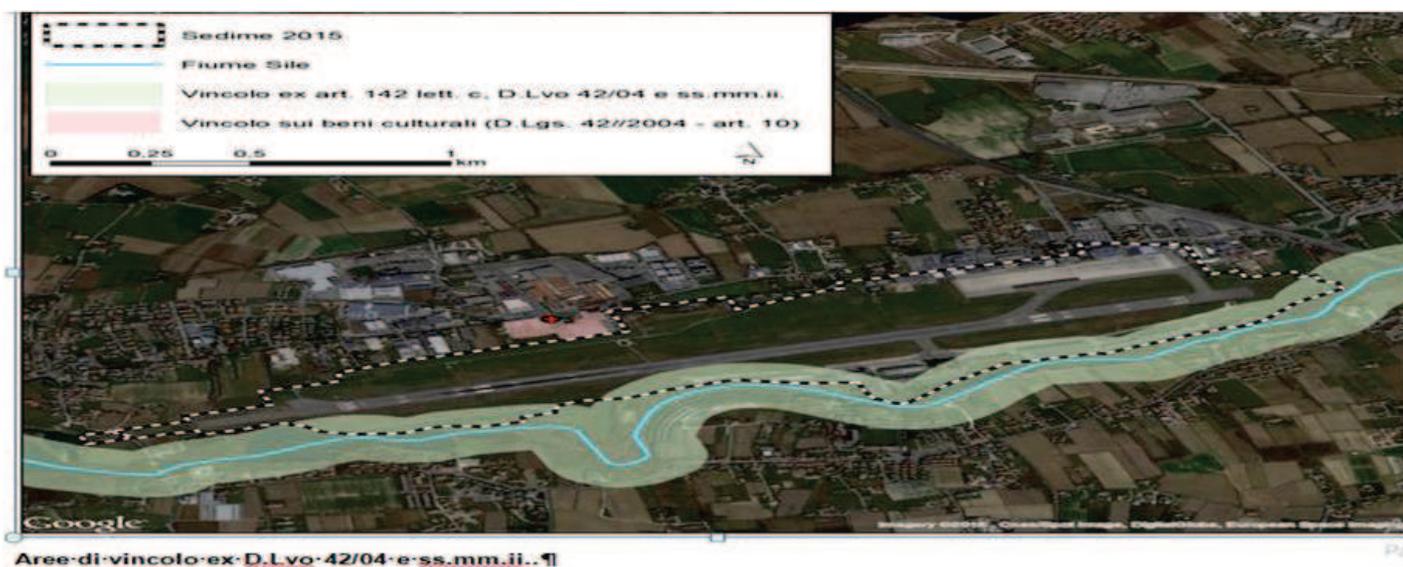
Rapporto dell'intervento con il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Da quanto sopra appare chiaro che l'area interna al sedime aeroportuale, pur se evidenzia un contrasto di destinazione d'uso, avrebbe una destinazione di "zona di ripristino vegetazionale": la medesima porzione di territorio (sedime aeroportuale posto in testata pista) è oggetto di limitazioni stringenti riguardo l'uso aeroportuale e più specificamente di sicurezza alla navigazione aerea. Ne consegue che l'unico intervento possibile è quello di poter mantenere una situazione a verde come quella attuale.

Poiché però per le sopradette esigenze di sicurezza è necessario provvedere all'adeguamento della RESA in testata 25 la scelta progettuale si è orientata nel rispetto delle indicazioni del Piano di gestione del Parco. Infatti anziché procedere con un allungamento della stessa, ovvero realizzare un allungamento dell'area aeroportuale, si è cercata una soluzione tecnologica atta allo scopo. Nello specifico si è scelto di intervenire con la realizzazione di letti di arresto di tipo EMAS. I letti di arresto di tipo EMAS1 sono costituiti da blocchi alleggeriti di calcestruzzo cellulare in grado di collassare sotto l'azione del carrello di un aeromobile e garantire una progressiva decelerazione del velivolo fino al completo arresto in sicurezza durante un overrun.

Ciò permette di ridurre l'area di RESA alle dimensioni 90x155 m e la superficie occupata dal sistema di arresto EMAS sarà di dimensione 54x142 m. La sezione occupata dal sistema EMAS avrà le caratteristiche descritte mentre la restante parte avrà una superficie erbosa.

Come si può notare dalla figura successiva la superficie occupata dal sistema EMAS non interessa aree del Parco.



Si osserva che proprio in corrispondenza della testata 25 risulta la corrispondenza dell'area di vincolo originata dalla contigua presenza del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, come riscontrabile da foto precedente, dove inoltre il sedime aeroportuale confina con un Sito di Importanza Comunitaria: "SIC IT3240028 – Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" riconosciuto anche come sito Rete Natura 2000, protetto inoltre da vincoli "Parchi e Riserve nazionali o regionali" e "Ambiti dei corsi d'acqua".

E' stato già segnalato:

"e-mail": comitatoaeroporto@tgv.it - "posta certificata": comitatoaeroporto@pec.it



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

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

“Lo Studio di Incidenza ammette che il sedime si trova in una posizione inadatta: “L’aeroporto di Treviso si colloca al centro di un’area pianiziale in cui sono individuati diversi siti della Rete Natura 2000. Entro un raggio di 20 km dall’aeroporto A. Canova di Treviso sono infatti presenti 17 siti Natura 2000”. “Come è noto, Rete Natura 2000 è stata istituita in Europa e in Italia non solo per proteggere le specie in pericolo, ma più in generale per proteggere gli habitat e la biodiversità. Per rafforzare l’obiettivo di fondo cui si rivolge Natura 2000, la Commissione europea ha attivato da tempo una “Strategia per la biodiversità entro il 2020”, con lo scopo non solo di proteggere ecosistemi e biodiversità, ma anche di favorirne il risanamento e il rafforzamento”.

