



m.ambiente.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0010513.26-04-2019

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

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

Quinto di Treviso 23 aprile 2019

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Dir. Gen. per gli Aeroporti ed il trasporto aereo

via Giuseppe Caraci, 36

00157 - ROMA

dg.ta@pec.mit.gov.it

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

Direzione Generale della Prevenzione Sanitaria

Viale Giorgio Ribotta, 5

00144 – Roma

dgprev@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



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

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

Provincia di Treviso

Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS

Via Val di Breda, 116

31100 – TREVISO

protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

Prefettura di Treviso

Ufficio Territoriale del Governo

Piazza dei Signori, 22

31100 – Treviso

prefettura.treviso@interno.it

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC

Aeroporto "Marco Polo"

30173 - 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 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



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 Morgano

Piazza Indipendenza, 2

31050 - MORGANO

segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Preganziol

Piazza G. Gabbin, 1

31022 – PREGANZIOL

protocollo.comune.preganziol.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di 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

p.c.

CODACONS VENETO

Presidente Avv. Franco Conte

Via Malvolti, 18

30174 - Mestre (VE)

codaconsveneto@gmail.com



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

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

Il sottoscritto **Giulio Corradetti**, in qualità di Presidente dell'Associazione di promozione sociale "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso", codice di classificazione regionale PS/TV0198, prende atto della comunicazione ufficiale da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, prot.n. 2978 del 29/03/2019, che ha concesso il PARERE FAVOREVOLE alla richiesta di incremento dell'operatività aeronautica per l'aeroporto di Treviso corrispondente a **22.500 movimentazioni annue**, già di fatto superate dal consuntivo anno 2018 = **22.911**.

Valutando le PRESCRIZIONI inserite nel direttiva, il Comitato ritiene doveroso presentare le seguenti OSSERVAZIONI:

✓ Prescrizione 1

Riduzione impatto acustico / Rispetto limiti acustici nell'intorno aeroportuale.

Negli sporadici e limitati rilevamenti del clima acustico nel dintorno del sedime aeroportuale dell'aeroporto di Treviso sono stati sempre riscontrati valori superiori ai limiti stabiliti dalle zonizzazioni acustiche.

RILEVAMENTI ARPAV

Rapporto di prova n. 013/12
Treviso, 16 marzo 2012

OGGETTO: monitoraggio dell'inquinamento acustico nell'intorno dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso durante il periodo dei lavori di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo svolti nel 2011

Sono evidenziati in grassetto i superamenti dei limiti di zona; come già sottolineato, fa caso a parte il punto di misura 11 posto sull'"isola delle cicogne" dell'Oasi di Cervara, dove il rumore misurato è principalmente il rumore dell'acqua (ciò risulta anche dalla stretta prossimità dei valori di Leq, di L₁₀ e di L₉₀, v. tab. 8 e figg. 3 e 4, nonché dall'esame dei grafici riportati in all. 11).

Per quanto riguarda gli altri 11 punti, i limiti di zona sono rispettati dovunque nel periodo diurno, mentre si registrano dei leggeri superamenti, contenuti tra 0,5 e 3,5 dB, nei punti 5 (via Sile), 7 (vicolo Donatori di Sangue) e 10 (via Leoncavallo); peraltro i punti 5 e 7, vicini al fiume Sile, si trovano in zona di classe I, con limiti di rumore particolarmente bassi.

Rapporto di prova n. 044/13
Treviso, 11 ottobre 2013

OGGETTO: monitoraggio dell'inquinamento acustico prodotto dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – rilievi svolti nell'anno 2012



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

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

In conclusione, sulla base dei controlli eseguiti nel 2012, nonché del confronto con i dati acustici acquisiti nel 2011 durante il periodo di fermo dell'aeroporto, risulta che:

- vengono attualmente rispettati¹⁰ i valori limite di rumore, espressi in termini dell'indice L_{VA} , stabiliti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale";
- all'esterno dell'intorno aeroportuale, vi è un superamento abbastanza generalizzato, specialmente nel periodo notturno, dei valori limite assoluti di immissione stabiliti dalle vigenti zonizzazioni acustiche comunali.

Class. X.20.12 ARPAV - AOO ARPAV

Tit. X.20.12

Prot. N: 0067957 07/07/2015

Oggetto: monitoraggio dell'inquinamento acustico generato dall'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – periodo ottobre 2013-dicembre 2014

In Comune di Quinto di Treviso, dove le zone residenziali generalmente sono classificate in classe II – aree destinate ad uso prevalentemente residenziale (limiti di zona 55 dB(A) diurno e 45 dB(A) notturno), i valori limite assoluti di immissione vengono superati sia di giorno che di notte.

Nel punto di misura 15, situato in via Fagarè, una laterale di via Giorgione, è stato riscontrato, mediante monitoraggi svolti in due diversi periodi, il superamento del limite di 60 dB(A) per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali. Negli altri punti in cui è stata possibile la determinazione dell'indice L_{VA} , tale limite è invece risultato rispettato.

Rapporto tecnico

Verifica di conformità delle caratteristiche dei sistemi
di monitoraggio del rumore aeroportuale degli aeroporti della Regione Veneto
Verifica del sistema dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso – Anno 2015

Treviso, 7 luglio 2015

Centralina 1657 via Capitello - 9 maggio 2015

Tale postazione si trova in zona di classe acustica III [diurno = 60 dB – notturno 50 dB – LVA = 60dB], nelle immediate vicinanze del confine della zona A dell'intorno aeroportuale.

Data	LAeq Diurno [dB(A)]		LAeq Notturno [dB(A)]		LVA [dB(A)]	
	Soc. gest.	ARPAV	Soc. gest.	ARPAV	Soc. gest.	ARPAV
08/5/15	63,6	64,3÷1,3²	56,4	55,8÷1,3	60,8	60,9
09/5/15	62,5	63,3	57,6	57,2	61,3	61,5
10/5/15	60,8	61,6	57,9	56,2	59,2	59,3
11/5/15	63,0	63,7	55,7	54,5	60,7	60,6
12/5/15	63,2	64,0	56,8	55,1	61,0	60,8
13/5/15	63,7	64,5	65,6	65,6	61,0	60,9
14/5/15	62,8	63,4	56,1	54,3	61,3	61,1
Valore settimanale	62,9	63,6	59,7	59,2	60,8	60,8

Confronto tra valori di Leq e di LVA rilevati da Arpav e dalla Società di Gestione nella settimana

8 ÷ 14 maggio 2015.

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

«INDAGINI ACUSTICHE

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

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

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

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



**Segnalazione relativa a rumori causati dal sorvolo di aerei in decollo e atterraggio all'aeroporto
Canova di Treviso – Quartiere Canizzano
Monitoraggio effettuato dal 5 al 19 settembre 2017 – aeroporto in esercizio
dal 13 al 15 ottobre 2017 – aeroporto inattivo**

- è risultato superato il limite di 60 dB(A), espresso come indice L_{VA} , per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali; nei giorni dal 6/9 al 12/9 il valore L_{VA} è risultato infatti pari a 63,9 dB(A).
- sono risultati superati i limiti di immissione per la classe III di 60 dB(A) nel periodo diurno e di 50 dB(A) in quello notturno stabiliti dalla vigente zonizzazione acustica del Comune di Treviso.

Durante l'inattività dell'aeroporto (avvenuta nell'ottobre 2017 per lavori di asfaltatura), il limite di immissione diurno è risultato rispettato, mentre nel periodo notturno si è verificato un leggero superamento del limite di 50 dB(A) a causa del rumore della caduta dell'acqua sui salti presenti nelle vicinanze sul fiume Sile.

In considerazione di quanto sopra esposto, risulta evidente il generalizzato superamento dei valori acustici di riferimento della zonizzazione acustica aeroportuale e comunale.

Da rilevare che tutti i consuntivi delle movimentazioni negli anni di riferimento, risultano inferiori rispetto all'entità numerica autorizzata = **22.500**.

Nelle immediate vicinanze della pista, ci sono da valutare le conseguenze ambientali dei decolli da pista 07 (lato Quinto) e da pista 25 (lato Treviso) con riscontro di abitazioni vicinissime alle testate delle piste, senza protezione alcuna; in tali postazioni non sono mai stati effettuati riscontri di rumorosità determinata dalle più critiche e ripetitive operazioni aeronautiche.

Di conseguenza l'impatto acustico a Quinto di Treviso non potrà subire le auspiccate riduzioni mentre a Treviso verranno pesantemente penalizzati nuovi territori per l'impatto acustico - atmosferico, oltreché per problematiche di SICUREZZA:

- movimentazioni in salita al decollo a bassissima quota;
- ampliamento della zonizzazione acustica aeroportuale - Zona **A**;
- vincolo aree in relazione al Piano di Rischio aeroportuale.

Il 100% degli atterraggi sono previsti per pista 07 (finale su Quinto di Treviso); ciò implica che nel caso di condizioni meteo che impongono in atterraggio l'uso della pista 25 (finale su città di Treviso) gli aerei non possono atterrare per detta pista, obbligando il dirottamento all'aeroporto di Venezia.

Tale vincolo deve essere ufficializzato!

Gli incrementi pertinenti le zonizzazioni acustiche aeroportuali richiedono preliminarmente la predisposizione della procedura di **Valutazione Ambientale Strategica - VAS** (*Sentenza TAR Lombardia 15 luglio 2013, n. 668, confermata dal Consiglio di Stato*).



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

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

La sentenza del **Consiglio di Stato, Sez. IV, 11 febbraio 2019, n. 983**, inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e la procedura di rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.), ha fornito un criterio interpretativo di grande rilievo:

«Ambiente in genere - Valutazione di incidenza sanitaria (VIS) necessaria in caso di sussistenza di un serio pericolo per la salute pubblica».

In linea di principio nell'ambito del procedimento per il rilascio dell'AIA (o di VIA) non è obbligatorio procedere alla valutazione di incidenza sanitaria (VIS), **tuttavia è necessario procedervi quando le concrete evidenze istruttorie dimostrino la sussistenza di un serio pericolo per la salute pubblica.**

L'Amministrazione che in tali casi non la effettui incorre nel tipico vizio dell'eccesso di potere sotto il profilo del mancato approfondimento istruttorio, sintomatico della disfunzione amministrativa.

La necessità dell'approfondimento istruttorio non è una misura né eccessiva né sproporzionata rispetto all'effetto utile che si intende perseguire (l'esercizio dell'attività economica in condizioni di sicurezza per l'ambiente e per la salute delle persone), ma è anzi la soluzione più appropriata e commisurata al grado di pericolo per i rischi per la salute delle persone che abitano o lavorano nelle immediate vicinanze.

Il buon senso dovrebbe richiedere una seria verifica ambientale in tutto il contesto, prima di concedere un parere positivo!

✓ Prescrizione 3 - **ARPAV / Commissione aeroportuale**

Piano di risanamento acustico di tutti i ricettori (di tipo privato che pubblico) esposti al rumore (intorno aeroportuale – zonizzazione acustica comunale).

Presumibilmente la rilevazione del rumore di facciata discrimina gli edifici che ricadono in aree dello stesso centro abitato, soggette al vincolo della zonizzazione acustica aeroportuale- zona "A" = 65 dB(A) LVA, che prevede esclusivamente l'incidenza del rumore determinato dalle movimentazioni di aeromobili, con rilevante penalizzazione.

Il parere n. 1454 CTVA del 7 marzo 2014 – Istruttoria VIA, riavvio istruttoria, aeroporto di Treviso "Antonio Canova" – Master Plan 2011-2030, proponente ENAC, comprendeva ulteriori interventi di contenimento rispetto a quanto previsto (sostituzione serramenti – realizzazione cappotto isolante):

"Qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati sugli edifici, si rilevassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termico-igrometrico e del confort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento".



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

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

Qualsiasi opera di mitigazione può alleviare in parte i fastidi provocati dalla tipica, irritante e ripetitiva rumorosità aeronautica ma non elimina certamente le negative conseguenze sull'ambiente circostante e sulla qualità di vita di Chi è costretto a vivere a contatto diretto e assurdamente ravvicinato con le movimentazioni aeronautiche più nocive e pericolose. Non si può certamente e perennemente vivere con porte e finestre sbarrate; il disturbo del rumore, dell'inquinamento atmosferico e la possibilità di incidente aereo sono persistenti.

✓ Prescrizione 4 - **ARPAV**

Progetto di Monitoraggio Ambientale che includa i monitoraggi degli effetti analizzati per tutte le componenti ambientali.

⇒ *Inquinamento atmosferico con la predisposizione di 2 centraline di monitoraggio nell'intorno aeroportuale di tipo fisso*

⇒ *Inquinamento acustico con la predisposizione di almeno 2 centraline fisse ad integrazione del sistema già attivo di monitoraggio*

⇒ *Implementazione di misure di rumore in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati nel SIA, con riferimento al rumore aeroportuale e a quello di origine stradale*

Le attuali centraline installate dal gestore per il rilevamento acustico (n. 4) e atmosferico (n.1), non risultano installate in modalità corretta e nei punti più critici nell'intorno del sedime aeroportuale.

I previsti rilevatori ambientali previsti dalle prescrizioni, dove e come saranno installati?

In relazione al rilevamento atmosferico il Comitato ha ripetutamente segnalato che, causa contatto estremamente ravvicinato con aeromobili in movimento, si rende necessario riscontrare il tipico inquinamento aeronautico: *nano polveri – inquinanti adsorbiti ed in fase gassosa – metalli pesanti*, oltre al quantitativo di *deposizione totale* su terreni circostanti.

I rapporti **ISPRA** sulla «**Qualità dell'ambiente urbano**» hanno ufficializzato che Treviso è inserita tra le città più inquinate per l'alto grado dell'inquinante "cancerogeno" **Benzo(a)Pirene**, determinato in polveri PM10 e prima tra le città capoluogo della Regione Veneto, pur risultando con popolazione più bassa di città e di agglomerato.

