



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

Quinto di Treviso 08 febbraio 2019

Via PEC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II  
Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

c. a. **Dr.ssa Claudia Pieri**

**Oggetto:** Procedura Valutazione Impatto Ambientale - Codice di Procedura n. 3607.

Documentazione integrativa volontaria a Istruttoria Tecnica CTVIA.

Invio "Ricevuta di avvenuta consegna" di P.E.C. inviata in data 30 agosto 2018.

***"DECRETO LEGISLATIVO 30 maggio 2018, n. 81. Attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE.***

*Entrata in vigore del provvedimento 17/07/2018".*

Alla data odierna, 08 febbraio 2019, non risultano pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente le OSSERVAZIONI inviate dall'Associazione Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso a mezzo posta elettronica certificata P.E.C. in data 30 agosto 2018.

Pertanto con la presente, si provvede all'invio in ALLEGATO di copia della "Ricevuta di avvenuta consegna" di P.E.C. spedita in data 30/08/2018 ed al re-invio delle OSSERVAZIONI inoltrate, con richiesta di pubblicazione.

Ringraziando, si porgono cordiali saluti.

Il Presidente



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

## ALLEGATO

### Ricevuta di avvenuta consegna

---

Il giorno 30/08/2018 alle ore 22:10:11 (+0200) il messaggio

"DECRETO LEGISLATIVO 30 maggio 2018, n. 81." proveniente da "[comitatoaeroporto@pec.it](mailto:comitatoaeroporto@pec.it)"

ed indirizzato a "[dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)"

è stato consegnato nella casella di destinazione.

Identificativo messaggio: [oprec288.20180830221009.06870.803.1.68@pec.aruba.it](mailto:oprec288.20180830221009.06870.803.1.68@pec.aruba.it)

---



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

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

Quinto di Treviso 30 agosto 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](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Ministero della Salute  
Dir. Gen. degli organi collegiali per la tutela della salute  
Viale Giorgio Ribotta, 5  
00144 – ROMA  
[dgocts@postacert.sanita.it](mailto:dgocts@postacert.sanita.it)

ENAC  
Direzione Centrale Vigilanza Tecnica  
Viale Castro Pretorio, 118  
00185 - Roma  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto: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](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Provincia di Treviso  
Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS  
Via Val di Breda, 116  
31100 – TREVISO  
[protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

Prefettura di Treviso  
Ufficio Territoriale del Governo  
Piazza dei Signori, 22  
31100 – Treviso  
[prefettura.treviso@interno.it](mailto: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.ap@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](mailto:segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it)

Sindaco Comune di Morgano  
Piazza Indipendenza, 2  
31050 - MORGANO  
[segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it](mailto:segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it)

Sindaco Comune Quinto di Treviso  
Piazza Roma, 2  
31055 - QUINTO DI TREVISO  
[comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it](mailto:comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it)



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

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

Sindaco Comune di Treviso

Via del Municipio, 16

31100 – TREVISO

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

Sindaco Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 - ZERO BRANCO

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

Direttore ARPA Veneto

Via Santa Barbara, 5/A

31100 - Treviso

[protocollo@pec.arpav.it](mailto:protocollo@pec.arpav.it)

p.c.

CODACONS VENETO

Presidente Avv. Franco Conte

Via Malvolti, 18

30174 - Mestre (VE)

[codaconsveneto@gmail.com](mailto:codaconsveneto@gmail.com)

**OGGETTO: DECRETO LEGISLATIVO 30 maggio 2018, n. 81.**

***Attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE.***

Entrata in vigore del provvedimento 17/07/2018.