Il Parco del Sile, in riferimento ai “valori limite di immissione” del rumore, dovrebbe esigere il riconoscimento della classe di destinazione d’uso del territorio: **«area particolarmente protetta»**, con conseguente rispetto dei limiti di rumorosità previsti: **50** Laeq dB(A) diurni – **40** Laeq dB(A) notturni; risultando a diretto contatto con la pista aeroportuale, tali vincoli non sono mai rispettati e la zonizzazione acustica comunale di Treviso nemmeno riconosce tale classificazione!

Ulteriore considerazione: sarebbe sufficiente alzare lo sguardo per riscontrare la presenza di abitazioni in immediata vicinanza dell’area di RESA non regolamentare.

Situazione inconcepibile ed invivibile, originata dalla rilevante limitatezza del sedime aeroportuale!!!!

Il proponente riconosce che le attuali RESA dell’aeroporto di Treviso non risultano pienamente conformi alla normativa EASA, causa *“presenza di vincoli fisici tali da non permettere la realizzazione di RESA con dimensioni regolamentari”* costituiti da restrizioni in entrambe le testate.

Nelle osservazioni di **Legambiente di Treviso onlus**, prot. DVA-2012-0011796 del 16/05/2012, è stato riportato:

«... Il sedime dell’Aeroporto Antonio Canova di Treviso ... costituisce elemento di continuità tra l’abitato della frazione di San Giuseppe in comune di Treviso e l’abitato del capoluogo del Comune di Quinto tanto che le abitazioni più prossime sono addirittura adiacenti alla recinzione dell’aviosuperficie.

E’ evidente l’impatto che l’attività aeroportuale determina già adesso sulla residenza e sull’ambiente circostante. Gli apparecchi durante le fasi di atterraggio e decollo sorvolano a poche decine di metri zone densamente popolate e gli ambiti del Fiume Sile ben noto a tutti come fiume di resorgiva più importante d’Italia.

Relativamente agli aspetti edilizi del Masterplan si rileva la mancanza conformità del progetto alla normativa ambientale del Parco del Sile.

.... È stato appurato che una parte del sedime dell’aeroporto ricade all’interno del perimetro del Parco del Sile, nella fattispecie la porzione più ad est di esso dove guarda caso è prevista la realizzazione della RESA 160x130.

La parte distale di quest’ultima ricade infatti in area che il Piano Ambientale classifica:

“ZONE DI RISERVA NATURALE GENERALE” sottozona “Zone di ripristino vegetazionale, forestale e delle praterie” per la quale vale quanto previsto dagli art. 10ter e 13 della Norma di Attuazione del Piano Ambientale »

In conclusione:

«Come facilmente intuibile le opere previste del Masterplan in questa zona di parco si pongono dunque in aperto contrasto con la normativa del Piano Ambientale che non ammette praticamente nessuna nuova costruzione».

Per quanto concerne l’area del Parco interna al sedime quindi, è riconosciuta in contrasto di destinazione d’uso con l’inclusa porzione del sedime, oggetto di stringenti limitazioni per la sicurezza della navigazione aerea.



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

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

A tal proposito è utile ricordare che la **Direttiva HABITAT-92/43/CEE**, relativa alla “**Conservazione degli habitat naturale e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche**” e la **Direttiva UCCELLI-2009/147/CE**, relativa alla “**Conservazione degli uccelli selvatici**” vietano interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo all'interno o in prossimità di siti Natura 2000.

Ai sensi dell'art. 11 della **Legge n. 394/1991 - Regolamento del Parco**:

- comma 1: “*Il regolamento del Parco disciplina l'esercizio delle attività consentite entro il territorio del Parco*”,
- comma 2: “*Allo scopo di garantire il perseguimento delle finalità di cui all'articolo 10 e il rispetto delle caratteristiche proprie di ogni parco, **il regolamento del parco disciplina in particolare***”:
 - lett. f): “*i limiti alle emissioni sonore, luminose o di altro genere, nell'ambito della legislazione in materia*”,
- comma 3 -lett. h) “*nelle aree protette nazionali e regionali è vietato il sorvolo di velivoli non autorizzati*”.

Le informazioni aeronautiche a carattere duraturo, necessarie per la navigazione aeree (AIP), **Sez. 2-ENR (ENROUTE PROCEDURES)**, punto 5: **Pericoli alla navigazione**, al sottopunto 5.6.1: **Parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica**, segnalano:

«*Allo scopo di tutelare l'ambiente di determinate zone protette, quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico, ... è vietato il decollo, l'atterraggio e il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili ed ai voli a diporto sportivo entro le Riserve Naturali, eccetto quando in emergenza o per operazioni di soccorso, spegnimento incendi o di interesse delle Riserve stesse, autorizzati dalla Direzione della Riserva*».

Il **Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**, riporta:

- art. 9 – **Regolamento del Parco**

Ai sensi dell'art. 11 della **Legge n. 394/1991** il **Regolamento del Parco** dovrà contenere:

- lett. f): “*i limiti delle emissioni sonore, luminose o di altro genere, nell'ambito della legislazione in materia*”,
- lett. g): “*i limiti delle emissioni elettromagnetiche di radiofrequenza (ripetitori)*”.