Tenendo in considerazione la certa presenza della stessa sostanza in polveri PM2,5 e nelle numerosissime nano polveri, la situazione ambientale trevigiana diventerebbe drammatica.

Il Comitato denuncia l'ignota entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale.

Per quanto riguarda le misure di rumore presso i ricettori sensibili individuati nel SIA:

Tabella C6-3 Elenco dei ricettori individuati nel territorio circostante il sedime aeroportuale.

Codice	Tipo	Nome	Classe acustica	Comune
AC1	Associazione	Associazione Anziani di Quinto di Treviso	III	Quinto di Treviso
AC2	Associazione	Associazione Culturale Chromatica	III	Zero Branco
SA1	Sanita	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	III	Treviso
SA2	Sanita	Dipartimento di Prevenzione La Madonna	III	Treviso
SA3	Sanita	Casa di riposo Insieme si Può	III	Zero Branco
SC1	Scuola	Scuola Materna San Giorgio	III	Quinto di Treviso
SC2	Scuola	Scuola Media Statale G. Ciardi	II	Quinto di Treviso
SC3	Scuola	Domus Nostra, nido d'infanzia	III	Quinto di Treviso
SC4*	Scuola	Scuole Elementari Pio X	II	Quinto di Treviso
SC5	Scuola	Scuole Secondarie di I Grado Mantegna	III	Treviso
SC6	Scuola	Scuola Materna Graziano Appiani	III	Treviso
SC7	Scuola	Scuola Materna Provera	II	Treviso
SC8	Scuola	Scuole Pubbliche - Materna Statale - S. Lazzaro	II	Treviso
SC9	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Statale - Tommaseo	II	Treviso
SC10	Scuola	Plesso Scolastico R. degli Azzoni	III	Treviso
SC11	Scuola	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	III	Treviso
SC12	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Anna Frank	I	Treviso
SC13	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Don Milani	III	Treviso
SC14	Scuola	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	III	Treviso
SC15	Scuola	Istituto prof. Industria e Artigianato "G. Giorgi"	III	Treviso
SC16	Scuola	Scuola dell'infanzia Maria Bambina	III	Treviso
SC17	Scuola	Scuola dell'infanzia B.V. Maria	III	Treviso
SC18	Scuola	Scuola Primaria Statale S. Giovanni Bosco	III	Treviso
SC19	Scuola	Scuola Elementare	III	Quinto di Treviso
SC20	Scuola	Scuola Primaria Statale Enrico Fermi	III	Zero Branco
SC21	Scuola	Il Nido della Cicogna	III	Zero Branco
SC22	Scuola	Scuola Materna	II	Quinto di Treviso
UP1	Uffici Pubblici	Municipio	III	Zero Branco
UP2	Uffici Pubblici	Municipio	III	Quinto di Treviso

* al momento questa scuola è chiusa per lavori di manutenzione, ma viene ugualmente considerata nell'analisi

i valori di rumorosità in ogni singolo ricettore indicati dal gestore, sono stati calcolati utilizzando simulazioni modellistiche da coprire obsolete.

Per tali problematiche, il Comitato ha ripetutamente messo in evidenza:

«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)».

«Mancanza adozione procedure antirumore del rateo di salita al decollo e del Banco di Virata, previste dalle Regole O.A.C.I. recepite dall'Ordinamento Italiano e non pubblicate nell'AIP Italia – Informativa ai Piloti, con conseguente mancato accertamento delle violazioni e di conseguenti sanzioni, in totale mancanza di apposite centraline tipo "V";

Le Linee Guida di ISPRA prevedono la presenza di centraline di tipo “V”-violazione, ma a Treviso non sono installate. Dette centraline sono in grado di rilevare automaticamente gli sforamenti dei limite di legge del rumore di ogni singolo aereo che deve essere poi sanzionato da ENAC».

«Controlli atmosferici sporadici e limitati, non utilizzando strumentazione ad “alta risoluzione temporale”, con riscontro di valori abnormi, generalmente non confrontabili con i Limiti di Legge causa estensione temporale inadeguata per mancaanza di siti fissi; dell'unica centralina fissa, che il gestore ubica a sua discrezione in punti certamente non critici, non risultano riscontri».

Da quanto evidenziato, risulta chiaramente riscontrabile una situazione di rilevamento ambientale assolutamente non in sintonia con le modalità previste dalla Normativa vigente, che comunque evidenzia rilevanti criticità.

Relativamente agli scenari riferiti alla Popolazione esposta ai diversi livelli di **Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA)** e riportati su documento:

«Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto “A. Canova” di Treviso - Studio di Impatto Ambientale - Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - RUMORE» - 01 Aprile 2017, con conclusione:

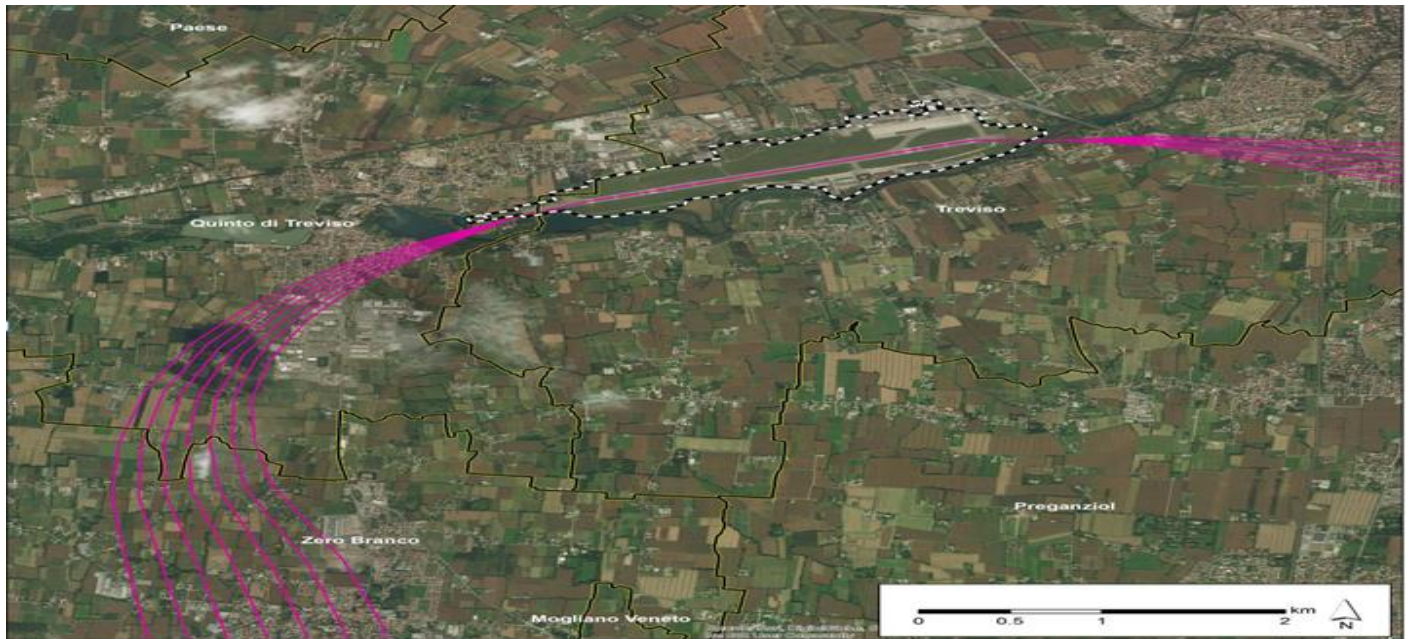
Interessante notare infine come lo Scenario di riferimento, che si basa sul numero di voli autorizzato dal Ministero dell'ambiente con provvedimento direttoriale del 2007, risulti lo scenario peggiore in termini di popolazione esposta, sia rispetto allo stato di fatto si addirittura rispetto allo scenario di sviluppo, a conferma del fatto che il numero di movimenti non può assolutamente essere il criterio guida per indicare la sostenibilità ambientale di un aeroporto.

e analizzando le curve del Livello di Valutazione acustica aeroportuale dB(LVA) dei seguenti scenari ufficializzati da ENAC/AerTre:

SCENARIO 2003



Scenario 2030 - NUOVE ROTTE DECOLLO: PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN)





nasce spontanea una considerazione:

“Per quale arcano motivo si possono giustificare le conclusioni di ENAV-AerTre dopo la verifica delle curve di livello delle valutazioni acustiche aeroportuali dB LVA degli scenari riportati, ufficializzate dallo stesso gestore aeroportuale?”

La zonizzazione acustica aeroportuale 2003 risulta modificata e le zone in verde, confinanti con l'isolivello dei **60dB(A)** di **LVA** - zonizzazioni acustiche comunali, risultano di conseguenza territorialmente più invasive.

⇒ *Monitoraggio dei livelli e della qualità della falda sottostante il sedime aeroportuale*

Problematica mai presa in considerazione, nonostante le segnalazioni inoltrate dal Comitato in un **ESPOSTO** presentato alla Procura della Repubblica di Treviso in data 01 dicembre 2016:

5. Componente Ambiente Idrico

«Come descritto su tutti i documenti, l'area vasta potenzialmente interessata dagli impatti del piano di sviluppo aeroportuale è stata identificata con il reticolo idrografico immediatamente circostante l'aeroporto in cui sono recapitate le acque di dilavamento provenienti dalle piste e dai piazzali aeroportuali e con l'intera asta fluviale del Sile a valle di questo.

Le acque meteoriche di scorrimento superficiale, le acque di dilavamento della pista e dei piazzali di sosta, nonché quelle di “De-icing” fino al 2011 sono state recapitate in parte direttamente nel fiume Sile, in parte sono state intercettate dal reticolo idrografico minore formato da fossi e collettori di bonifica che si riversavano anch'essi nel fiume Sile senza alcun tipo di trattamento.

Nel 2011 sono stati realizzati parzialmente dei lavori di raccolta delle acque inquinate ma, nonostante le disposizioni di legge, allo stato attuale non ci sono analisi chimiche qualitative e quantitative sulla composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento, né sono mai stati ultimati gli interventi di conferimento di acque meteoriche come indicato dalle disposizioni della Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale del MATTM.

*In un'osservazione al pubblico riferita alla VIA Master Plan aeroporto A. Canova di Treviso, **DVA-00-2013-0010135** del 03/05/2013 il Comitato aeroporto e altri rappresentanti di Associazioni di Treviso informavano la CTVA del Ministero dell'Ambiente che nei lavori di ampliamento e potenziamento dell'infrastruttura aveva partecipato come azienda incaricata di fornire materiale per il sottofondo della nuova pista di volo la "Mestrinaro spa" coinvolta nella nota inchiesta giudiziaria di conferimento di materiale contenente rifiuti tossici altamente inquinanti depositati nei siti dell'autostrada A4 e dei parcheggi dell'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera. L'inchiesta parlava di rinvenimento nei sottofondi dei siti sopra citati di alti quantitativi di arsenico, cobalto, cromo, rame, ecc. fino a 100 volte i limiti tollerati per legge.*



Per questo fatto fu chiesto a varie Autorità tra cui lo stesso MATTM, il Prefetto della provincia di Treviso ed il NOE di Venezia, di fare accertamenti per verificare se, in un'area adiacente ad un Parco Naturale tutelato da vincoli ambientali, nonché zona altamente antropizzata, ci fossero rischi per la salute dei residenti e la mancata tutela dell'ambiente. Non è stata mai data nessuna risposta dalle Autorità competenti.

Inoltre si riporta a titolo di cronaca che nel 2011, nelle zone adiacenti l'aeroporto di Treviso, le Autorità predisposte costatarono un importante inquinamento da mercurio nei pozzi d'acqua potabile direttamente prelevata in falda nei Comuni di Treviso, Preganziol e Quinto di Treviso.

Consequente a ciò, le rispettive Amministrazioni Comunali deliberarono delle ordinanze di divieto all'uso dell'acqua dei pozzi.

Considerato che i fatti esposti rilevano nell'area citata una forte pressione ambientale e considerato inoltre che gli aeroporti sono definiti "IMPORTANTI FONTI DI PRESSIONE" in relazione alle sostanze perfluoro alchiliche (schiume antincendio), glicole propilenico (utilizzato nelle fasi di "de-icing"), anche alla luce dei gravi fatti di inquinamento da PFAS delle falde acquifere del Vicentino, dove è stata aperta un'inchiesta per disastro ambientale, si chiede alla Vostra Autorità di prendere in considerazione tale esposizione dei fatti e verificare se esistono violazioni penali o amministrative sui lavori eseguiti nell'anno 2011, riferiti alla realizzazione dei nuovi sottofondi della pista di atterraggio. Congiuntamente si chiede se il non completamento delle strutture di conferimento delle acque reflue dell'infrastruttura e il continuo sversamento di parte della acque reflue e di lavamento sversate tutt'ora sul Fiume Sile abbiano arrecato danni all'ambiente ed in particolare alle falde acquifere sottostanti».

La raccolta dei reflui dell'operazione "de-icing" viene effettuata con la pulitura al suolo tramite aspirazione con sistema aspirante; detta pulizia fatta con tale metodo non può garantire una raccolta completa. Tale attività deve essere svolta in una predisposta piazzola munita di cordonatura e di idoneo sistema di raccolta, di cui l'aeroporto di Treviso è sprovvisto.

⇒ Fenomeni di "bird strike"

Il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile.

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.

Nel Parco del Sile si riscontra la presenza allevamenti e itticultore a ridosso ed 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.

Tale circostanza comporta un più alto rischio di incidenti aeronautici, causa possibili impatti con molte specie di volatili nelle movimentazioni aeronautiche più rischiose di atterraggio e di decollo; l'aeroporto "Canova" non possiede la certificazione "Bird Strike Committee Italy" (BSCI), richiesta dalle Leggi del settore; BSCI nel Report 2016 segnala che il piano antivolatili risulta non approvato ed in riferimento alle restrizioni locali ai voli, prevede:

«aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione dei gabbiani».