In relazione alla vigente validità del **Decreto Legislativo** in oggetto, il Comitato espone valutazioni sull'applicazione della Normativa, in riferimento alle emissioni di inquinanti atmosferici originate dall'attività dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

Il **Decreto Legislativo** prevede:

**art. 1 – Oggetto e finalità**

*Il presente decreto è finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria, alla salvaguardia della salute umana e dell'ambiente e ad assicurare una partecipazione più efficace dei Cittadini ai processi decisionali attraverso:*

"e-mail": [comitatoaeropotv@gmail.com](mailto:comitatoaeropotv@gmail.com) - "posta certificata": [comitatoaeropotv@pec.it](mailto: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

- a) impegni nazionali di riduzione delle emissioni di origine antropica di biossido di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili non metanici [idrocarburi alifatici (butano-acetilene-butadiene-propilene...), aromatici (benzene-toluene-xileni-idrocarburi policiclici aromatici- ....)], ossigenati (aldeidi-chetoni-,...), ammoniaca e particolato fine;
- b) l'elaborazione, l'adozione e l'attuazione di programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico;
- c) obblighi di monitoraggio delle emissioni delle sostanze inquinanti individuate nell'allegato I (monossido di carbonio - Cd/Hg/Pb/As/Cr/Cu/Ni/Se/Zn – Inquinanti organici persistenti – Policlorodifenili - Esaclorobenzene-....);
- d) obblighi di monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi;
- e) obblighi di comunicazione degli atti e delle informazioni connessi agli adempimenti previsti dalle disposizioni di cui alle lettere a), b), c) e d);
- f) una più efficace informazione rivolta ai Cittadini utilizzando tutti i sistemi informativi disponibili.

#### art. 2 – Definizioni

- m) ciclo di atterraggio e decollo: il ciclo comprendente lo scorrimento a terra (taxi-in e taxi-out), il decollo, la salita, l'avvicinamento, l'atterraggio e tutte le operazioni degli aeromobili che sono effettuate ad un'altitudine inferiore a 1.000 metri;

#### art. 3 – Impegni nazionali di riduzione delle emissioni

3. Ai fini previsti del presente articolo non si considerano le emissioni degli aeromobili al di fuori del ciclo di atterraggio e decollo;

#### art. 4 – Elaborazione e adozione dei programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico

1. Il programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico è lo strumento finalizzato a limitare le emissioni di origine antropica per rispettare gli impegni nazionali previsti dall'articolo 3 e concorrere al raggiungimento degli obiettivi previsti dall'articolo 1.
2. Il programma nazionale è elaborato dal Ministero sulla base del supporto tecnico dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale e dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile: ENEA.
3. Il primo programma nazionale è predisposto entro il 30 settembre 2018 ed è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, entro il 28 febbraio 2019, previo parere della Conferenza unificata.
4. Il Ministero assicura, nel corso della procedura di elaborazione del programma nazionale, la consultazione dei soggetti responsabili per l'attuazione delle politiche e delle misure del programma nazionale e degli altri soggetti aventi competenze nei settori interessati da tali politiche e misure. Si applicano le procedure di consultazione del pubblico previste per la valutazione dei piani e programmi dalla Parte Seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.
5. Il programma nazionale contiene i seguenti elementi:
  - h) individuazione, sulla base del riparto di funzioni previsto dal vigente ordinamento, dei soggetti competenti responsabili dell'attuazione delle misure e delle politiche selezionate;
6. Per l'istruttoria del programma nazionale si applicano i seguenti criteri:
  - e) nella selezione delle misure del programma per la riduzione delle emissioni di particolato fine si assicura priorità a quelle che hanno anche un effetto specifico sulle emissioni di "black carbon".



**art. 5 – Attuazione dei programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico**

3. *Le amministrazioni statali, regionali e locali responsabili per l'attuazione delle misure e delle politiche del programma nazionale adottano i rispettivi atti attuativi nell'esercizio delle rispettive competenze.*
  
7. *Al fine di assicurare una corretta conoscenza del pubblico in merito alla procedura di attuazione del programma nazionale il Ministero, con il supporto dell'ISPRA, elabora, sulla base degli elementi previsti dall'articolo 4, comma 5, lettere g) e h), e sulla base dei lavori del tavolo di coordinamento di cui al comma 2, una ricognizione periodicamente aggiornata delle misure e delle politiche previste dal programma, in cui si indicano le autorità competenti per la relativa attuazione, i tempi previsti per l'adozione degli atti attuativi e lo stato di avanzamento e di concertazione degli atti. Tale ricognizione è pubblicata sul sito internet del Ministero e della Presidenza del Consiglio dei ministri.*