Nella realtà trevigiana il tutto risulta completamente inapplicato.

OSSERVAZIONE n.7: deposito carburante

Entità degli scavi e gestione dei materiali conseguenti alla realizzazione degli interventi del PSA

A. Nuovo deposito carburanti

Il nuovo deposito carburanti prevede la realizzazione di serbatoi cilindrici fuori terra, in area ad oggi non pavimentata.

Il Comitato ha già rilevato come:

«*La nuova area di deposito carburante risulta ubicata in prossimità della pista ed è da ritenere non esente dalla possibilità di coinvolgimento causa incidente aereo, in occasione di incontrollabili operazioni di atterraggio e decollo*».

Si **OSSERVA** che la nuova ubicazione del deposito carburante così come è stata proposta rileva delle forti criticità:

"e-mail": comitatoaeroporto@pec.it - "posta certificata": comitatoaeroporto@pec.it



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

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

- è troppo vicino alla SR115 Noalese strada ad elevato traffico veicolare
- è troppo adiacente a zone fortemente antropizzate
- i serbatoi cilindrici fuori terra presentano meno sicurezze dei depositi interrati.

Si **OSSERVA** che la condizione di rischio derivante dalla presenza del deposito carburante avrebbe, in caso di incidente, effetti di grandissimo impatto ambientale. L'espedito di separare l'impatto dell'intervento specifico dal suo contesto di riferimento costituisce, pertanto, un vizio in relazione al criterio di precauzione e di tutela dell'ambiente e della salute pubblica.

OSSERVAZIONE n. 8: viabilità

C. Adeguamenti viabilità

Tutti gli adeguamenti previsti riguardano aree già asfaltate.

Il Comitato ha precedentemente evidenziato:

«Rispetto alla conformazione attuale l'introduzione come unica soluzione mitigatoria della riconfigurazione di un intero tratto della S.R. Noalese attraverso l'inserimento di una nuova corsia e di due nuove rotatorie che siano in grado di incanalare e smistare il flusso in ingresso e uscita dall'aeroporto potrà produrre solo effetti di "traffic calming" con riduzione del numero e gravità degli incidenti a parità di traffico veicolare.

Al netto degli interventi previsti dal gestore, le caratteristiche della connessione alla rete viaria di accesso e di uscita dai parcheggi della zona aeroportuale gravitano sempre e comunque sulla strada regionale riscontrando un inevitabile conflitto tra i flussi da e per l'aeroporto con il normale traffico di attraversamento presente in Noalese.

Il problema fondamentale è costituito principalmente dalla disponibilità di una sola strada di accesso alle strutture aeroportuali per cui l'incremento del solo traffico di transito, quindi estraneo al programmato sviluppo aeroportuale, garantisce il livello di congestione della SR 515 riscontrabile già nella situazione attuale».

OSSERVAZIONE n. 9: Rumore

Nella nota relativa al rumore Il Proponente ENAC scrive:

"Le condizioni del clima acustico nell'intorno aeroportuale per l'aeroporto di Treviso 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."

Questa affermazione non è corredata da alcun dato di rilevamento. Infatti nulla è stato predisposto nel tempo per una adeguata campagna di rilevazione dei dati relativi all'impatto acustico secondo i termini di legge . Si osserva, al contrario, che sia i rilievi dell'ARPAV, sia i criteri di indirizzo normativo sono stati del tutto ignorati.

Nel documento ARPAV Prot. N. 0067957 del 07/07/2015 si legge: "...ARPAV svolge i propri rilevamenti tramite centraline mobili, per durate dell'ordine di una settimana, ovviamente senza conoscere in anticipo quale sarà il numero di movimenti che avverranno nella settimana prescelta per il monitoraggio; pertanto l'indice LVA così determinato è relativo al periodo di osservazione effettuato, e potrebbe non essere coincidente con il valore annuale dell'indice."



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

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

La commissione VIA del ministero, in riferimento al D.Lgs.194/2005 di attuazione della direttiva 2002/49/CE afferma che il monitoraggio deve essere effettuato anche sui ricettori sensibili ed anche sugli 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 DM 31/10/1997 e dal DM 30/05/1999. Il monitoraggio deve essere attuato secondo i criteri di rilevazione previsti dalla norma, rilevando oltre che gli LVA, anche il SEL cioè il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo. L'intera campagna di rilevamento deve essere condotta coordinata e definita nelle operazioni di misura, controlli ed efficienza dei sistemi di rilevamento da ARPAV.

Non risulta alcuna evidenza del rispetto dei criteri di monitoraggio ai sensi del D.M. 30/10/97.

L'unico dato certificato eseguito secondo il criterio di legge, come indicato nell'all. A al D.M. 30/10/1997 relativo al comune di Treviso, è stato rilasciato da ARPAV in data 23/07/ 2018 e fa seguito alla richiesta di monitoraggio del rumore presso una abitazione privata da parte di un gruppo di Cittadini di Treviso che ha sollecitato l'Amministrazione comunale perché affetti da patologie correlate al rumore aereo e perché esasperati dal grave peggioramento della propria qualità della vita.

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).

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 dei 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 ai DM 30/10/1997, per 3 settimane scelte nell'ambito dei periodi: 1 ottobre – 31 gennaio, 1 febbraio – 31 maggio, 1 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, dei DPCM 14/11/97.