✓ **Prescrizione 5 - Regione Veneto / Comuni intorno aeroportuale**

Accordo territoriale coordinato da Regione Veneto/ENAC/gestore/Comuni ricadenti nell'intorno aeroportuale (D.M. 31/10/1997), per interventi:

⇒ *Stima e controllo del rumore stradale dovuto al traffico indotto dell'aeroporto e rimodulare lo studio sui ricettori sensibili per stipulare un'intesa onde prevenire eventuali azioni mitigative che dovessero essere necessarie per le tratte di strade in cui si ha un superamento del livello ammissibile, dopo idonei monitoraggi.*

Nel parere interlocutorio negativo n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 la Commissione nazionale VIA-VAS, rilevate le carenze segnalate nelle valutazioni, nella richiesta di presentazione di una nuova istanza di VIA ,richiedeva un SIA che dimostrasse con specifici approfondimenti:

10. Una mappatura Acustica in riferimento al D.Lgs. 194/2005 di attuazione alla Direttiva 2002/49/CE ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per tutti quei territori dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo, determina il superamento dei limiti previsti dai Piani e/o nuove precisazioni comunali sulla Classificazione Acustica;

Nel lasso di tempo trascorso, al Comitato risulta che la mappatura acustica riscontrabile da idonei monitoraggi mirati alla viabilità di accesso allo scalo, non è mai stata predisposta né dal gestore né da ARPAV.

⇒ *Mitigazioni indicate dal SIA*



Le aree indicate con il colore azzurro sono quelle corrispondenti alle stesse segnalate nella planimetria: **“Scenario 2030 - NUOVE ROTTE DECOLLO: PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN)”** come nuove zone sottoposte all'ampliamento della zonizzazione acustica aeroportuale – zona **A**, quindi soggette all'ampliamento del vincolo dei **65 dB**, causa attuazione delle operazioni di decollo da testata 07 verso Treviso, la cui espansione ragionevolmente risulta alquanto riduttiva in particolare nelle fasi di prova motori pre-decollo e decollo in entrambe le direzioni: Quinto e Treviso.



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

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

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».

⇒ *Progettazione e realizzazione del sotto/sovrappasso pedonale sulla strada Noalese*

Nonostante la futura realizzazione della Passerella sopra la strada Noalese, detta soluzione non sarà mai in grado di garantire una migliorata viabilità causa numerosa presenza di insediamenti abitativi, commerciali, produttivi, traffico per tangenziale e città, oltre al traffico indotto dall'aeroporto.

✓ **Prescrizione 6 - Regione Veneto / Comuni intorno aeroportuale**

Azioni di mitigazione e contenimento del contributo emissivo dell'aeroporto:

⇒ *Individuazione dei sistemi di trasporto per l'accesso all'aeroporto a basso impatto ambientale e di possibili interventi di riduzione delle condizioni di congestione delle arterie viarie di accesso all'aeroporto (rotatorie).*

A causa dell'aeroporto e delle altre attività della zona, è già da ritenersi oggi grave la situazione in merito al traffico veicolare che interessa ora la SR515 denominata anche SS Noalese, unica via di accesso all'aerostazione, dove nelle ore di punta il traffico è più del doppio del limite previsto dal DM 05/11/01 per corsia: 1104 veicoli/h contro i 600 veicoli/h.

Là dove i limiti di Legge sono già stati ampiamente superati ed il livello di criticità esistente sarà ulteriormente incrementato non solo dall'ampliamento dell'aerostazione ma dalla operatività delle attività logistiche e commerciali di: area ex Marazzato - area ex concessionaria Mercedes - area ex Pagnossin - il super store MEGA - area ex Berga situata in comune di Quinto di Treviso e che potrebbe ampliare ulteriormente raddoppiando la cubatura.

Le rotatorie e gli svincoli previsti come soluzione mitigatoria potranno produrre solo effetti di "traffic calming", con riduzione del numero e gravità degli incidenti (a parità di traffico veicolare) rispetto alla conformazione attuale ma gli impatti ambientali saranno disastrosi!

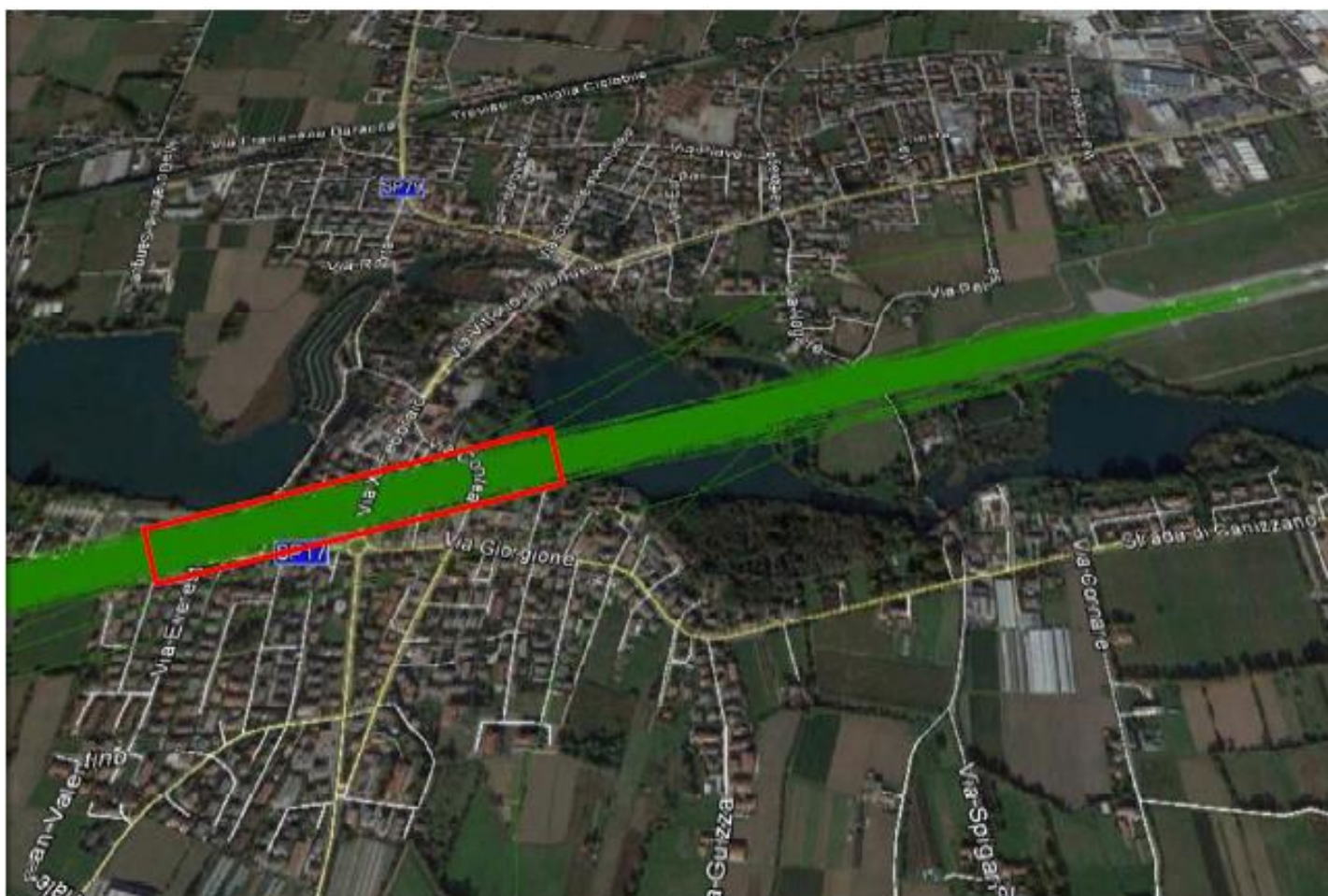
In ogni caso l'effetto sulla congestione sarà minimo in quanto una rotatoria non è esente dalla formazione di code in entrata lungo alcune direttrici nell'ora di punta, dissimmetria di deflusso lungo i bracci di ingresso e uscita, maggiore/minore difficoltà di impegno dell'anello circolatorio per alcune correnti veicolari. Considerando che su questa direttrice già ci sono agglomerati importanti come la Dogana Merci, il Mercato Ortofrutticolo, l'area servizi ex Appiani, non resta che immaginare quale sarà il futuro dell'area!

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».

✓ Prescrizione 8 - **Regione Veneto/ Comune Quinto di Treviso**

⇒ *“Vortex strike”*: procedura per realizzazione interventi di riparazione delle coperture danneggiate e di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio.

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



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 - QUALITA' di VITA.



Tale inconcepibile e ingiustificabile assurda situazione comprova ulteriormente l'assoluta incompatibilità delle movimentazioni aeronautiche più pericolose con il territorio circostante, certamente non compensabile dalle tardive iniziative predisposte, tenendo anche conto che l'estrema vicinanza dei fabbricati con le movimentazioni più pericolose comporta problematiche di SICUREZZA e la negativa influenza dell'inquinamento acustico e atmosferico, mai seriamente ricercato, aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto.

Di conseguenza si riscontra un incessante peggioramento della situazione ambientale in una realtà territoriale dove oltretutto risulta evidente un bacino di traffico sovrapposto causa ingiustificata concentrazione di aeroporti, in contrasto con la Normativa europea.

✓ Prescrizione 9 - **ARPAV/ USL**

⇒ *Studio specifico circa la salute pubblica, definito di comune accordo con ARPAV e USL e sviluppato su un campione significativo di abitanti esposti agli effetti potenziali dell'esercizio aeroportuale anche per comprendere l'efficacia delle misure di contenimento del rumore adottate.*

Il gestore nella presentazione del Master Plan – Studio di Impatto Ambientale - anno 2012, ha riconosciuto:

«come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. Sarà pertanto opportuno, su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso uno Studio Specialistico che dovrà essere coordinato sia da ARPAV che dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale»;

ha inoltre evidenziato

«E' quindi possibile evidenziare alcune criticità circa la zonizzazione (acustica aeroportuale) approvata nel 2003, in particolare si può affermare che la stessa non può più rappresentare l'impatto acustico derivante dalle attività aeroportuali in quanto la stessa zonizzazione è stata formulata sulla base di un mix di flotta completamente differente dall'attuale»; ha precisato che «nella Zona A ricade una porzione consistente dell'abitato di Quinto di Treviso mentre le aree più densamente abitate del comune di Treviso non sono interessate dal rumore degli aeromobili. Solo le località Confine (via Canizzano) e Sant'Angelo lo sono parzialmente con livelli prossimi o superiori a 60 dB (L_{VA})».

Il gestore aeroportuale non ha mai intrapreso alcuna opera di mitigazione/compensazione; l'unica proposta, supposta mitigativa, ha riguardato la possibile attuazione di nuove rotte di decollo, a seguito evidente constatazione dell'eccessivo livello di rumorosità accertato a Quinto di Treviso ed ha riconosciuto:

«lo spostamento di una quota consistente di decolli su testata 07 (lato Quinto di Treviso)... comporta l'aumento dei livelli di rumore nelle zone di Treviso interessate al sorvolo degli aeromobili rispetto lo scenario "0"».



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

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

«Per quanto concerne l'abitato di Quinto di Treviso, l'effetto dell'introduzione delle procedure di tipo PBN è quello di ridurre l'estensione della curva rispetto all'asse pista, determinando un incremento dei livelli nelle aree più a sud».

Lo stesso gestore evidenzia quindi l'incremento della rumorosità nella diversificazione dei decolli tra le due testate di pista in nuovi territori, oltre all'estensione dei disagi nel centro abitato di Quinto di Treviso.

A fronte di convegni organizzati dal Comitato, con la presenza di titolati Medici esperti in materia, è stata più volte evidenziata la necessità di richiedere la predisporre di indagini osservative da parte delle Autorità preposte che **non hanno mai provveduto al riguardo**.

Si rende necessario integrare le tradizionali valutazioni della qualità dell'aria basate sulle concentrazioni in atmosfera, con un'analisi di rischio per la valutazione dell'impatto della qualità dell'aria sulla popolazione che deve prevedere:

- ⇒ Elaborazione delle mappe di rischio potenziale o di criticità
- ⇒ Campagne mirate di monitoraggio della qualità dell'aria
- ⇒ Elaborazione di un indice integrato di rischio pesato sulla popolazione.

Il Comitato ha ripetutamente provveduto allo scopo richiedendo un'indagine osservazionale alle Autorità pertinenti, innanzitutto tramite incontro con il Direttore Generale ULSS di Treviso; successivamente:

- 03 marzo 2016: Dipartimento Prevenzione ULSS 9 / Direzione Generale ULSS 9 / Direttore Generale Area Sanità e Sociale Regione Veneto / Sindaci di Quinto e Treviso
Oggetto: Valutazione rischio salute della popolazione residente nei dintorni aeroporto Canova - Treviso.
- 16 giugno 2016: Dipartimento Prevenzione ULSS 9 / Direzione Generale ULSS 9 / Sindaci di Quinto e Treviso
Oggetto: Richiesta atti Legge 241-90 e smi. - Referto epidemiologico, stato di salute della popolazione comunale.
- 23 marzo 2017: Direttore Generale ULSS 2 / Direttore Sanitario ULSS 2-Dipartimento di Prevenzione / Presidente Regione Veneto / Direttore Generale Area Sanità e Sociale Regione Veneto / Direttore Prevenzione Sicurezza Alimentare e Veterinaria Regione Veneto / Sindaci di Quinto e Treviso / Associazione Medici per l'Ambiente-Sezione di Treviso.
Oggetto: Ulteriore sollecito di un parere sanitario su esposizione al rischio salute degli abitanti iper-esposti all'inquinamento dell'aeroporto Canova di Treviso.
- 09 maggio 2017: Sindaco di Treviso
Oggetto: Documentazione con Protocollo N. 0046131/2017 del 06/04/2017.