**art. 7 – Monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico su ecosistemi**

1. *Il monitoraggio degli impatti negativi dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi è condotto attraverso una rete di siti di monitoraggio rappresentativa delle relative tipologie di habitat di acqua dolce, habitat naturali e seminaturali ed ecosistemi forestali.*
2. *Il monitoraggio previsto dal comma 1 è organizzato, sulla base di un approccio efficace in termini di costi e basato sul rischio di impatti sugli ecosistemi, attraverso forme di coordinamento e di integrazione con i programmi di monitoraggio previsti dal decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, dalla Parte Terza del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dal decreto del Presidente della Re- pubblica 8 settembre 1997, n. 357, e dalla Convenzione LRTAP, nonché da altre normative vigenti in materia di monitoraggio ambientale.*
3. *I siti di monitoraggio ed i criteri per l'esecuzione del monitoraggio di cui al comma 1, inclusa l'individuazione degli indicatori e delle frequenze e le modalità di rilevazione e di comunicazione dei dati, sono stabiliti con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro il 30 giugno 2018, sentite le Regioni interessate.*

**art. 10 – Informazione del Pubblico**

1. *Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 5, comma 7, il Ministero ed il SNPA assicurano, anche con la pubblicazione sul proprio sito internet, una attiva e sistematica informazione del pubblico, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195, in relazione ai programmi nazionali di cui all'articolo 4, ai relativi aggiornamenti ed agli inventari, alle proiezioni e alle ulteriori informazioni comunicate alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 8.*

In considerazione di quanto previsto dal **Decreto Legislativo** in relazione alle operazioni inerenti le specifiche attività insite nelle infrastrutture aeroportuali, tali operatività sono riconosciute come fonti di emissioni di inquinanti atmosferici.

In riferimento alla funzionalità dell'infrastruttura aeroportuale trevigiana, il contenuto del **Decreto Legislativo** dovrebbe rappresentare una fonte di chiarimento e di valutazione nell'auspicata ricerca di sostanze nocive per la Salute.

Come già precedentemente e ripetutamente segnalato dal Comitato, una adeguata indagine sull'entità degli inquinanti atmosferici nell'intorno dell'inadeguato sedime aeroportuale non è mai stata attuata, in quanto non risultano esistenti centraline fisse di rilevamento ubicate nei punti più critici nell'intorno costeggiato da abitazioni, dall'intera comunità di Quinto di Treviso e da Quartieri della città di Treviso.





Sporadiche, limitate ed inadeguate verifiche sono state effettuate da ARPAV che «*tendenzialmente cerca sempre di minimizzare le problematiche ambientali conseguenti l'attività aeroportuale, in antitesi a quanto ripetutamente segnalato in letteratura specifica e riconosciuto dalle Autorità nazionali*».

Di tali rilevamenti ambientali, ARPAV ha fornito informazioni sul proprio sito "web", premettendo:

«... che i limiti di concentrazione in aria per gli inquinanti previsti dalla normativa si riferiscono principalmente allo stato di qualità dell'aria monitorato con stazioni fisse rispondenti a precisi criteri di posizionamento e numero minimo di dati raccolti..

..... la valutazione è riferita a un monitoraggio di breve periodo effettuato con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantisce le stesse condizioni di rappresentatività temporale (numero di campioni raccolti) previste dalla normativa vigente».

La situazione ambientale determinata dall'operatività dell'aeroporto trevigiano non è paragonabile a quella di altre analoghe infrastrutture e rileva numerose e ribadite **criticità / illegalità**:

- ⇒ *Mancanza Valutazione di Impatto Ambientale, dopo 20 anni di attività con incremento costante;*
- ⇒ *Limitatezza ed inadeguatezza del sedime aeroportuale;*
- ⇒ *Mancato rispetto del numero di movimentazioni annue autorizzato da Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente (DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007); raggiungimento del massimo numero annuo di movimentazioni aeroportuali (**22.500**) e di passeggeri trasportati (**3,2 ML**), previsti dal Piano Nazionale Aeroporti e dallo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030, emesso dal gestore nell'aprile 2017, nel corso dell'anno corrente:*

consuntivo al 30 giugno 2018 = movimentazioni n° **11.233** / passeggeri n° **1,6 ML**;