Per quanto riguarda il gestore non ha mai ottemperato ai suoi obblighi! Sporadici rilevamenti acustici sono stati approntati da ARPAV all'esterno della zona acustica "A", sia a Quinto di Treviso che nel quartiere Canizzano di Treviso; orbene **tutti i valori riscontrati in periodo diurno – notturno, compreso il valore LVA, sono risultati superiori ai limiti stabiliti dalla zonizzazione acustica comunale.**

Il gestore AERTRE riferisce di intraprendere iniziative atte alla riduzione dell'impatto acustico e afferma:

"In particolare si è ritenuto necessario, per perseguire una migliore compatibilità acustica dell'esercizio dell'aeroporto con il contesto, prevedere un'ottimizzazione delle condizioni di utilizzo dello stesso. Si definisce così un nuovo stato, che per comodità di esposizione chiamiamo in questa sede "stato di fatto new", in cui l'uso della pista non è più prettamente monodirezionale ma vede un'alternanza di uso tra le due testate. Infatti le condizioni dello stato di fatto tout court vedono tutti gli atterraggi su testata 07 e la maggioranza dei decolli (97%) su testata 25."

"e-mail": comitatoaeropotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeropotv@pec.it



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

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

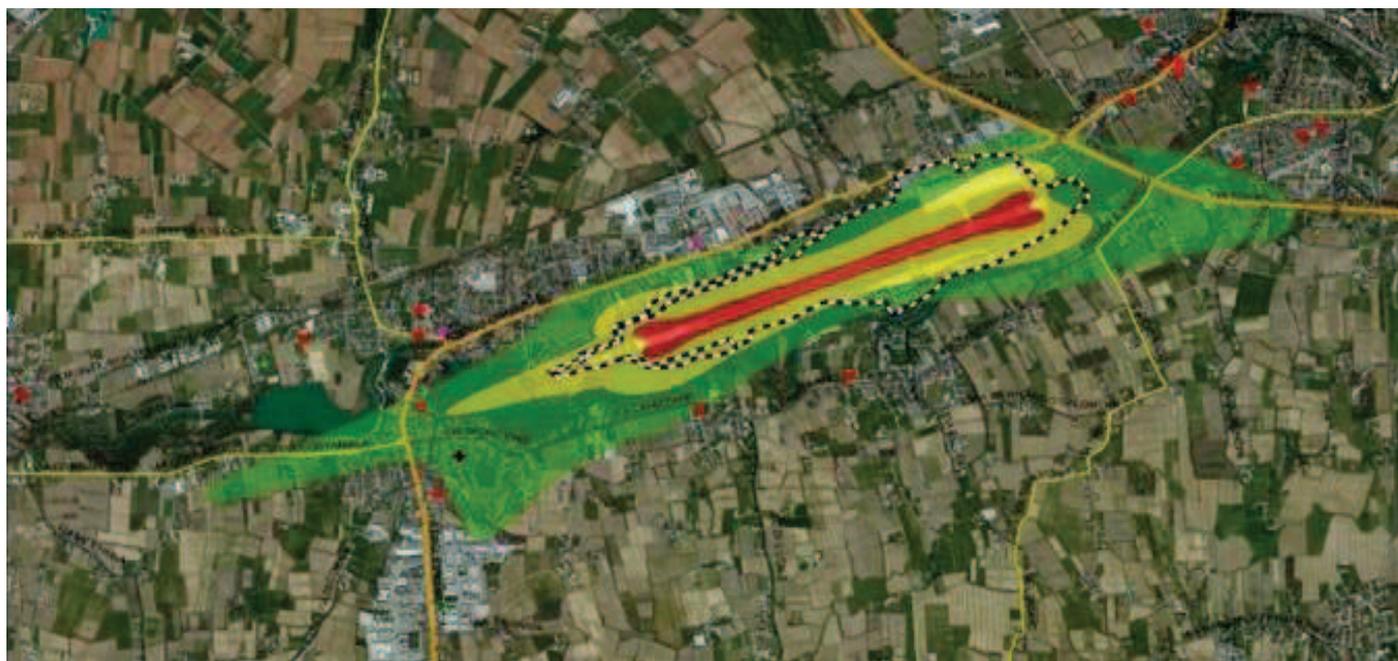
In assenza di dati e di rilevamenti a norma di legge, si OSSERVA che questa proposta e le relative conclusioni siano solo un artificio atto a mistificare il quadro realistico della condizione di esercizio dei movimenti aerei. Non vi è, infatti, alcuna certificata evidenza che la ripartizione dei voli sulle testate della pista procuri una diminuzione dell'impatto acustico. Le caratteristiche del sedime aeroportuale (ridotte dimensioni in lunghezza e in larghezza e contiguità con alte densità abitative) non consentono una sensibile variazione dell'impatto acustico con il variare delle direttive di decollo sulle due testate considerate.

Si OSSERVA, al contrario, che la prevista ipotesi di decolli su testata 25 aumenterebbe in modo sensibile l'impatto acustico nell'area bordo pista.

Si OSSERVA inoltre che la quantificazione della popolazione esposta sia espressa (519 persone) senza che vi sia alcun elemento leggibile del criterio seguito per determinarla, in un'area di interesse che supera i 15.000 abitanti.

Le norme ed i criteri di rilevazione del rumore attengono a disposizioni di primaria rilevanza per la salute pubblica e i criteri di valutazione, al riguardo, non possono essere rappresentati con metodi approssimativi non suffragati, peraltro, da dati certi.