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

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

- 25 luglio 2017: Direttore Sanitario ULSS 2-Dipartimento Prevenzione ULSS 9 / Direttore Generale Azienda ULSS 2 / Regione Veneto-Area Sanità e Sociale-Direzione Prevenzione Sicurezza Alimentare, Veterinaria / Direttore Generale Area Sanità e sociale Regione Veneto / Assessore Regione Veneto alla Sanità / Presidente Regione Veneto / Sindaci di Quinto e Treviso / Comune di Zero Branco.

Oggetto: Trasmissione e riscontro DOCUMENTAZIONE in seguito alla richiesta del Comune di Treviso agli enti predisposti in relazione alla Popolazione FRAGILE dei dintorni Aeroporto A. Canova TV.

- 26 gennaio 2018: Ministro della Salute / Ministero della Salute-Direzione Generale della Prevenzione Sanitaria / Istituto Superiore di Sanità.

Oggetto: richiesta di valutazione delle possibili inadempienze istituzionali regionali del Veneto, correlate alla sorveglianza sanitaria riguardo l'aeroporto Canova di Treviso.

A seguito delle ripetute richieste, il Comitato non ha mai rilevato alcun riscontro e nessuna Istituzione ha mai provveduto in merito, nel totale disprezzo dei principi di partecipazione e prevenzione.

I rischi per la popolazione residente non provengono esclusivamente dal livello di rumorosità, come semplicisticamente prospettato dalla Commissione nazionale VIA-VAS, ma sono integrati dall'inquinamento atmosferico con il materiale particolato, suo principale costituente, che sono stati classificati cancerogeni accertati per l'uomo dall'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC), in quanto i loro livelli risultano correlati con l'incremento di rischio di cancro al polmone (IARC 2013).

Ciò rende oggi solo immaginabile le conseguenze sulla Salute Pubblica dei Cittadini che tuttavia, grazie ad ampi studi scientifici di situazioni paragonabili, si può prevedere in forte peggioramento per aumento di **malattie respiratorie, ipertensione, cancro,**

La Legislazione europea prevede la predisposizione della **Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)**, uno strumento per l'elaborazione del rischio per la salute dei cittadini sottoposti a pressioni ambientali di diversa natura.

Il documento finale del progetto "**Linee Guida VIS per valutatori e proponenti**", finanziato dal **CCM - Centro per il Controllo e la prevenzione delle Malattie del Ministero della Salute** - Giugno 2016, cita:

«La promozione della salute, la tutela delle comunità, la salvaguardia del bene collettivo inteso come l'insieme delle componenti dell'ambiente (naturali, umane, sociali, culturali, economiche, politiche, tecnologiche) sono l'obiettivo prioritario delle istituzioni locali, nazionali ed internazionali che a vari livelli di governo si occupano di salute pubblica. La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) è una procedura che contribuisce a perseguire tale obiettivo, poiché analizza i rischi e i benefici di piani, programmi e progetti, considerando la loro sostenibilità e l'equità».



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

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

«Negli anni recenti è aumentata la sensibilità delle comunità locali ai problemi ambientali e sanitari connessi e, conseguentemente, anche la richiesta di cittadini e amministratori locali di valutare gli impatti sulla salute in aree caratterizzate dalla presenza di fattori di rischio».

Sinora non è mai stato effettuato alcun studio specialistico e/o valutazione di rischio sulla salute della popolazione residente nei dintorni del sedime aeroportuale di Treviso.

I Residenti che vivono sotto la proiezione delle rotte di atterraggio e decollo, devono convivere con una perenne situazione di pericolo apportata dall'estrema vicinanza con gli aeromobili nelle fasi più critiche dell'attività aeronautica, caratterizzate da problemi di: Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico tipico aeronautico: nanopolveri/sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa/metalli pesanti e aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto.

Tutto ciò comporta una non meritevole Qualità di Vita.

Per quanto concerne l'attuazione del citato "studio specifico circa la salute pubblica", il Comitato fa presente che non ripone fiducia nelle Istituzioni preposte allo scopo perché si sono dimostrate non coerenti con i propri compiti istituzionali, che dovrebbero essere basati su una sollecita collaborazione con i Cittadini e su una doverosa imparzialità.

Pertanto il Comitato richiede di coinvolgere un Ente "superpartes" per una seria e neutrale verifica sanitaria, a garanzia e a tutela della Salute pubblica, ricordando che:

«Il diritto alla salute si configura quale diritto primario dell'uomo, garantito a livello costituzionale dal disposto di cui all'art. 32 della Carta Costituzionale, il quale stabilisce che la Repubblica provvede a tutelare la salute come fondamentale diritto dell'individuo ed interesse della collettività dei cittadini».

✓ Prescrizione 10 - ENAC / MATTM vigilante

⇒ *Relazione di analisi e stima del rischio di potenziale incidente che metta in evidenza le probabilità di accadimento di un impatto aereo nelle aree circostanti l'aeroporto al fine di poter verificare interferenze con stabilimenti produttivi sensibili ed eventuali impatti sulle singole matrici ambientali, inclusa la salute umana, in coerenza con le Direttive comunitarie (Direttiva UE 2014/62/UE allegato IV lett. D, par. 8)*

Il Decreto Legislativo n. 104 – 16 giugno 2017 ha recepito la direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114" - *Entrata in vigore del provvedimento: 21/07/2017.*

"La valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita.



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

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

A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti ambientali di un progetto" sui seguenti fattori":

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

- * «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 Decreto Ministeriale datato 27 luglio 2018 ha designato le **Zone Speciali di Conservazione** nei sessantuno siti insistenti nel territorio della Regione Veneto, in cui ha inserito il **Sito di Importanza Comunitaria IT3240028 – Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest**, che si trova contatto diretto con la pista!

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!

- * Allevamenti ittici in prossimità della pista, in non ottemperanza delle Linee Guida ENAC relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti;
- * Nella Relazione Tecnico illustrativa del Piano di rischio aeroportuale, presentata ad ENAC dal Comune di Treviso, sono state individuate 35 attività sensibili tra scuole, chiese, luoghi di attività ludico sportive, nonché distributori di carburante in aggiunta a quelle del Comune di Quinto di Treviso.
- * Non ottemperanza delle prescrizioni previste dall'attuazione del Piano di Rischio Aeroportuale; necessita valutare la possibilità di rischio di disastro ambientale tramite analisi e previsione di tutte le forme di rischi provocabili da incidente aereo per le aree sottoposte a tutela riducendo le possibilità di disastro ambientale.

L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente individuando le attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze.



L'applicabilità dell'art. 715 del Codice della Navigazione identifica i livelli di rischio intorno ai grandi aeroporti e nei casi in cui l'aeroporto stesso sia inserito in contesti densamente urbanizzati; in tale ottica, in ragione dei limiti di affidabilità del modello, sono stati individuati i criteri di selezione di tali aeroporti imputabili a:

- volume di traffico di 50.000 movimenti/anno (attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale)
- **ubicazione in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali** (Treviso).

Il modello fornisce livelli di rischio individuale che fanno riferimento alla probabilità che un individuo, residente permanentemente nei dintorni di un aeroporto, ha di rimanere coinvolto in un incidente aereo.

Per l'aeroporto di Treviso risulta non sufficientemente valutata la considerazione dei possibili effetti del rischio di gravi incidenti aeronautici.

- * Il deposito carburante è situato attualmente nei pressi della nuova aerostazione, a nord del piazzale ed in rapporto diretto con esso. Ha una capacità complessiva di circa 300.000 litri e disponibilità di carburante tipo JET-A1. E' riconosciuto auspicabile l'allontanamento di questa infrastruttura dall'aerostazione passeggeri e soprattutto dalla testata pista per motivi di sicurezza ma la prevista nuova area risulta comunque ubicata in prossimità della pista, quindi non esente da possibile coinvolgimento causa inconveniente operativo derivante da incontrollabili operazioni di atterraggio e decollo;
- * Possibilità accadimento incidente aereo; l'eventuale annunciato spostamento della scuola dell'Infanzia "S. Giorgio" a Quinto di Treviso, opera meritoria, non esclude certamente il problema di Sicurezza che può coinvolgere i tanti siti sensibili presenti nell'area e la Popolazione residente. Tale eventualità non è mai stata presa in considerazione!

Nel documento di Valutazione di Impatto Ambientale non è mai stato valutato il rischio dovuto alle superfici di sicurezza dagli ostacoli le quali subiscono degli sforamenti impressionanti dovuti alla presenza di ostacoli vari: abitazioni, piante sul Parco naturale regionale del fiume Sile, chiese vicine alle testate delle piste e presenza di hangar militari vicinissimi alla pista.

Non è giustificato l'atteggiamento di ENAC che non ha mai provveduto a progettare e far pubblicare, sull'A.I.P. redatta da ENAV, le procedure delle T.O.C.S. (superfici di salita al decollo-take off climb surfaces). Dette TOCS sono indispensabili e necessarie specialmente nei decolli in direzione della città di Treviso. La progettazione e pubblicazione di dette T.O.C.S. è obbligatoria, così come previsto dal Codice della Navigazione, articolo 4.

L'assenza di dette TOCS diventa un alibi per i Piloti che, per tornaconto delle loro compagnie aeree, effettuano strettissime virate post decollo a bassissima quota e tipo air show, a fine pista sopra la Strada Tangenziale e sopra i popolosi quartieri di Treviso.

Perché ad oggi dette TOCS non sono ancora rese operative.?

Perché ENAC si sta prendendo questa responsabilità di eventuale incidente aereo?

Perché la popolazione deve essere sottoposta continuamente a detto rischio di incidente aereo?



CONCLUSIONI

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

Non occorre troppa fantasia per immaginare le disastrose conseguenze di un possibile incidente aeronautico 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!!

In considerazione di quanto evidenziato, il Comitato esprime la massima contrarietà rispetto all'emissione del parere positivo all'ampliamento dell'attività presso l'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

Ritiene scandaloso concepire un'infrastruttura ambientalmente impattante in un contesto geograficamente molto limitato; un aeroporto non è un giocattolo, abbisogna di ampi spazi che a Treviso non sono disponibili.

Come si può autorizzare un'attività aeronautica svolta in estremo contatto con centri densamente abitati in tutte le movimentazioni aeronautiche più pericolose: *atterraggi e decolli?*

I diretti Interessati residenti nei dintorni del sedime aeroportuale, con limitato spazio operativo, con il continuo transito di aerei che affianca e sorvola le abitazioni e con il traffico veicolare indotto, si ritengono vessati per non veder soddisfatto il **diritto di vivere in un ambiente salubre e sicuro**.

Risulta sorprendente che tutte le Autorità preposte, i Rappresentanti politici più significativi, i Rappresentanti Ecclesiastici, le Autorità sanitarie non siano mai intervenuti per contrastare tale scempio.

La modalità di gestione dell'aeroporto trevigiano risulta in modo inoppugnabile fonte di rilevante inquinamento acustico, atmosferico, elettromagnetico e di conseguenza un fattore di danno inconfutabile per la Salute e l'Ambiente, in presenza di un Parco naturale totalmente inconsiderato.

L'infrastruttura è ritenuta una risorsa indispensabile per consentire lo sviluppo del territorio ma tale opportunità dovrebbe garantire una sostenibilità intesa come *"beneficio per le persone e per gli ecosistemi"*; l'occupazione ed i benefici devono essere garantiti in una realtà compatibile con il territorio.

Da informazioni di stampa, risulta che la Commissione VIA regionale abbia concesso il parere positivo, non vincolante, escludendo la città di Treviso dai sorvoli imputabili al numero di decolli prestabiliti dalla Commissione nazionale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente.



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

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

Tale risultanza dimostra il completo servilismo delle Istituzioni verso i Rappresentanti politici di turno, in palese contrasto con la Normativa D.M. 29/11/2000, che riporta: *“Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”*, a seguito riscontro di tutti i parametri di rumorosità fuori norma rilevati da ARPAV a Quinto di Treviso.

L'Amministrazione trevigiana dimostra la sua massima incoerenza dichiarandosi favorevole all'ampliamento dell'attività aeronautica, scaricando però le negative conseguenze sul Comune limitrofo mentre il Sindaco di Quinto insiste sull'inconcludenza basata nel rispetto di un limite operativo ormai invalidato e nella richiesta di qualche opera mitigativa.

La diatriba tra i Comuni di Quinto e di Treviso avalla ulteriormente l'evidente realtà:

“l'assoluta incompatibilità dell'infrastruttura aeroportuale con il territorio”.

Nella realtà trevigiana l'operatività gestionale comporta un'influenza estremamente negativa per tutto il territorio circostante, foriera di pesanti conseguenze sanitarie come ormai universalmente riconosciuto, peggiorata dal contatto ravvicinato con gli aeromobili.

L'Associazione Medici per l'Ambiente – Italia ha recentemente (8 aprile 2019) ribadito:

«La letteratura scientifica e gli studi sull'impatto ambientale, sanitario e sul clima del trasporto aereo sono a disposizione da diversi decenni e sono sempre più numerosi evidenziando la sinergia tra gli effetti generati dall'inquinamento dell'aria e quello acustico sulla salute umana ovvero incremento delle malattie cardiovascolari, respiratorie, neoplastiche, disturbi della sfera neuro-comportamentale, disturbi dell'apprendimento e dell'attenzione nei bambini e una netta riduzione della qualità della vita».

Il Comitato segnala il montante sentimento di sfiducia verso le Istituzioni, la Politica ed i loro Rappresentanti da parte dei Residenti ma nonostante sia pervaso da inevitabile delusione, continuerà la sua opera di contrasto e di vigilanza, tenendo ben presente il rischio di potenziale impatto da incidente aeronautico e valutando opportunamente l'entità del grado di inquinamento ambientale.