- ⇒ *Attuale deposito carburanti (300.000 litri) in prossimità Terminal Aerostazione e nuova ubicazione prevista dal progetto AerTre/SAVE si troverà a ≈ 180 mt. dal bordo pista, in prossimità abitazioni, strada Noalese ad elevato traffico veicolare e centri commerciali ad alta frequentazione;*
- ⇒ *Inappropriata localizzazione piazzale parcheggio aeromobili;*
- ⇒ *Operazioni "anti-icing" e "de-icing" - sghiacciamento ali – coda – motori: le inesistenti attrezzature devono essere installate presso aree di parcheggio munite di cordolatura e dotate di dispositivi per recupero fluidi di risulta onde evitare contaminazioni del terreno e consentire il corretto smaltimento;*
- ⇒ *NO "strip area" – "Ground Controlled Area(GCA)" – spazio RESA 240 mt in testate pista 07 – 25;*
- ⇒ *Insufficiente spazio "Engineered Materials Arresting Sistem (EMAS);*
- ⇒ *Inidonea localizzazione e altezza Torre di Controllo;*
- ⇒ *Presenza del fiume Sile;*
- ⇒ *Nessuna tutela dell'area protetta "**Parco Naturale del fiume Sile**", in presenza di aree naturali protette facenti parte di **Rete Natura 2000**, in prossimità del sedime aeroportuale:*
  - *Sito di Importanza Comunitaria(IT3240028 S.I.C. Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest)*
  - *Zona di Protezione Speciale (IT 3240011 Z.P.S. Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina).*





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

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

*La direttiva "Habitat" 92/43/CEE e la direttiva "Uccelli" 2009/147/CE vietano «Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo all'interno o in prossimità di siti Natura 2000».*

*Le Linee Guida ENAC, riferite al Patrimonio Naturale, riportano: «Nelle aree protette è vietato il sorvolo di velivoli non autorizzati».*

*Nella Regione Veneto, il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile è l'unico Parco in cui non è stato emesso da ENAC il divieto di sorvolo a bassa quota;*

- ⇒ *Presenza allevamenti e itticolture in prossimità della pista, in non ottemperanza delle "Linee Guida ENAC relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti": distanza non inferiore a 13 km;*
- ⇒ *Rischio impatto volatili –Bird Strike Committee Italy – Treviso - Report 2016: il piano antivolatili risulta non approvato / A.I.P. Italia in riferimento alle restrizioni locali ai voli, prevede: "aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione dei gabbiani";*
- ⇒ *Piano di rischio: definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nella direzione di decollo e atterraggio, non è preventivamente fissata dall'articolo 707 del Codice della Navigazione, in cui si individuano le aree non soggette a vincolo, in ragione del tipo di aeroporto e quello di Treviso risulta prevalentemente unidirezionale.*

*I vincoli del piano di rischio ricadono sull'intero centro abitato di Quinto di Treviso, su parte consistente della città di Treviso e su territorio laterale confinante con l'infrastruttura, dove sono state autorizzate incompatibili attività inerenti lo sviluppo territoriale in sostituzione di realtà produttive dismesse;*

- ⇒ *Rischio Terzi (risk assessment) sotto 50.000 movimentazioni/anno – art. 715 Codice della Navigazione: «l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati».*

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

- ⇒ *Elevato carico antropico sotto la proiezione rotte di atterraggio e decollo;*
- ⇒ *Inadeguatezza della zonizzazione acustica aeroportuale vincolante e acusticamente penalizzante su una rilevante porzione di territorio abitato, mai revisionata e mai verificata in corrispondenza del limite delle linee isofoniche tra zone C/B/A;*
- ⇒ *Numero inappropriato di centraline fisse di rilevamento acustico nell'intorno del sedime aeroportuale e posizione inadeguata delle centraline (tipo "M") del gestore, con risultati sconosciuti dei controlli periodici nelle 3 settimane di maggior traffico (LVA), in aree di zonizzazione acustica aeroportuale, datata anno 2001, per le quali non sono mai state individuate le conseguenti aree critiche (D.M. 29/11/2000).*