CURVE LIVELLO VALUTAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE dB (LVA) – SCENARIO 2030 NUOVE ROTTE DECOLLO - PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN)



In questa sede, si riportano rilievi inerenti il conseguente aggravamento dell'inquinamento ambientale apportato ex-novo ai Residenti di Quinto di Treviso, ai quartieri sud di Treviso, ai Comuni: Casier – Preganziol – Morgano - Zero Branco che il gestore liquida semplicemente con il riconoscimento di «**un aumento complessivo della popolazione esposta pari a 519 unità**» all'incremento del disturbo acustico nella fascia 60÷65 dB (A- zonizzazione acustica aeroportuale).

Osservando la planimetria si riscontra una notevole estensione delle fasce inserite in zona **A** e vincolate al livello di rumorosità media giornaliera sino a **65 dB**, apportato esclusivamente dalle movimentazioni aeronautiche.



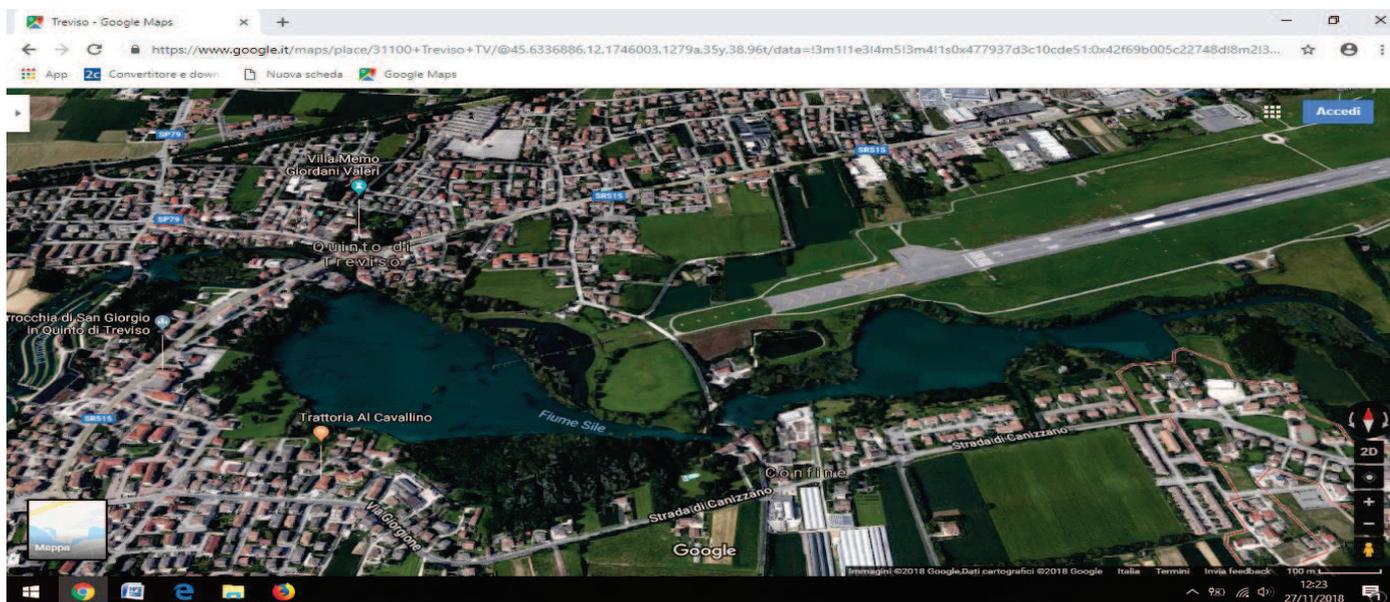
ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

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

Testata 25 – lato Treviso



Testata 07 – lato Quinto di Treviso



Il gestore risolve il problema estendendo le aree di pertinenza aeroportuale non tenendo conto che lo stesso riconosce che tutti gli aerei, moderni e non moderni, in fase di decollo superano abbondantemente i **100 dB(A)**; in fase di atterraggio tutti gli aeromobili sfiorano le abitazioni ad ogni operazione, provocando sensazioni ingiustificabili e fastidi insopportabili sia come rumore, sia come turbolenza, sia come inquinamento atmosferico, sia come sicurezza e conseguente disagio psicologico.

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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



Come sopra esposto, nell'ultima proposta di incremento attività aeronautica, scenario **2030**, il proponente fa risaltare un sensibile incremento dell'impronta acustica di pertinenza, rispetto la zonizzazione datata 2003.

Il Comitato ha ripetutamente evidenziato:

«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 recentissime raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (10 ottobre 2018) affermano che il rumore prodotto dagli aerei in periodo diurno e notturno, superiore rispettivamente a 45 e 40dB(A), è associato a effetti negativi per la salute”.

In precedenza OMS ha ufficializzato 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».

In riferimento allo **Scenario 2030 new**, «alla luce del processo di ottimizzazione ed affinamento è possibile configurare lo scenario di sviluppo con effetti ambientali migliori rispetto a quanto ipotizzatoA tal fine si prevede una diversa ripartizione dell'uso delle piste rispetto all'ipotesi iniziale **ove inoltre si prevede anche una eventuale movimentazione notturna solo su pista 07-25** nonché l'ottimizzazione della procedura di decollo indicata da ENAV».

A seguito della precedente descrizione sull'indegna situazione riscontrabile in prossimità delle due testate di pista, il proponente del processo di ottimizzazione ed affinamento rende possibile una eventuale movimentazione notturna attuabile solo con decolli da testata 07 (Quinto di Treviso) in direzione di Treviso.