In base alle risultanze, le pertinenti Autorità dovranno assumersi le proprie Responsabilità.

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

IN ALLEGATO: - RIEPILOGO OSSERVAZIONI COMITATO

- VALUTAZIONE CONTRODEDUZIONI COMMISSIONE VIA-VAS

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

7	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016739	14/07/2017	<p>Con lettera del 13/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>39. Cambio del fleet mix non giustifica incremento dell'attività aeronautica; Si chiarisca il tema degli orari dei voli notturni (VEDI CD10); Si critica l'utilizzo del fleet mix corrispondente al volato 2014 per lo scenario di riferimento (16300 voli) e la distribuzione del volato diurno e notturno (VEDI CD31 e CD10); Richiesta di azioni di riduzione emissioni inquinanti da parte del Gestore (VEDI CD21);</p> <p>40. Si segnala una sovrapposizione di bacini aeroportuali; Si ritiene che i Piani di rischio dei comuni limitrofi vadano aggiornati (VEDI CD4); Viene chiesto il rispetto 16300 voli autorizzati dal Ministero (VEDI CD20); Si contesta il numero di voli di picco indicato nel SIA (VEDI CD4); Chiarimenti sulle interferenze nella viabilità con altre grosse attività commerciali di prossima realizzazione (VEDI CD24);</p> <p>41. RESA non a norma e parzialmente ricadente nel Parco Naturale Regionale (VEDI CD32);</p> <p>42. Nuove rotte non ancora autorizzate e non idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore;</p> <p>43. Rispetto normativa DM 10/5/1999 sul posizionamento delle centraline per il rumore e del D.M 20/5/1999 sulla tipologia di centraline richieste;</p> <p>44. Richiesti approfondimenti sugli impatti coltivazioni agroalimentari; Presenza di allevamenti ittici considerati fonti attrattive per avifauna;</p> <p>45. Non si è tenuto conto dei danni ambientali negli impatti socio economici; Valutazione Impatto Sanitario e analisi di rischio; Compensazioni (interventi per il vortex strike);</p> <p>46. Utilizzo AEDT invece che INM; Nuove rotte non ancora autorizzate e non idonee ad essere considerate una mitigazione del rumore; Viene chiesto il rispetto 16300 voli autorizzati dal Ministero;</p>	CD39; CD10; CD31 CD21; CD40; CD32 CD4; CD20; CD42; CD24; CD32; CD2; CD35; CD8; CD44; CD45; CD11; CD14 CD46; CD2; CD20; CD31; CD47; CD23 CD48; CD15
				<p>47. Chiarire la scelta dei ricettori sensibili; Si ritiene che ci sarà un aumento di emissioni atmosferiche e rumore su Quinto per effetto del maggior numero di voli in decollo verso TV; Va prevista la possibilità di presentare lamentele e i dati di monitoraggio devono essere resi pubblici e comprensibili al cittadino;</p> <p>48. Chiarimenti sulla corretta impostazione del Monitoraggio</p>	
8	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0016740	14/07/2017	<p>Con lettera del 13/07/2017 l'Osservante riporta quanto segue:</p> <p>49. Si ritiene che lo Studio di Impatto sia carente nel contestualizzare i dati nel territorio in cui si inserisce l'aeroporto (VEDI CD16); Richiesta di analisi di rischio cumulativo per la salute pubblica e chiarimenti sull'utilizzo dei tools per il Risk screening; Chiarimenti sui trattamenti reflui e sul punto di recapito (VEDI CD43);</p>	CD16; CD49; CD43

16	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0018403	03/08/2017	<p>Con lettera del 12/07/2017 si presenta</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piano progettuale viabilistico di vitale importanza, non solo per le attività aeroportuali, senza nessun accordo preliminare con le amministrazioni pubbliche di riferimento (VEDI CD24); - Acquisizione delle aree di parcheggio che si vogliono modificare e potenziare (VEDI CD57); - Pericolo Bird Strike (VEDI CD17), Fenomeni di Vortex Strike (VEDI CD14), Area deposito carburanti (VEDI CD41) 	CD24; CD57; CD17; CD14; CD41
18	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2017-0026059	13/11/2017	<p>Con lettera del 09/07/2017 si rappresenta quanto segue:</p> <p>63. Richiesta di misura dell'inquinamento elettromagnetico;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chiesti approfondimenti specifici sugli impatti sulla salute pubblica nel comune di Quinto (VEDI CD12); <p>64. Rischio di potenziale inquinamento falde acquifere;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accantonamento del 7% delle somme previste annualmente dallo Strumento di Pianificazione per opere di risanamento acustico (L. 447/95) (VEDI CD59); Rischio incidente per elevata antropizzazione del territorio (VEDI CD50); 	CD63; CD12; CD64; CD59; CD50
19	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2018-0002012	29/01/2018	<p>Con lettera del 26/01/2018 si chiede il vincolo di 16.300 voli e si denuncia l'ignota entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale (VEDI CD61).</p>	CD61
20	Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso	DVA-2018-0007109	26/03/2018	<p>Con lettera del 23/03/2018, esaminando gli atti pregressi del progetto,</p> <p>65. Si propone come anno di riferimento con cui confrontare i diversi scenari di sviluppo il 2000 e si riporta che la documentazione integrativa presentata allo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso – Valutazione di Impatto Ambientale non prospetta alcun intervento suppletivo rispetto a quanto precedentemente e ripetitivamente proposto; da ciò si desume la totale mancanza di iniziative concrete da parte del gestore che ragionevolmente si augura il persistere dell'attuale situazione che consente la totale libertà di gestione, senza alcun vincolo limitativo, qualitativo e mitigativo.</p>	CD65
22	Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto di Treviso	DVA-2018-0013232	08/06/2018	<p>Con lettera del 05/06/2018 si riporta in particolare quanto segue:</p> <p>67. Si afferma che è ignota l'entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale;</p> <p>68. Limitare i decolli per pista 07 ai soli casi dovuti all'intensità del vento di forte intensità proveniente da Est</p>	CD67; CD68

27	Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto	DVA-2018-0028697	19/12/2018	<p>Con lettera di 18/12/2018 si riportano osservazioni in merito a quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Superamento numero voli (VEDI CD20); - Inadeguatezza monitoraggio (VEDI CD15); - Si contestano le conclusioni derivanti dalle simulazioni modellistiche (VEDI CD6); - Rapporto con il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (VEDI 	CD20; CD15; CD6; CD71; CD41; CD24; CD2; CD14; CD48
	di Treviso in data 19/12/2018			<ul style="list-style-type: none"> CD71); - Deposito carburanti (VEDI CD41); - Viabilità (VEDI CD24); - 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 (VEDI CD2); - Mitigazioni e compensazioni e Vortex strike (VEDI CD14 e CD48). 	
30	Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Dell'Aeroporto	DVA-2019-0000694	14/01/2019	<p>Con lettera di 12/01/2019 si sollevano:</p> <p>74. Possibili inadempienze e conflitto di ruolo del proponente ENAC sulla gestione e controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza dei PSA dei masterplan dell'aeroporto di Treviso.</p>	CD79

VALUTAZIONE CONTRODEDUZIONI COMMISSIONE VIA-VAS

CD2	<p>L'ottimizzazione dell'utilizzo della pista proposta dal proponente nelle integrazioni dell'ottobre 2018, quale misura di ottimizzazione dell'uso dell'aeroporto per pervenire alla configurazione ottimale in riferimento al rumore aeroportuale, è stata sviluppata con l'obiettivo di minimizzare il rumore aeroportuale e si basa su studi e verifiche che il proponente evidenzia già validate da ENAV . La modalità di utilizzo pista individuata nella configurazione finale di progetto consente un beneficio del territorio di Quinto di Treviso. La tutela dal rumore è fornita anche attraverso le azioni di mitigazione direttamente sui ricettori che sono indicate nel documento integrativo dell'ottobre 2018 e comunque prescritte nel presente parere.</p> <p>Per quanto riguarda invece la componente Atmosfera i risultati modellistici ottenuti indicano che i valori attesi di qualità dell'aria nei comuni limitrofi sono bassi e privi di criticità.</p>
-----	---

FALSO

L'ottimizzazione dell'utilizzo della pista non giustifica la minimizzazione del rumore a Quinto di Treviso in quanto i decolli verso Treviso vengono effettuati a contatto ravvicinato con abitazioni presenti in prossimità della testata pista 07; pertanto tale predisposizione non attutisce la rumorosità ma peggiora pesantemente le condizioni ambientali: rumore – vibrazioni – inquinamento atmosferico.

Inoltre l'attività aeronautica, rispetto ai rilevamenti effettuati da ARPAV non nei punti più critici e con risultati abnormi, è stata incrementata e non mantenuta inalterata pertanto la situazione ambientale a Quinto di Treviso tenderà al peggioramento.

I sistemi modellistici utilizzati dal gestore oltreché risultare superati, non tengono conto della particolarità dell'aeroporto di Treviso che dispone di un sedime assolutamente insufficiente per gestire le movimentazioni più pericolose che avvengono a contatto con abitazioni in centri densamente popolati che le mitigazioni non potranno alleviare.

L'aeroporto di Treviso è gestito in una situazione assurda e inconcepibile!!

CD4	<p>Il piano di rischio aeroportuale comporta l'adozione di zone di tutela che assumono caratteristiche differenti in rapporto al codice di riferimento dell'aeroporto e alle caratteristiche dimensionali delle piste. La definizione delle zone dipende dalla tipologia delle operazioni di volo e dalla tipologia di aeromobili oltre che dalle caratteristiche tecnico operative delle piste. Stando a queste specifiche, contenute nella circolare ENAC APT 33, si deduce che per il Comune di Quinto di Treviso non si configurerebbe una modifica del piano di rischio a seguito dell'ottimizzazione dell'uso della pista di volo.</p> <p>L'adozione di Piani di Rischio è in capo ai comuni, dipende dal funzionamento operativo dell'aeroporto ed ha la finalità di programmare lo sviluppo del territorio in funzione della presenza di un aeroporto.</p>
-----	--

FALSO

Il problema non è costituito dalla modifica o meno del piano di rischio, comunque in espansione, ma dalle penalizzazioni che il Piano vincola esclusivamente sul territorio estremamente antropizzato perché il sedime aeroportuale non può recepire causa ristrettezza territoriale; è assurdo e irresponsabile scaricare le conseguenze di un possibile incidente aeronautico esclusivamente su centri densamente abitati!!

CD6	<p>La presenza del 30% dei decolli su Treviso è un dato di input modellistico, che comprende però anche il 70% dei decolli in direzione Quinto di Treviso e tutti gli atterraggi sempre su Quinto di Treviso. E' quindi corretto che le concentrazioni attese nella zona di Treviso non siano 1/3 di quelle nella zona di Quinto, ma abbiano valori più bassi.</p> <p>Per quanto riguarda la simulazione stagionale scegliere solo alcune stagioni non permette un confronto con i limiti normativi che si basano su dati medi annui perciò non è utile ai fini della valutazione del rispetto dei limiti normativi. Si ribadisce peraltro che il modello di simulazione comprende un modello meteoroclimatico (Calmet) che si basa su dati reali locali e su dati in quota che simula in modo aderente alla meteorologia locale i fenomeni dispersivi, quindi anche le caratteristiche stagionali di maggiore o minore ristagno.</p> <p>Infine, la dispersione presentata nelle mappe mostra con chiarezza l'impatto delle emissioni veicolari con concentrazioni più elevate</p>
-----	--

	lungo le arterie stradali rispetto all'asse pista per le sostanze più direttamente correlate al traffico veicolare (polveri ad esempio); questo fenomeno è legato al fatto che si tratta di emissioni a bassa quota che quindi influenzano in modo più evidente la qualità dell'aria; per quanto riguarda invece la presenza di areali centrati sull'asse pista questi sono da ricondurre proprio al fatto che il territorio di Treviso è soggetto a frequenti condizioni di elevata stabilità atmosferica (le calme di vento sono assolutamente dominanti), con ristagno di inquinanti e valori attesi più elevati. Tali situazioni, che sono tra l'altro le più critiche, sono adeguatamente rappresentate dal modello (che ha implementato una modellistica meteorologica basata su dati reali locali) e correttamente rappresentate dalle mappe di simulazione.
--	---

FALSO

Non si può basare le deduzioni solo su sistemi modellistici perché la realtà in prossimità delle testate pista è ben diversa; su entrambe le testate il sedime aeroportuale confina con abitazioni senza nessuna protezione ambientale e di sicurezza.

I rilevamenti atmosferici non sono mai stati effettuati da ARPAV in tale contesto, in coincidenza dell'avvio delle operazioni di decollo; è una situazione terrificante. Come si può concepire un aeroporto in tali condizioni?

ARPAV ha effettuato controlli atmosferici sporadici e limitati, non utilizzando strumentazione ad "alta risoluzione temporale" per il rilevamento del subdolo inquinamento tipico atmosferico, con riscontro di valori abnormi, generalmente non confrontabili con i Limiti di Legge causa estensione temporale inadeguata per manca di siti fissi; dell'unica centralina fissa, che il gestore ubica a sua discrezione in punti certamente non critici, non risultano riscontri

CD8	Come detto (CD5) le simulazioni non mettono in evidenza concentrazioni in aria significative e pertanto non sono state ipotizzate significative ricadute al suolo oltre i sedime aeroportuale e quindi interferenze con le aree agricole di pregio (DOP e IGP).
-----	---

FALSO

Il Decreto Legislativo n. 155/2010 prevede la ricerca della *deposizione totale* nella realtà aeroportuale trevigiana a contatto ravvicinato con il terreno: orti e aree agricole; nel periodo ventennale dell'attività aeroportuale nessuna Autorità ha ritenuto di espletare tale incombenza per verificare le ricadute al suolo.