*Nelle operazioni di atterraggio deve essere consentito l'utilizzo dei "Reverse - invertitori di spinta" solo al minimo, come previsto dalle Norme AIP, Italia ENR 1.5-4 del 4 aprile 2016 ed inoltre, causa modesta lunghezza della pista, deve essere vietato operare spesso con una significativa ma inammissibile componente di vento in coda superiore all'intensità massima consentita (5 nodi=9,2 km/h) nelle fasi di atterraggio/decollo, accertabile da riscontro conversazioni Piloti/Controllori di volo.*

*L'impatto acustico deve essere preventivato con modello **AEDT** (Aviation Environmental Design Tool Version 2b) per Masterplan – VIA – VAS aeroportuale - mappe LVA;*

⇒ *Mancato rispetto della limitazione di voli notturni in orario non autorizzato, dopo le ore 23.00, arrecando notevole disagio causa limitatezza area del sedime e l'estrema antropizzazione dell'intorno aeroportuale.*

*Il Comitato in data 11 luglio 2014 ha fatto presente: «... in presenza di urgenti ed indifferibili necessità della salute pubblica, il Sindaco può ordinare di contenere, limitare o persino eliminare tutte le reali fonti delle emissioni sonore, come nel caso delle movimentazioni aeronautiche notturne».*

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

⇒ *Limitati controlli acustici in aree di zonizzazione acustica comunale, con risultanza di valori superiori ai limiti diurni/notturni e ai 60 dB(A) di LVA consentiti e nessun conseguente intervento da parte delle Autorità preposte (Piani di abbattimento/risanamento – Legge quadro sull'inquinamento acustico: n. 447/1995);*

⇒ *Mancanza verifica adozione di procedure antirumore (AIP Italia – Informativa ai Piloti), di accertamento violazioni e di conseguenti sanzioni, in totale mancanza di apposite centraline tipo "V";*

⇒ *Nessun rilevamento dell'impatto acustico originato all'esterno dell'intorno aeroportuale dalle attività a servizio dell'aeroporto;*

⇒ *Non applicazione delle Linee Guida ISPRA che prevedono: Emissione rapporti tecnici periodici / Informazione al Pubblico / Risposta alle lamentele;*

⇒ *Controlli atmosferici sporadici e limitati con riscontro di valori abnormi, generalmente non confrontabili con i Limiti di Legge causa estensione temporale inadeguata per mancaza di siti fissi; dell'unica centralina fissa, che il gestore ubica a sua discrezione in punti certamente non critici, non risultano riscontri.*

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

⇒ *Nessuna verifica dell'inquinamento atmosferico influenzato dalla tipica specificità aeronautica: nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti, sotto la proiezione delle rotte unidirezionali di decollo e di atterraggio;*

⇒ *Nessun controllo sulla ricaduta di inquinanti al suolo (deposizione totale);*



- ⇒ *Nessun coinvolgimento dei Comuni sull'ingente quantità di gas serra emessa dai velivoli nelle fasi più critiche: decolli - atterraggi;*
- ⇒ *Non idoneo trattamento degli effluenti liquidi sversati dal sedime aeroportuale nel fossato di via Noalese e nel fiume Sile: controlli periodici non risultano ottemperati, con possibile inquinamento falde acquifere nel sottosuolo;*
- ⇒ *Movimentazioni aeronautiche a contatto diretto con abitazioni e centri abitati, con accadimento fenomeni di "Vortex Strike" = vortice d'aria con violento spostamento delle coperture su tetto di una abitazione; evento che si crea prevalentemente durante la fase di atterraggio degli aerei: indice di rilevantissima criticità.*

*Avvenimenti sono stati sempre riscontrati su abitazioni nel Comune di Quinto di Treviso:*