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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

Tale ipotesi è da ritenere una ingiustificabile ed assurda provocazione!!

Come si può sostenere una situazione ambientale nel contesto della rilevante realtà abitativa trevigiana? Oltre a tutti i disagi ambientali evidenziati, che il Comitato ha sempre segnalato e che sommariamente riporta nella presente relazione, ritenere che si possano effettuare movimentazioni aeronautiche oltre le ore **23.00**, tuttora riscontrabili nell'ordinaria gestione, costituisce una situazione incivile, indegna ed ingiustificata.

La Legge italiana proibisce tali scenari che incrementerebbero ulteriormente l'exasperazione dei Residenti e che supportano l'assoluta incompatibilità del territorio con le esigenze di una infrastruttura altamente inquinante ed invasiva, gestita in un sedime aeroportuale estremamente limitato ed incapace di contenere le operazioni aeronautiche più pericolose: atterraggi/decolli e le aree più a rischio di possibile accadimento incidente rilevante.

Per doverosa precisazione, corre l'obbligo di rammentare quanto sarebbe utile e doveroso preoccuparsi anche della **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** e della **Valutazione di Impatto Sanitario – Legge 221/2015, art 9 (VIS)**:

- Il Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 1278 - 12 marzo 2015, ha emesso una sentenza in merito a:

"Rumore – Approvazione Piano zonizzazione acustica aeroportuale e VAS".

«E' questo l'atto definito come "zonizzazione acustica", e che si traduce, in concreto, nel predisporre una carta topografica, nella scala appropriata, in cui sono evidenziate le cd. Curve di isolivello, ovvero curve congiungenti i punti del territorio in cui si è registrato lo stesso livello di rumorosità.

*E' infatti evidente che le zone A B e C sono individuate alla luce di un criterio, che pur facendo riferimento al livello di rumore riscontrato (LVA), utilizza, tuttavia, quale parametro, esclusivamente le soglie "massime" invalicabili, e non quelle minime (nella zona A, l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A); nella zona B l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A), mentre nella Zona C può superarlo), **ragion per cui all'interno della fascia di rumore 0/65 db, non essendo prevista una soglia minima per la zona B e C, la ripartizione del territorio – in Zona A, piuttosto che B o C – è proprio frutto di quelle scelte discrezionali e strategiche che caratterizzano la pianificazione.***

Non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto suscettibile in quegli "atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative", per i quali il d.lgs. 152/2006 impone la V.A.S.».

- **La Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) è stata recentemente introdotta nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e rappresenta lo strumento chiave per l'analisi preventiva degli impatti sulla salute di un piano o progetto.**

«La VIS insieme alle procedure di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), rappresenta uno strumento che aggiunge la dimensione salute nel processo decisionale per la realizzazione di opere, infrastrutture o gestione del territorio ad alto impatto ambientale e un mezzo per valutare gli impatti sulla salute nei diversi settori, utilizza tecniche partecipative che vedono il coinvolgimento diretto di tutti gli stakeholders nell'intera catena del complesso processo decisionale della pianificazione territoriale al fine di migliorare i progetti, proporre alternative e prevenire gli eventuali danni alla salute della popolazione contenere risultati equi e trasparenti».



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

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

OSSERVAZIONE n. 10: mitigazioni e compensazioni

5.5 Mitigazioni e compensazioni

Gli interventi di risanamento saranno pianificati in base alle risultanze delle campagne fonometriche eseguite all'interno delle aree in cui il modello stima il superamento dei limiti propri della zonizzazione acustica del 2003, Sarà quindi redatto un piano degli interventi e gli stessi saranno eseguiti a partire dalle aree confinanti con l'isolivello dei 60 dB(A) di LVA della zonizzazione del 2003 andando verso il territorio esterno alla stessa zonizzazione 2003.

Gli interventi proposti appaiono quantomeno tardivi e contrassegnati da una sostanziale sottovalutazione del problema. Si **OSSERVA** l'implicita ammissione di assoluta mancanza di monitoraggi utili a definire il quadro di intervento. Questa specifica nota evidenzia l'inconsistenza di quanto affermato dal gestore nei precedenti punti sul tema.

OSSERVAZIONE n. 11: vortex strike

6 Interventi per il risanamento e la prevenzione dei danni da "vortex strike"

I danni da "vortex strike" sono noti nel territorio limitrofo l'aeroporto "A. Canova" di Treviso. Si tratta principalmente di danneggiamenti ai tetti di edificati situati all'interno della fascia di atterraggio, cioè edifici situati nel comune di Quinto di Treviso.