La realtà trevigiana dimostra una triste realtà; Treviso risulta una delle città più inquinate d'Italia per la presenza dell'idrocarburo policiclico aromatico: *benzo(a)pirene* in polveri PM10. Se si cercasse tale sostanza in polveri PM2,5 e in nano polveri, presumibilmente la realtà risulterebbe drammatica.

CD10	Il proponente ha richiesto ad Assoclearance il pieno coordinamento dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso, chiedendo parallelamente la limitazione dello schedulato dei voli già alle ore 22:00.
------	--

CERTAMENTE AMBIGUO

Nello studio di Impatto Ambientale – Approfondimenti – Ottobre 2018 ,il proponente in riferimento allo **Scenario 2030 new**, riporta:
«alla luce del processo di ottimizzazione ed affinamento è possibile configurare lo scenario di sviluppo con effetti ambientali migliori rispetto a quanto ipotizzato A 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 dell'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.

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

Non risulta in nessun documento quanto riferito in merito alla schedulazione dei voli già alle ore 22.00; la realtà dei fatti dimostrerà l'attendibilità della dichiarazione.

CD11	La Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) è prevista solo per i progetti di cui al punto 1) e punto 2) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. riguardanti Raffinerie di petrolio greggio, Impianti di gassificazione e di liquefazione, terminali di rigassificazione, Centrali termiche e altri impianti di combustione. Il PSA dell'aeroporto di Treviso non è riconducibile a nessuna delle tipologie sopra elencate, pertanto non risulta necessario redigere la Valutazione richiesta. Relativamente alle valutazioni sulla salute pubblica sono state effettuate considerando gli effetti complessivi di tutte le componenti ambientali di interesse (atmosfera, rumore, ambiente idrico e suolo-sottosuolo), considerando gli effetti delle varie componenti complessivamente interferenti con la salute pubblica, scegliendo la valutazione peggiore. Tale analisi ha fatto uso anche di strumenti per il calcolo del rischio messi a punto da organismi internazionali (nello specifico Environmental Protection Agency americana) e suggeriti dalle autorità locali per supportare le valutazioni specialistiche sulla salute pubblica. SI VEDA ANCHE CD49
CD49	In merito alla richiesta di eseguire una valutazione del rischio cumulativo (ovvero valutare l'effetto di più fattori di rischio anche su più componenti ambientali), si ricorda che le valutazioni sulla salute pubblica sono state espresse considerando gli effetti complessivi di tutte le componenti ambientali di interesse (atmosfera, rumore, ambiente idrico e suolo e sottosuolo). SI VEDA ANCHE CD11

PARZIALMENTE FALSO

La sentenza del **Consiglio di Stato, Sez. IV, 11 febbraio 2019, n. 983**, inerente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e la procedura di rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.), ha fornito un criterio interpretativo di grande rilievo:

«Ambiente in genere - Valutazione di incidenza sanitaria (VIS) necessaria in caso di sussistenza di un serio pericolo per la salute pubblica».

In linea di principio nell'ambito del procedimento per il rilascio dell'AIA (o di VIA) non è obbligatorio procedere alla valutazione di incidenza sanitaria (VIS), **tuttavia è necessario procedervi quando le concrete evidenze istruttorie dimostrino la sussistenza di un serio pericolo per la salute pubblica.**

L'Amministrazione che in tali casi non la effettui incorre nel tipico vizio dell'eccesso di potere sotto il profilo del mancato approfondimento istruttorio, sintomatico della disfunzione amministrativa.

La necessità dell'approfondimento istruttorio non è una misura né eccessiva né sproporzionata rispetto all'effetto utile che si intende perseguire (l'esercizio dell'attività economica in condizioni di sicurezza per l'ambiente e per la salute delle persone), ma è anzi la soluzione più appropriata e commisurata al grado di pericolo per i rischi per la salute delle persone che abitano o lavorano nelle immediate vicinanze.

CD12	I dati utilizzati nel SIA relativi alle patologie potenzialmente correlate con la presenza di un aeroporto si sono basati sulle informazioni disponibili presso il Servizio Epidemiologico Regionale che non fornisce tuttavia l'informazione con dettaglio comunale, per il quale non risultano dati disponibili. I dati di letteratura tuttavia, come emerso in uno studio epidemiologico effettuato su un campione di donne residenti nei pressi dell'Aeroporto Malpensa 2000 (Pisani, S., Bonarrigo, D., Gambino, M., Macchi, L., Banfi, F., Verri, AM, Degli Stefani, C., Cislighi, C., Bossi, A., Cortinovia, I., 2003. Studio epidemiologico Salus domestica: valutazione dei danni di salute in un campione di donne residenti nei pressi dell'Aeroporto Malpensa 2000), indicano che gli aeroporti sono spesso inseriti in un contesto urbano, caratterizzato da molteplici fonti emissive, rendendo difficile attribuire danni respiratori a inquinanti atmosferici direttamente riferibili alla sorgente aeroportuale.
------	---

PARZIALMENTE FALSO

Si ripete sino alla noia che la situazione ambientale generata dal contatto diretto della popolazione con gli aeromobili operanti nelle movimentazioni più pericolose, determina l'esistenza del rischio per la Salute.

La presenza di polveri sottilissime (*carbon black*) è riscontrabile visivamente all'esterno di abitazioni giacenti sotto la rotta di atterraggio a Quinto di Treviso e gli abitanti in prossimità della testata 25 (Treviso) lamentano, oltre l'impossibilità di quiete e di riposo a causa del rumore assordante, la presenza di aria irrespirabile da combustione carburante "avio", riscontro di patina catramosa su davanzali - tapparelle - biancheria stesa, compromissione raccolta ortaggi dell'orto causa inquinamento atmosferico,

Si deduce che attualmente i Cittadini di Treviso e Quinto di Treviso sono potenzialmente esposti ad un rischio da esposizione di inquinanti mai valutato dalle Autorità Sanitarie.

Nei precedenti Pareri emessi dal **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali** è stato evidenziato:

*"Lo Studio di Impatto Ambientale sottolinea come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. **Sarà pertanto opportuno su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso lo Studio Specialistico che dovrà essere coordinato sia da ARPAV che dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale**".*

CD14	Lo spostamento della scuola materna è una compensazione inclusa tra quelle proposte nel SIA (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI, MONITORAGGIO E CONCLUSIONI, par. C2.3.2). L'immediatezza dello spostamento della scuola è legata all'individuazione di aree idonee da selezionarsi ad opera degli enti interessati, inoltre la rilocalizzazione della struttura è l'ultima possibilità qualora gli interventi passivi dovessero risultare inefficaci. Per quanto riguarda il Vortex strike il SIA ha previsto, tra le misure di compensazione, l'attivazione di una serie di interventi di riparazione e consolidamento preventivo, oltre alla creazione di un registro degli eventi verificatisi negli ultimi 10 anni in collaborazione con le amministrazioni comunali.
CD45	L'analisi degli impatti di tipo socio-economico si basa su una scala di impatto (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento Ambientale - Socio economia, par. C6.1.1) che identifica i costi (ambientali ed economici) e li confronta con i benefici. Le misure di mitigazione e compensazione previste dal PSA portano ad un significativo miglioramento del territorio. In particolare le misure di mitigazione (ECO-M1) legate all'isolamento degli edifici insieme alla misura di compensazione (ECO-C2) che prevede lo spostamento della scuola materna, agiscono sulla componente con maggiori costi ambientali cioè sul rumore.

FALSO

Le opere di mitigazione e compensazione possono attenuare ma non eliminare i disagi di Chi vive sotto e nei dintorni delle rotte di atterraggio e decollo.

Lo spostamento della scuola materna S. Giorgio a Quinto di Treviso, opera meritoria, non alleggerisce le problematiche dei Residenti che vivono con gli aeromobili vaganti continuamente sopra la propria testa; l'attuazione della mitigazione adesso è legata ai risultati degli inconcludenti interventi passivi.

E' una qualità di vita indegna in una società civile.

La presa d'atto della riconosciuta possibilità di accadimento del fenomeno "*vortex strike – danneggiamenti ai tetti di edificati situati all'interno della fascia di atterraggio*" denuncia l'esistenza di inconvenienti classificabili di gravissima gravità in quanto la vicinanza dell'aeromobile, oltre al danneggiamento delle coperture con conseguenze facilmente immaginabili, provoca disagio psicologico, rumore, vibrazioni, percepibile inquinamento atmosferico.

Questa indicibile situazione deve comprovare l'assurdità della situazione e rendere palese l'incompatibilità del territorio con l'attività aeroportuale.

CD15	Sul territorio di Quinto di Treviso sono attive 3 centraline di rilevazione fonometrica, già realizzate e posizionate secondo le specifiche introdotte dalle norme di settore. Il parere da precise indicazioni in merito al tema del monitoraggio che dovrà essere eseguito. SI VEDA ANCHE CD35, CD48, CD61 In termini di interventi di mitigazione si segnala anche che sia nel SIA che nelle successive attività progettuali sarà predisposto l'attraversamento pedonale in uscita dall'aeroporto verso i parcheggi e che lo stesso sarà condiviso con l'amministrazione locale così come anche prescritto
------	--

FALSO

Le attuali centraline fonometriche installate a Quinto di Treviso risultano due e non tre, le cui installazioni risultano non regolamentari.

Sono state presentate ripetute segnalazioni al riguardo:

- 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);
- Mancanza adozione procedure antirumore del rateo di salita al decollo e del Banco di Virata, previste dalle Regole O.A.C.I. recepite dall'Ordinamento Italiano e non pubblicate nell'AIP Italia – Informativa ai Piloti, con conseguente mancato accertamento delle violazioni e di conseguenti sanzioni, in totale mancanza di apposite centraline tipo "V";

Di conseguenza risulta chiaramente riscontrabile una situazione di rilevamento acustico assolutamente non in sintonia con le modalità previste dalla Normativa vigente, che comunque ha ripetutamente evidenziato rilevanti superamenti dei limiti acustici consentiti.

CD16	Lo Studio di Impatto Ambientale analizza il contesto in cui si colloca la struttura da molteplici punti di vista: Atmosfera, Rumore, Aspetti Naturalistici, Ambiente Idrico e tutte le componenti oggetto di analisi che prevedono un inquadramento dello "Stato di Fatto" cioè del contesto in cui si colloca l'intervento. Tale analisi utilizza i dati disponibili raccolti dagli Enti preposti al controllo ambientale (ARPAV in primis), i dati raccolti dal gestore aeroportuale quando esistenti, i dati di letteratura, ecc. Per quanto riguarda nello specifico l'analisi sullo stato di salute della popolazione questa è stata effettuata con i dati disponibili che sono vincolati dai confini amministrativi. Essa comunque entra unicamente nella valutazione dello stato di fatto e non nelle valutazioni di impatto (sulla Salute Pubblica). Queste ultime sono state invece formulate sulla base degli impatti valutati sulle componenti ambientali correlate con la salute pubblica (atmosfera e rumore), che sono sito specifiche ed hanno utilizzato al bisogno specifici strumenti per il calcolo del rischio (cfr. CD11)
------	--

PARZIALMENTE FALSO

Lo Studio di Impatto Ambientale del gestore attesta:

«Esaminando in particolare le cause di morte potenzialmente associate alla tossicità di inquinanti atmosferici e al disturbo causato dall'inquinamento acustico (componenti ambientali maggiormente correlate con la salute pubblica nel caso degli aeroporti), i tassi di mortalità registrati dall'ULLS 9 di Treviso risultano inferiori a quelli regionali».

Il Proponente nello **Studio di Impatto Ambientale – Sezione C – C9.6 Conclusioni – Quadro di riferimento ambientale** (pag. 306), allegato al precedente Master Plan, segnalava:

*"Gli impatti sulla Salute Pubblica negli scenari di crescita e sviluppo previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale sono stati valutati tutti come **trascurabili ad eccezione dell'impatto connesso con l'esposizione all'inquinamento acustico**, che rappresenta l'aspetto più critico connesso con la presenza e lo sviluppo dell'aeroporto in una zona limitrofa a diversi centri abitati".*

Il proponente nelle sue elucubrazioni fa riferimento ai dati registrati dall'ULSS 9 di Treviso che presumibilmente si riferiscono al livello provinciale; tale paragone non è assimilabile per la caratteristica tipicità del territorio influenzato dall'inquinamento aeronautico oltre che veicolare; il confronto dovrebbe essere impostato tra il rilevamento sanitario nell'area pertinente e quello riferito ad un'area non coinvolta da particolari interferenze ambientali.

In passato era stato proposto di riscontrare quantitativamente i seguenti parametri: decessi / ricoveri ospedalieri / malattie / consumo medicinali /

CD17	Lo studio valuta gli effetti della variazione dello stato dell'ecosistema generata dal piano rispetto allo scenario di riferimento, non allo scenario teorico di assenza dell'aeroporto. L'osservazione applica alla fauna criteri valutativi antropomorfici. La fauna esercita una selezione dell'habitat in cui, secondo il principio della Ideal Free Distribution (Fretwell S.D. and Lucas H.L. 1970. On territorial behavior and other factors influencing habitat distribution in birds. I. Theoretical development. Acta Biotheoretica 19: 16-36) utilizza lo spazio in modo intenzionale scegliendo le situazioni più ottimali fra quelle disponibili. Dove l'ottimale consegue dal bilancio tra disponibilità trofica, disponibilità di siti strutturalmente idonei, pericoli, disturbo. L'essere umano, legato da vincoli sociali, lavorativi ed economici, ha una rigidità e una obbligatorietà della posizione abitativa che vanno al di là delle sue scelte. Inoltre lo scontento genera nell'uomo un rancore che contribuisce ad aumentare lo stress e che si dubita possa essere presente nella fauna selvatica. In sostanza, se proprio in prossimità dell'aerostadio, in virtù degli habitat presenti, non solo non si rinvengono lacune nella distribuzione della fauna, ma addirittura si osservano presenze localizzate solo lì e manifestatesi con l'attività aeroportuale già in essere, significa che il bilancio tra disturbo e idoneità dell'habitat di specie è largamente positivo.
------	--

PARZIALMENTE FALSO

Proprio in corrispondenza delle testate pista risulta la corrispondenza dell'area di vincolo originata dalla contigua presenza del **Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**, dove inoltre il sedime aeroportuale confina con un **Sito di Importanza Comunitaria**: **"SIC IT 3240028 – Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest"**, riconosciuto anche come sito **Rete Natura 2000** che prevede anche **Zona di Protezione Speciale**: **"ZPS-IT 3240011 – Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina**, protetto inoltre da vincoli *"Parchi e Riserve nazionali o regionali"* e *"Ambiti dei corsi d'acqua"*.