*anni 2009 (n° 2) – 2013 (n° 1) – 2016 (n° 3) – 2017 (n° 1) . 2018 (n°1)*

*senza risarcimento danni;*

- ⇒ *Mancato rilevamento dell'inquinamento elettromagnetico in prossimità di abitazioni ubicate sul perimetro del sedime aeroportuale;*
- ⇒ *Nessun intervento atto a calmierare l'incremento del traffico veicolare, con scarsità di parcheggi, notevole intralcio alla viabilità e conseguente inquinamento ambientale;*
- ⇒ *Non risulta la predisposizione di "Piano di Emergenza Aeroportuale" (soccorso nel fiume Sile) e "Piano di emergenza esterno" (soccorso nel fiume Sile e negli abitati);*
- ⇒ *Mai effettuate opere di compensazione e mitigazione che comunque non risolvono i problemi esistenziali, di inquinamento e di Salute Pubblica;*
- ⇒ *I Residenti che vivono sotto la proiezione delle ravvicinate rotte di atterraggio e decollo devono convivere con una perenne situazione di pericolo apportata dalla più critica operatività aeronautica, caratterizzata da problemi di: Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico, aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto;*
- ⇒ *La designazione di nuove rotte di decollo, oltre che coinvolgere ambientalmente nuovi territori:*

*numerosi Quartieri di Treviso – Comuni di Preganziol / Casier / Zero Branco*

*non attutiscono l'abnorme inquinamento acustico sul territorio del Comune di Quinto di Treviso, motivo della proposta.*

*Le rotte di atterraggio "a vista" per pista 25, che sorvolano a bassissima quota anche il centro della città di Treviso, procurano rilevanti disagi agli Abitanti;*

- ⇒ **SALUTE PUBBLICA:** *assenza di indagini osservative su popolazione iperesposta, residente in aree prospicienti il sedime aeroportuale, con valutazione del rischio esposizione agli impatti ambientali con un raffronto di: decessi – ricoveri ospedalieri – malattie – consumo farmaci - .... con altre realtà non coinvolte da problematiche aeroportuali.*

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



*«Le popolazioni che vivono in prossimità di aeroporti pagano in termine di riduzione della qualità della vita, di malattie e cause di morte correlate a questa particolare forma di inquinamento il prezzo più alto di scelte che hanno spesso messo al primo posto solo il profitto di pochi invece che la salute dei Cittadini e in particolare quella dei Bambini».*

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

- ⇒ *Riscontro di pesante crisi nel settore edile nell'area e deprezzamento totale del valore degli immobili;*
- ⇒ *Assurda concentrazione di aeroporti in area: n° 3 in ≈ 30 Km lineari: VENEZIA – TREVISO – ISTRANA.*

In considerazione di quanto evidenziato, le finalità previste dal **Decreto Legislativo** di riferimento e la loro conseguente attuazione dovrebbero rappresentare quindi una rilevante novità nel contesto dell'infrastruttura aeroportuale di Treviso.

Nelle finalità previste dal Decreto sono previsti:

- c) obblighi di monitoraggio delle emissioni delle sostanze inquinanti individuate nell'allegato I;*
- d) obblighi di monitoraggio degli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi (Parco Naturale Regionale del Fiume Sile con siti Rete Natura 2000);*

Tali obblighi di monitoraggio, oggi inesistente, sollecitano inevitabili quesiti:

- a quali Autorità locali spettano?
  - onere finanziario: a carico di Chi?
  - modalità di attuazione: rilevatori fissi o mobili?
  - quantità: numero di rilevatori?
  - allocamento: nei punti più critici? Chi decide?
  - gestione e manutenzione: oneri a carico di Chi?
- f) *una più efficace informazione rivolta ai Cittadini utilizzando tutti i sistemi informativi disponibili*  
Rendere più efficace qualche cosa che non esiste è praticamente impossibile!

Il Comitato in data 03 aprile 2015 ha segnalato:

«Il capitolo 5 delle Linee Guida ISPRA – Delibera del Consiglio Federale 20 ottobre 2012 – DOC. N. 27/12, prevede: **Informazione e reporting**.