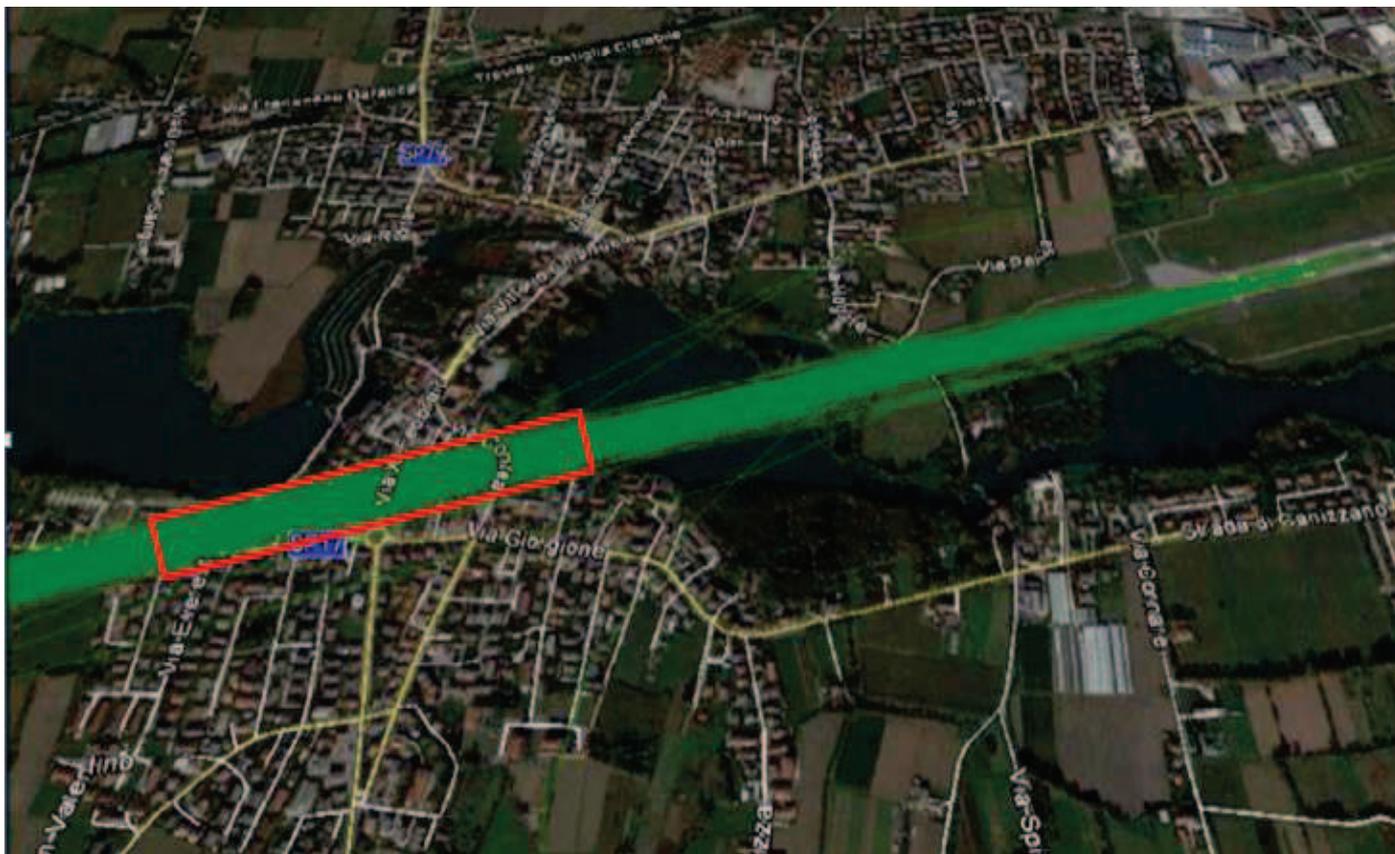
Gli aerei generano vortici d'aria durante tutte le fasi volo. Tali vortici possono provocare danni ed essere potenzialmente pericolosi, quando, generati dagli aerei nelle fasi di volo a bassa quota (atterraggio e decollo), date particolari condizioni atmosferiche, riescono a raggiungere il suolo mantenendo una energia sufficiente.

In altre parole, sebbene tutti gli aerei generino vortici, solo una piccola proporzione di tali vortici diventa un fenomeno di "vortex strike".

Nel Comune di Quinto di Treviso tuttavia, nel corso degli anni, gli eventi di "vortex strike" sono stati segnalati dagli abitanti o dal Comune stesso e sono stati oggetto di articoli sui quotidiani locali, per cui si può in qualche modo caratterizzare il fenomeno per quanto concerne gli ultimi 5-7 anni.

Gli edifici maggiormente esposti risultano essere, in base alle cronache e alle denunce a disposizione, quelli situati in vicolo A. Marangon e in via Contea nel Comune di Quinto di Treviso dove si sono verificati gli episodi con danni significativi alle coperture e rischiosi per l'incolumità delle persone (es. caduta di tegole). So-no edifici che si trovano sotto la linea di atterraggio, fase cui, nel caso in esame, è associato il fenomeno.

L'Area esposta al fenomeno del "vortex strike" (in verde le tracce radar degli atterraggi) deve essere valutata con estrema apprensione:



All'identico contenuto del testo presentato da ENAC/AerTre nella documentazione: **"Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 - Studio di Impatto Ambientale – Sezione C – Quadro di riferimento ambientale – Mitigazioni e compensazioni, Monitoraggio e Conclusioni"**, emesso in data Aprile 2017, il Comitato ha presentato OSSERVAZIONI che riporta e ribadisce ulteriormente in questa sede:

«Il Comitato prende atto dell'improvvisa sensibilità del gestore che in questo Piano riconosce l'accadimento del fenomeno di "vortex strike" e ne chiarisce le cause, contrariamente al comportamento tenuto in occasione di eventi occorsi e segnalati in passato in cui non ha mai riconosciuto nemmeno la paternità imputabile alle movimentazioni aeroportuali in fase di atterraggio.

Tutte le segnalazioni sono state sdegnosamente trascurate e l'attuale conversione è indubbiamente sollecitata dall'auspicata autorizzazione per l'incremento dell'attività aeroportuale.