«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 planiziale 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"*

Lungo l'area sud, a valle della pista, il sedime aeroportuale è interessato in parte dalla fascia di rispetto del fiume Sile.

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 Decreto Ministeriale datato 27 luglio 2018, emesso dal Ministro dell'Ambiente: "Designazione di 35 zone speciali di conservazione (ZSC) della regione biogeografia alpina e di 61 ZSC della regione biogeografia continentale insistenti nel territorio della Regione Veneto", con l'Art. 1 : "Designazione delle zone speciali di conservazione" nei sessantuno siti insistenti nel territorio della Regione Veneto ha inserito:

Tipo sito	Codice	Denominazione	Area (Ha)
B	IT3240028	Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	1490

La designazione delle **Zone Speciali di Conservazione (ZSC)** è un passaggio importante in linea con le direttive del programma europeo Rete Natura 2000, che prevede la creazione di una Rete Ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della direttiva 92\43\CEE "Habitat", finalizzata al mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati a livello comunitario.

Una **ZSC** è un sito di importanza comunitaria (SIC) in cui sono state applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino degli habitat naturali e delle popolazioni delle specie per cui il sito è stato designato dalla Commissione europea; tale designazione comporta l'obbligo di fare adeguati **Piani di Conservazione**; la Commissione EU di recente ha diffidato l'Italia, proprio perché tali Piani, se ci sono, sono ridicoli e fumosi.

La **ZSC** presso l'aeroporto si trova in una situazione analoga e la sua istituzione è in conflitto frontale con l'aeroporto, evidenziando un ulteriore parametro di totale incompatibilità.

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!

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 dei fatti esiste una penalizzante discriminazione attuata nei riguardi del *Parco Naturale Regionale del Fiume Sile* rispetto alle misure adottate per gli analoghi Parchi presenti nella Regione Veneto: tutti usufruiscono del divieto di sorvolo tranne quello trevigiano!!

CD20	<p>Il numero di movimenti annui pari a 16'300 è superato:</p> <ul style="list-style-type: none">- dalla lettera con la quale nel marzo 2016 il MATTM, Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali (prot. n. DVA/6920 del 14/03/2016), ha concluso positivamente la procedura ex art. 29 del D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., avviata per il superamento dei 16'300 movimenti, con 20'588 movimenti, nel 2010, dichiarando che "la mancata ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero dei voli non ha prodotto un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio";- dalle valutazioni in atto.
------	---

FALSO

In riferimento a tali considerazioni, si riporta la comunicazione dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) indirizzata al Comitato, inerente:

OGGETTO: Aeroporto di Treviso. Richiesta di intervento e verifica ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Lo studio evidenziava che dal 2004 al 2010, a fronte di un aumento del traffico aereo in termini assoluti (16.300 movimenti complessivi nel 2004, contro i 20.588 movimenti del 2010), si è avuto un progressivo decremento dell'operatività notturna (1.135 movimenti nel periodo notturno nel 2004, contro i 424 movimenti nel periodo notturno nel 2010) e, contemporaneamente, l'aggiornamento della flotta commerciale, con l'uscita dal mix di flotta di aeromobili acusticamente più impattanti (come A300B4, B727-100, B727-200 e F100-65). Pertanto, gli esiti delle simulazioni software, riportate in forma cartografica, non hanno evidenziato un aumento dell'impronta acustica del 2010 rispetto a quella del 2004.

Per quanto sopra esposto, questo Istituto conferma quanto a suo tempo riportato nella propria istruttoria effettuata nel rispetto di quanto richiesto dal MATTM e della normativa vigente.

ISPRA ha basato la sua valutazione sulla simulazione di effetti acustici nei due scenari di riferimento (2004 – 2010) predisposta dal gestore con utilizzo del modello obsoleto **INM 7.0**, i cui risultati evidenziavano una riduzione dell'impronta acustica del 2010 rispetto a quella del 2004 del territorio compreso nelle curve isolivello della zonizzazione acustica aeroportuale, individuate dai valori LVA 60÷65, 65÷75 e >75dB(A) e mai verificate.

Tali conclusioni sono state contestate ufficialmente dal Comitato.

Nell'ultima proposta di incremento attività aeronautica, scenario **2030**, il proponente fa risaltare un sensibile incremento dell'impronta acustica di pertinenza, rispetto sia la zonizzazione datata 2003, sia la zonizzazione datata 2010; è necessario fare il riscontro delle "curve livello valutazione acustica aeroportuale dB (LVA) degli scenari di riferimento, da cui si evince chiaramente che il numero di movimentazioni provoca un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio..

L'entità media delle movimentazioni aeronautiche giornaliere raggiunte dal gestore ha riscontrato:

2003 = **42** / 2010 = **56** / 2018 = **63** (valore superiore al limite autorizzato)

CD21	L'aeroporto di Treviso è certificato da "Airport Carbon Accreditation". Airport Carbon Accreditation, è un programma indipendente elaborato da ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 450 aeroporti impegnati nella riduzione di emissioni di anidride carbonica determinata dalle diverse attività dello scalo (es. movimento a terra degli aeromobili, frequenza di mezzi di trasporto pubblico). In particolare AerTre ha sottoscritto la partecipazione al programma con il livello 2 (Reduction) che attesta i progressi compiuti dall'aeroporto in termini di controllo e riduzione delle emissioni di gas con effetto serra. Inoltre, come riportato nelle INTEGRAZIONI allo SIA pubblicate in data 20/03/2018, Aertre, la Società di gestione dell'aeroporto di Treviso, ha definito una strategia di Carbon Management per ridurre le emissioni di gas climalteranti con i principi stabiliti dalle principali convenzioni internazionali. Il Piano di azione di Aertre si concentra principalmente sul miglioramento dell'efficienza energetica e il controllo delle emissioni indirette non sarà più limitato alle attività di AerTre, ma sarà esteso a quelle legate a tutti gli operatori aeroportuali. L'insieme di questi interventi appare in linea con al riduzione delle emissioni di CO2.
------	--

CERTAMENTE STRUMENTALE

Il problema delle emissioni di anidride carbonica è costituito in minima parte dalle emissioni a terra; la maggior quantità è rappresentata dalle emissioni dei due motori di ogni aeromobile che ne emettono una quantità infinitamente superiore; dalle sole movimentazioni di decollo dall'aeroporto di Treviso è stato calcolato una quantità di CO₂ pari a ≈70.000 tonn/ann. Necessita ridurre il trasporto aeronautico per soddisfare una sensibile riduzione di emissioni gas serra.

CD23	<p>Per quanto concerne la propagazione del rumore l'algoritmo di calcolo usato, SAE AIR 5662, prevede un ambiente di propagazione con presenza di superfici fortemente riflettenti, come può essere considerato lo specchio lacustre o gli stessi piazzali o spazi asfaltati dell'aeroporto. Inoltre l'algoritmo SAE AIR 1845 in uso per il calcolo dei livelli sonori dei singoli segmenti di volo prevede una penalizzazione per gli osservatori che sono posti in coda all'aeromobile in decollo. Relativamente alla qualità dell'aria, le valutazioni modellistiche hanno considerato le diverse ripartizioni di decollo e i dati i input comprendono sia le aree di taxi (e quindi i percorsi degli aeromobili per portarsi in testa pista), sia il posizionamento dell'aeromobile in fase di decollo e quindi con i motori a massima spinta. Come riportato alla Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA (Par. C6.3.1) il modello (EDMS) utilizzato assume per ciascuna fase determinati fattori di emissione specifici per tipo di aereo e motore.</p> <p>Relativamente al maggiore coinvolgimento di alcuni quartieri, questo è stato oggetto di analisi nello scenario futuro e oggetto di specifiche prescrizioni finalizzate al suo contenimento.</p>
------	---

CERTAMENTE AMBIGUO

Risulta semplicemente aleatorio contenere la propagazione degli inquinanti ambientali considerando l'estrema vicinanza dei centri abitati; è semplicemente assurdo concepire l'attività di un aeroporto in simili condizioni. L'incompatibilità dell'attività aeroportuale con il territorio circostante è al massimo livello!!

CD24	<p>Lo sviluppo in senso commerciale dell'area ex Marazzato è considerato nello Studio del traffico che sta alla base delle scelte di adeguamento infrastrutturale del tratto di Noalese prospiciente l'aeroporto ed a servizio anche del centro commerciale. Lo studio del traffico citato tiene quindi conto nelle sue previsioni dello sviluppo delle aree commerciali vicine all'aeroporto e lo stesso si può dire per le soluzioni proposte.</p> <p>Inoltre il progetto relativo a tale centro commerciale prospiciente l'aeroporto è stato sottoposto a VIA provinciale il 27 maggio 2017, con trasmissione documentazione tra il 15 e il 17 maggio 2017 quindi successivamente al Piano in esame (26/04/2017, cfr. http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1665).</p> <p>Si ricorda inoltre che lo SIA prevede come intervento compensativo, finalizzato ad aumentare il livello di servizio della Noalese anche in considerazione dei futuri sviluppi commerciali dell'area, la riconfigurazione di un intero tratto della SR 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. Sono inoltre previsti una serie di interventi dettagliati nel PSA</p>
------	--

CERTAMENTE STRUMENTALE

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 **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.***

CD31	Lo scenario che trae origine dal Decreto VIA del 2007 che ha imposto un limite nel numero totale di voli annuo pari a 16.300 (riferito all'anno 2004) è stato superato dalla presente valutazione
------	---

CERTAMENTE STRUMENTALE

Tale scenario è stato ulteriormente ribadito con ulteriori 3 pareri negativi emessi dalla stessa Commissione VIA-VAS, in riferimento alla seconda proposta di incremento dell'attività aeronautica trevigiana presentata nell'anno 2012, corroborata dalla sentenza del TAR Veneto e del Consiglio di Stato.

E' dal 13 Gennaio 1999 che all'Aeroporto di Treviso - a causa dell'incremento del traffico- il Ministero dell'Ambiente ha chiesto che detto aeroporto sia sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale con richiesta reiterata poi nel 20.04.2000 e solo in data 6 Dicembre 2002, detta Società di gestione Aeroportuale ha ottemperato e, con due anni di ritardo (mentre il traffico cresceva) ha presentato la domanda di pronuncia di compatibilità Ambientale.

A causa di mancati assolvimenti di adempimenti amministrativi da parte di Aer Tre SpA, l'istruttoria tecnica veniva sospesa dal 7 agosto 2003 al 17 novembre 2004. Ovviamente, nelle more del procedimento di VIA, lo stesso venivano eseguiti lavori e continuava l'incremento del traffico aereo.

Dal 14 Maggio 2007 entro tre mesi la Società di gestione dell'Aeroporto di Treviso avrebbe dovuto presentare una NUOVA istanza di VIA e fino alla conclusione della nuova procedura di VIA all'aeroporto di Treviso non potevano esserci più di 16.300 movimenti annui.

La ripresentazione della nuova procedura di VIA, invece di essere presentata dopo tre mesi dal Decreto "NEGATIVO" di Compatibilità Ambientale n° 398 del 14 Maggio 2007-come obbligata dal Decreto del Ministero dell'Ambiente - è stata presentata solo dopo 5 anni in data 17 Febbraio 2012.

Sono trascorsi quasi vent'anni, pur in mancanza di Decreto di Compatibilità Ambientale "positivo" all'incremento del traffico aereo, l'aumento capacitivo del traffico sull'Aeroporto di Treviso è incessantemente continuato con la complicità di tutte le Istituzioni preposte, che tra l'altro non hanno mai fatto rispettare la serie di prescrizioni imposte.

CD32	Come meglio specificato negli approfondimenti successivi allo SIA, vedasi cap. 3 della Documentazione integrativa volontaria del 24/10/2018, la superficie occupata dalla RESA non interesserà aree incluse nella perimetrazione del Parco Naturale Regionale del fiume Sile. Vale la pena precisare che in realtà è il Parco Naturale che invade il sedime aeroportuale essendo la sua costituzione successiva alla esistenza dell'aeroporto ed all'area demaniale di competenza. Gli interventi nello Strumento sono stati pensati per evitare ogni interferenza con l'area del Parco, anche a discapito di economie o semplicità di intervento, un es. è la regolarizzazione della testata 25 attraverso l'EMAS.
------	---

FALSO

Il Parco naturale regionale del fiume Sile è stato istituito con Legge Regionale n. 8 del 28 gennaio 1991; in tale periodo l'aeroporto era stato considerato prossimo alla chiusura dopo ripetuti incidenti aeronautici militari occorsi in zona.

L'istituzione dell'aeroporto civile confinante con il Parco, è successivo alla data istitutiva dello stesso che, non essendo abusivo, obbliga al rispetto dell'area riconosciuta come *"particolarmente protetta"* in presenza di siti Rete Natura 2000, con rispetto della rumorosità dettato dalla classe 1 di classificazione acustica comunale: non rispettato, del divieto di sorvolo, ...

A tale scopo 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 ed il rafforzamento, elargendo cospicui finanziamenti.