- *"La società di gestione deve inviare un rapporto dettagliato sull'attività svolta e sui risultati ottenuti dal sistema di monitoraggio ai soggetti istituzionali coinvolti.*  
*I rapporti vanno inviati con periodicità mensile. Per piccoli aeroporti con bassi volumi di traffico è accettabile un invio con cadenza trimestrale".*



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

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

- *"I dati ambientali ottenuti attraverso il sistema di monitoraggio devono essere resi accessibili al Pubblico. Il compito di divulgare i dati inerenti al sistema di monitoraggio compete al gestore della rete stessa, alle Agenzie Regionali e al Ministero dell'Ambiente.*

*... Tutti i rapporti che riportano l'esito delle misure e/o valutazioni devono essere confermati da un Tecnico Competente in acustica".*

**Al Comitato risulta che dal periodo di installazione delle centraline (febbraio 2010) ad oggi, non è mai stata resa alcuna informazione al Pubblico da parte del gestore, di ARPAV e del Ministero dell'Ambiente.**

- *"Allo scopo di favorire il recepimento delle lamentele, deve essere effettuata periodicamente un'azione di informazione, rivolta al Pubblico, che consenta di precisare le modalità di accesso alla possibilità di reclamo; in quest'ottica, vanno favorite le modalità connesse con l'utilizzo di internet e della posta elettronica.*

*Per facilitare l'accoglimento delle lamentele è necessario l'utilizzo di apposita modulistica, la cui copia cartacea va inviata a tutti i Sindaci dei Comuni interessati per presa visione".*

**Al Comitato risulta che mai è stata concessa l'opportunità di presentare lamentele e quindi mai è stato messo in pratica quanto previsto dalle Linee Guida ISPRA».**

Nell'Elaborazione e adozione dei programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico è previsto:

6. Per l'istruttoria del programma nazionale si applicano i seguenti criteri:

- e) *nella selezione delle misure del programma per la riduzione delle emissioni di particolato fine si assicura priorità a quelle che hanno anche un effetto specifico sulle emissioni di "black carbon".*

Il **Decreto Legislativo** imputa l'emissione di particolato e di "black carbon" esclusivamente al comparto agricoltura: combustione rifiuti agricoli / residui del raccolto / rifiuti forestali.

Nell'inconcepibile realtà aeroportuale trevigiana, la presenza di particolato fine e "black carbon" la si riscontra visivamente sotto la proiezione delle rotte di atterraggio, in corrispondenza delle abitazioni sottostanti al transito degli aeromobili a brevissima distanza dalle coperture che causa vortici d'aria, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e problemi di Sicurezza; su abitazioni in prossimità della testata 25, punto di inizio decolli, si rileva in aggiunta la presenza di una patina catramosa.

In relazione a queste assurdità, il Comitato ha ripetutamente richiesto la ricerca dell'inquinamento tipico aeroportuale: *nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti*, sostanze non previste dal Decreto Legislativo 155/2010, ma presenti nella particolare condizione ambientale citata.

Il **Decreto Legislativo** nell'*ALLEGATO IV - (articolo 6, comma 1)* riporta:

#### PARTE 1:

##### *Inventari nazionali delle emissioni annue*

1. *Gli inventari nazionali delle emissioni sono trasparenti, coerenti, comparabili, completi e accurati.*





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

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

2. *Le emissioni dalle principali categorie individuate sono calcolate in conformità ai metodi definiti nella Guida EMEP/AEA ed in funzione dell'applicazione di un metodo di livello 2 o di livello più elevato (più dettagliato). Possono essere utilizzati altri metodi scientificamente validi e compatibili per istituire gli inventari nazionali delle emissioni qualora tali metodi forniscano stime più precise delle metodologie della Guida EMEP/AEA.*
3. *Per le emissioni del settore dei trasporti, le emissioni sono calcolate e comunicate in coerenza con i bilanci energetici nazionali trasmessi a Eurostat.*

## PARTE 2

### Proiezioni nazionali delle emissioni

- 1) *Le proiezioni nazionali delle emissioni sono trasparenti, coerenti, comparabili, complete e accurate*
- 3) *Le proiezioni delle emissioni nazionali devono essere coerenti con l'inventario delle emissioni annue nazionali per l'anno x-3 e con le proiezioni comunicate ai sensi del regolamento (UE) n. 525/2013.*

In considerazione della mancanza di monitoraggi delle emissioni di sostanze inquinanti e degli impatti dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi (*Parco Naturale Regionale del Fiume Sile*), riferiti alle conseguenze ambientali dell'infrastruttura aeroportuale trevigiana, in mancanza di monitoraggio presumibilmente tali specifiche emissioni saranno quantizzate calcolando le stime del contributo aeronautico con i metodi definiti dalla Guida dell'Agenzia Europea dell'Ambiente o con altri Metodi scientifici, senza alcuna pratica conseguenza locale, con inserimento dati nel calderone generale.