Si fa presente al gestore che la modalità in cui avviene la continua operazione di atterraggio, causa il continuo sorvolo a bassa quota delle abitazioni, provoca una costante e progressiva sollecitazione sui tetti; una sorta di turbolenza che sottopone la parte superiore dei caseggiati ad uno stress che fa vibrare e muovere le tegole/tetti.

Ogni velivolo nel suo spostamento genera questi repentini, violenti e bizzarri vortici, la cui intensità quando raggiunge il suolo non sempre scoperchia i tetti, occorre associare gli effetti a lungo termine del flusso dinamico dell'aria verso il suolo.



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

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

Producendo un campo alternativo di pressioni e depressioni sulle superfici superiori delle abitazioni, determina un lento quanto progressivo deterioramento della struttura, causa vibrazioni e della tenuta delle coperture.

Ciò costituisce il primo stadio di un processo che terminerà con lo scoperchiamento del tetto, pur in concomitanza di ridotte e marginali cellule "vortex strike", pertanto gli interventi di risanamento debbono comprendere anche la periodica sistemazione delle coperture di abitazioni, oltre che il ripristino a seguito dell'evento più invasivo.

I gestori degli scali aeroportuali sono tenuti ad accantonare risorse finanziarie, come previsto dall'art. 10, comma 5, della legge n. 447/1995, parte dei propri introiti (quota fissa non inferiore al 7% dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore) a favore delle opere di mitigazione ambientale, incluse le misure di riduzione del rischio di "vortex strike".

Sinora non è mai stato risarcito nessun danno e questo dimostra l'arroganza con cui viene esercitata la gestione dell'aeroporto di Treviso; i Residenti in tali contesti, oltre che essere angosciati da problemi di Sicurezza e di Inquinamento Ambientale, sono ulteriormente vessati da penalizzazioni economiche per danni subiti da cause ben definite, sprovviste di qualsiasi copertura assicurativa.

Le risposte date da Autorità e società operanti nel settore dell'aviazione civile, sono state addirittura di minaccia e di diffida nei confronti delle Famiglie che hanno denunciato i danni».

La riconosciuta possibilità di accadimento "danneggiamenti ai tetti di edificati situati all'interno della fascia di atterraggio" dimostra ufficialmente l'esistenza di inconvenienti di gravissima gravità, influenti nella **SICUREZZA – INQUINAMENTO AMBIENTALE – SALUTE** e di riflesso sulla **QUALITA' di VITA!!**

Tale inconcepibile, ingiustificabile assurda situazione comprova ulteriormente l'assoluta incompatibilità delle movimentazioni aeronautiche più pericolose con l'intero territorio circostante.

Il cambiamento di strategia da parte del gestore rafforza ulteriormente l'ipotesi del BARATTO, in prospettiva dell'ottenimento di un benessere ufficiale per continuare a gestire anarchicamente l'attività a danno dei Residenti.

In una ultima considerazione, il Comitato focalizza l'attenzione sui unici due parametri oggetto di modifiche riscontrabili nella documentazione di riferimento del proponente: **ripartizione decolli - voli notturni**:

ripartizione decolli – rotte PBN				Voli notturni			
Pareri negativi 25/10/2013 07/03/2014 22/08/2014	Aprile 2017	Ottobre 2018 stato di fatto 2015 new	Ottobre 2018 scenario 2030	Pareri negativi 25/10/2013 22/08/2014 07/03/2014	Aprile 2017	Ottobre 2018 stato di fatto	Ottobre 2018 scenario 2030 new
2020 45% Treviso 55% Quinto	2030 10 decolli/gg Treviso	21% TV 79% Quinto	34,5% TV 65,5% Quinto	Chiusura aeroporto 23 ÷ 06	Aeroporto chiuso * 24 ÷ 06	Aeroporto chiuso * 24 ÷ 06	movimentazione notturna solo su pista 07-25
2030 50% Treviso 50% Quinto							

*:Piano di Sviluppo Aeroportuale – Relazione generale – settembre 2016

"e-mail": comitatoaeroportotv@gmail.com - "posta certificata": comitatoaeroportotv@pec.it



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

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

Le previsioni risultano alquanto volubili, tendenti sempre al peggioramento della situazione ambientale in una realtà territoriale dove risulta evidente un bacino di traffico sovrapposto causa ingiustificata concentrazione di aeroporti, in contrasto con la Normativa europea.

Il proponente riconosce:

«L'Aeroporto di Treviso si trova in una regione ad alta densità di traffico, civile e militare, per la presenza degli Aeroporti di Istrana a nord ovest, di Venezia Tessera a sud e di Padova a sud ovest. Questa condizione determina una considerevole congestione di traffico che necessariamente tende a creare reciproche interferenze».

A seguito delle **OSSERVAZIONI** presentate allo scopo di risaltare le rilevanti criticità ed illegalità insite nella gestione aeroportuale trevigiana, il Comitato riporta e riconferma con convinzione le conclusioni proposte in precedente documentazione per rendere evidente l'invivibile assurdità gestionale dell'infrastruttura aeroportuale trevigiana:

«In considerazione delle numerose inadempienze – criticità - illegalità, dell'arroganza riscontrabile nella gestione che non pone mai limiti all'incremento delle movimentazioni aeronautiche e della totale inesistenza delle Istituzioni nel far rispettare le imposizioni ripetutamente rinnovate e le Normative vigenti, il Comitato ribadisce l'assoluta incompatibilità del territorio con le penalizzanti esigenze operative dell'infrastruttura aeroportuale».

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