Il Comitato fa presente che l'entità delle emissioni atmosferiche nel contesto dell'attività dell'aeroporto di Treviso risulta estremamente penalizzante per i numerosi Residenti che vivono a diretto contatto con gli aeromobili nelle movimentazioni in atterraggio a bassissima quota e in decollo, sia per la scadente qualità di vita, sia per il negativo contributo che grava sull'aspetto sanitario, sia per la Sicurezza.

Il Comitato, a seguito di precedenti segnalazioni, rinnova la richiesta di un'indagine osservazionale mirata alla verifica del rischio per la Salute della Popolazione residente, potenzialmente esposta ad inquinanti, indirizzata a:

- ◆ **Dipartimento di Prevenzione ULSS 2**
- ◆ **Direzione Generale ULSS2**
- ◆ **Direzione Generale Area Sanità e Sociale – Regione Veneto**
- ◆ **Settore Ecologia e Ambiente – Provincia di Treviso**
- ◆ **Sindaci dei Comuni del Territorio**

A titolo di modello, recentemente il Sindaco di Pederobba (TV), causa emissioni da parte di un locale cementificio, ha richiesto ed ottenuto l'esecuzione di uno "studio di coorte storico" ventennale mirato alla «ricostruzione della storia residenziale in soggetti "esposti" e "non esposti", residenti nelle aree a maggior e minore ricaduta delle emissioni e l'analisi della mortalità per causa dell'incidenza dei tumori e della frequenza dei ricoveri ospedalieri negli stessi soggetti, in un determinato periodo di tempo».

Per l'aspetto SICUREZZA, nella nuova definizione degli **IMPATTI AMBIENTALI - Decreto Legislativo n. 104 – 16 giugno 2017** rientrano anche gli effetti derivanti dalla vulnerabilità di un progetto a rischio di gravi incidenti: possibilità di accadimento di incidente aeronautico.



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

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

Per trarne un indispensabile monito, è doveroso tenere in considerazione l'accadimento di un incidente occorso in Messico in data 31 luglio 2018: *caduta di un aereo in fase di decollo a circa 1.000 metri da bordo pista.*

Non occorre troppa fantasia per immaginare le disastrose conseguenze di un possibile analogo evento in terra trevigiana, con decolli sopra gli abitati di Quinto di Treviso e Treviso, dove gli esigenti vincoli imposti dal Piano di Rischio, considerati inesistenti, ricadono interamente e scandalosamente sulle Comunità circostanti l'inadeguato sedime aeroportuale:

**una realtà indegna in un paese civile!!**

Il **Decreto Legislativo 16.1.2008, n° 4** detta norme in materia ambientale:

All'art.3-ter **introduce nella legislazione italiana il principio della PRECAUZIONE**, previsto dal Trattato Comunitario all'art.174.

Cita il suddetto art.3-ter del **Codice dell'Ambiente** (il D.Lgs.152/06):

*“La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai **PRINCIPI della PRECAUZIONE, dell'AZIONE PREVENTIVA, della CORREZIONE**, in via prioritaria alla fonte, **dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga»** che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale”.*

In una sentenza della *Corte Europea* si legge:

*«Il principio di PRECAUZIONE è il principio generale del diritto comunitario che fa obbligo alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire taluni rischi potenziali per la SANITA' PUBBLICA, per la SICUREZZA e per l'AMBIENTE, facendo prevalere le esigenze connesse alla protezione di tali interessi sugli interessi economici».*

**NELLA REALTÀ AEROPORTUALE TREVIGIANA TALI PRINCIPI RISULTANO SCONOSCIUTI!!**

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 e richiede consapevolmente l'attuazione di una soluzione compatibile e definitiva:

**la chiusura dell'aeroporto “A. Canova” di Treviso.**

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

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV)

Codice Fiscale: 94134970261

Il Presidente