L'incremento dell'attività aeronautica non doveva essere concessa anche per tali vincoli, oltreché per *"Parchi e Riserve nazionali o regionali"* e *"Ambiti dei corsi d'acqua"*; la presenza del Parco è un ulteriore elemento che evidenzia l'incompatibilità dell'infrastruttura con il territorio circostante.

CD35	L'installazione della rete periferica del sistema di monitoraggio è stata eseguita sia nel rispetto delle norme in vigore sia recependo le raccomandazioni delle Linee guida ISPRA e DGR Lombardia n. 808/2005. Il requisito normativo è soddisfatto in virtù del posizionamento delle centraline rispetto alla pista di volo e alla conseguente quota di sorvolo. Inoltre i moderni e potenti software di gestione ed analisi del dato fonometrico consentono di poter definire l'evento acustico di probabile origine aeroportuale con estrema precisione. Presso la centralina 1651 "Scuola materna S. Giorgio" a Quinto di Treviso è presente anche la stazione meteorologica e il suo funzionamento è sincrono con la stessa centralina. SI VEDA ANCHE CD15, CD48 e CD61
------	---

FALSO

Le 4 centraline di rilevamento acustico presenti sul territorio circostante l'aeroporto, di proprietà del gestore, non risultano allocate in punti critici e non rispettano la Normativa sia come distanza da ostacoli, sia come altezza del microfono:

1651 (Scuola Materna S. Giorgio- Quinto) / zonizzazione acustica aeroportuale / rotta di atterraggio

1654 (Campetto Canizzano- Treviso) / zonizzazione acustica comunale

1657 (via Bertilla Boscardin – Treviso) / zonizzazione acustica comunale

1656 (Sede Alpini - Quinto) / limite zonizzazione acustica aeroportuale / rotta di atterraggio

Per le due centraline ubicate sotto la proiezione della rotta di atterraggio, lo stesso gestore aeroportuale ha riconosciuto il rilevamento acustico superiore ai limiti consentiti; per le altre i valori riscontrati risultano ignoti.

L'attuale disponibilità di rilevatori acustici risulta insufficiente perché non copre l'intero perimetro del sedime aeroportuale; la zona lato strada Noalese è completamente scoperta!!

CD39	Come scritto nella Sezione C- Quadro di riferimento ambientale - RUMORE (par. C6.3.3), lo Scenario al 2030 ha considerato dal punto di vista emissivo il medesimo parco aerei che volava nel 2015, senza introdurre alcun miglioramento tecnologico, nè variazione del fleet mix. Non è stata quindi assegnata una riduzione dell'impatto in relazione alla tipologia di aeromobili, anzi le valutazioni non avendone tenuto conto sono altamente sovrastimate. Lo stesso si può dire per la componente ATMOSFERA.
------	---

FALSO

Valutata l'assurda vicinanza degli aeromobili nelle fasi di movimentazione più pericolosa; atterraggio - decollo a centri densamente abitati non è giustificabile la differenza del parco aerei dal punto di vista emissivo; l'incremento del numero di movimentazioni aeronautico copre abbondantemente l'eventuale miglioramento tecnologico del moderno parco veicolante.

Gli aerei moderni o non moderni in fase di decollo superano abbondantemente il valore di rumorosità di 100 dB(A), riconosciuto dallo stesso gestore; lo stesso dicasi per la fase di atterraggio.

CD40	Con DM n. 473-T del 26.06.1996 viene sancito il "sistema aeroportuale" Venezia – Treviso. Lo scalo trevigiano entra nel Sistema Aeroportuale di Venezia a seguito della collaborazione tra SAVE, gestore del vicino scalo veneziano e la locale AerTre. Pertanto i due scali non risultano interferenti ma complementari. Per quanto riguarda Istrana, esso è, al momento, un aeroporto militare.
------	---

CERTAMENTE AMBIGUO

Come si può giustificare la presenza di n. 3 aeroporti presenti in 30 km lineari?

La Commissione europea definisce come bacino di utenza di un aeroporto una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità. Tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascuno scalo. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite.

Come menzionato dalla Corte europea in un recente studio relativo all'accessibilità dei voli passeggeri in Europa, i servizi della Commissione hanno tratto le loro conclusioni utilizzando una definizione di bacino di utenza basata su una distanza di 90 minuti dagli aeroporti. Il raggio di 100 km aumenta a 200 se si è in presenza di una linea ferroviaria ad alta velocità.

Nella regione centrale veneta, considerato anche il futuro completamento dei collegamenti ad alta velocità facenti parte del Corridoio transeuropeo TEN-T "Mediterraneo", si evidenzia una sovrapposizione di bacini aeroportuali.

Molti dei piccoli aeroporti sono situati esternamente all'area di bacino di potenziali aeroporti competitor, dove per bacino si intende la circoscrizione definita dalla Commissione Europea, ossia un raggio di 100 km dall'aeroporto o un tempo di viaggio pari a 1 ora.

Non è il caso dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso.



CD41	La posizione del nuovo deposito Carburanti inserito nel PSA risulta conforme alle prescrizioni ed alla normativa vigente in tema Antincendio. L'iter progettuale che precederà la realizzazione dell'opera verrà, per ogni livello di sviluppo, verificato ed approvato (con o senza prescrizioni) dagli Enti preposti ad esprimersi su tali aspetti. Va altresì evidenziato che la zona per la quale è prevista la realizzazione del nuovo deposito carburanti è defilata e remota sia rispetto alla posizione del terminal sia rispetto ad aree maggiormente antropizzate, pertanto la nuova posizione rispetto agli aspetti sollevati dalla osservazione, aumenta i margini di sicurezza.
------	--

PARZIALMENTE FALSO

L'ingente deposito carburanti stoccato in 3 serbatoi (300.000 litri di cherosene Jet-A1) non deve risultare conforme solo alla Normativa antincendio ma valutando l'ipotizzata nuova ubicazione, questa risulta poco distante e a contatto con la pista all'interno di un esiguo sedime aeroportuale, con possibilità di coinvolgimento causa incidente aereo.

Inoltre la nuova sistemazione risulta in prossimità di abitazioni, della strada Noalese ad elevato traffico veicolare e di centri commerciali ad alta frequentazione, possibili obiettivi delle conseguenze di qualsiasi anomalia che potrebbe coinvolgere il deposito, compresi i miasmi generati dalla polmonazione dei serbatoi pressurizzati con gas inerte.

La problematica di SICUREZZA non viene eliminata!!

Nella Relazione VIA non è stata spesa una parola sui rischi di atti terroristici contro i tre nuovi serbatoi cilindrici (alti 6 mt e raggio 3 mt) che saranno realizzati quasi a confine con la strada Noalese; essi saranno pieni di carburante e in caso di attentato terroristico diventerebbero una bomba ecologica di notevole dimensione.

CD42	Le stime di impatto si effettuano in base al numero medio di movimenti nelle 3 settimane di maggior traffico come da DM 31/10/1997. Gli scenari di picco non sono contemplati nelle analisi richieste. In ogni caso il numero di operazioni utilizzate negli scenari di impatto risultano superiori al numero medio di movimenti indicato nell'osservazione.
------	--

PARZIALMENTE FALSO

Non ci si può basare sempre e costantemente alle stime di impatto calcolate con simulazioni modellistiche da considerare ormai superate.

Dopo una ventennale attività aeroportuale, con un numero autorizzato di movimentazioni annuali raggiunto e superato, gli impatti ambientali dovrebbero essere basati su rilevamenti effettuati in campo nei punti più critici in tutto il perimetro del sedime aeroportuale e non limitarsi a rilevamenti in siti non significativi.

Per quanto concerne il rilevamento atmosferico, costituito da una unica centralina di rilevamento sotto la rotta di atterraggio, il proponente ENAC-AerTre ha segnalato:

«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».

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", ha evidenziato:

«Un buon indicatore di rilevamento dell'inquinamento atmosferico è il posizionare un minimo di stazioni "fisse" di monitoraggio nell'intorno delle zone di rullaggio, di decollo e di atterraggio».

«Dovranno essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "diti fissi" in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D. Lgs. N° 155 del 13/08/2010»

Tutti i rilevamenti ambientali effettuati da ARPAV, non sono confrontabili con la Normativa di riferimento; situazione di rilevamento insufficiente e non affidabile sotto tutti i punti di vista!!

CD44	Il fatto che gli allevamenti ittici costituiscano fonti attrattive di uccelli nelle aree circostanti il sedime aeroportuale è materia di continuo monitoraggio e valutazione da parte del gestore aeroportuale attraverso la BCU (Bird Control Unit) come previsto dalle competenti circolari ENAC.
------	---

PARZIALMENTE FALSO

Nel contesto dell'infrastruttura aeroportuale trevigiana il rispetto del **Piano di Rischio** deve essere tenuto nella massima considerazione in relazione all'estrema vicinanza di allevamenti ittici presenti in zona, costituenti probabile causa di impatti di aeromobili con volatili e fauna selvatica; la problematica è stata ripetutamente segnalata.

Per l'aeroporto di Treviso risulta mancante l'approvazione della Ricerca naturalistica da parte di "*Bird Strike Committee Italy (BSCI)*", organo dell'ENAC che svolge un ruolo decisivo per l'analisi e le relazioni sul fenomeno degli impatti di aeromobili con volatili e la fauna selvatica.

Le conclusioni della Valutazione di Incidenza nel precedente "master plan" segnalavano che «*la documentazione disponibile a livello mondiale dimostra che la vicinanza di un aeroporto ad aree di valore naturalistico (es. aree umide, boschi) o una sua localizzazione coincidente con le rotte migratorie costituisce una criticità*».

Presso l'aeroporto di Treviso sono esistenti due allevamenti ittici: uno vicinissimo alla pista (140 metri dal bordo), l'altro a circa 1,1 km da fine testata 07 ed il fenomeno riveste molta importanza dal punto di vista della Sicurezza dei voli.

"Questi impianti possono costituire fonti attrattive per diverse specie di fauna selvatica e **la loro realizzazione a distanze inferiori a 13 km dagli aeroporti dovrebbe essere valutata da esperti caso per caso**" (Informativa Tecnica ENAC:LINEE GUIDA RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE DI FAUNA SELVATICA IN ZONE LIMITROFE AGLI AEROPORTI – Ed. n° 1 del 4/12/2009 – pag. 19).

ENAC si dimostra insensibile alle problematiche ambientali originate da un'infrastruttura aeroportuale assolutamente incompatibile con il territorio che la ospita, non rispettosa anche delle Regolamentazioni emesse dallo stesso Ente.

La problematica evidenziata aggiunge un ulteriore parametro nella classificazione dell'incompatibilità dell'infrastruttura con il territorio circostante, con possibilità di accadimento di incidente rilevante foriero di inevitabili disastrose conseguenze; troppo semplicistico basarsi esclusivamente sulla valutazione da parte del gestore.

CD46	<p>Gli studi per la definizione delle zone A, B e C dell'aeroporto di Treviso sono stati effettuati con lo strumento di riferimento disponibile all'epoca della redazione dello Studio, ovvero l'INM versione 6. l'impiego di tale strumento era avallato da APAT (oggi ISPRA) ed è stato utilizzato presso tutte le commissioni aeroportuali italiane che hanno finalizzato i propri incarichi entro i primi dieci anni dall'emanazione del DM 31/10/1997.</p> <p>L'evoluzione del modello nelle versioni 7 negli anni più recenti ha prodotto dei miglioramenti nella stima dei livelli sonori soprattutto per quanto concerne le posizioni laterali rispetto alla linea di sorvolo (modifiche alla "lateral attenuation" introdotte con l'algoritmo SAE ARP 5662 che sostituiva il SAE AIR-1751). Vista la configurazione delle rotte e i volumi di traffico dello scalo di Treviso si può tuttavia assumere che tali modifiche non determinino differenze significative nelle posizioni relative alle aree abitate dell'intorno aeroportuale, ovvero alle curve isolivello di riferimento (60-65-75 LVA) per la zonizzazione. Infine, dal 2015 la statunitense Federal Aviation Administration ha sostituito l'INM con l'AEDT come strumento per la determinazione dei livelli sonori in prossimità degli aeroporti americani. In Italia le autorità di riferimento per queste tematiche (siano esse Ministero dell'Ambiente, Ministero dei trasporti, ISPRA o ENAC) considerano INM lo standard di riferimento. Specificamente nel caso del SIA dell'aeroporto di Treviso, avendo adottato un approccio conservativo che non prevede per lo scenario al 2030 la sostituzione delle flotte attuali con quelle più moderne, non si possono rilevare inadeguatezze nel dataset acustico, ovvero nell'abaco delle emissioni sonore. Parimenti dal punto di vista dell'algoritmo, ovvero del processo di calcolo dei livelli sonori al recettore, INM e AEDT, ad oggi, non presentano significative differenze, essendo pienamente aderenti rispetto al modello proposto nel SAE-AIR 1845 e agli altri di riferimento. AEDT può essere un modello che sostituisce EDMS (utilizzato nel SIA per la stima delle emissioni aeronautiche), ma la affidabilità e l'accuratezza di EDMS, sono più che adeguate.</p>
------	---

PARZIALMENTE FALSO

La zonizzazione acustica aeroportuale, che comporta una notevole penalizzazione ambientale acustica, per l'aeroporto di Treviso è stata determinata con i dati di traffico dell'anno 2001 (9.869 movimentazioni) ed approvata nell'anno 2003.

La Normativa prevede una verifica biennale che al Comitato non risulta sia mai stata effettuata; la conseguente impronta acustica risulta tuttora valida anche se negli scenari dei vari master plan presentati era data in incremento a seconda del numero di movimentazioni annua proposto.

Una conseguente valutazione della situazione dovrebbe porre un quesito: possibile che in tutti i 15 anni successivi non siano mai stati espletati rilevamenti acustici in vari punti delle linee isofoniche corrispondenti agli ipotizzati confini delle tre zone, se non altro per ottemperare alle revisioni periodiche biennali?

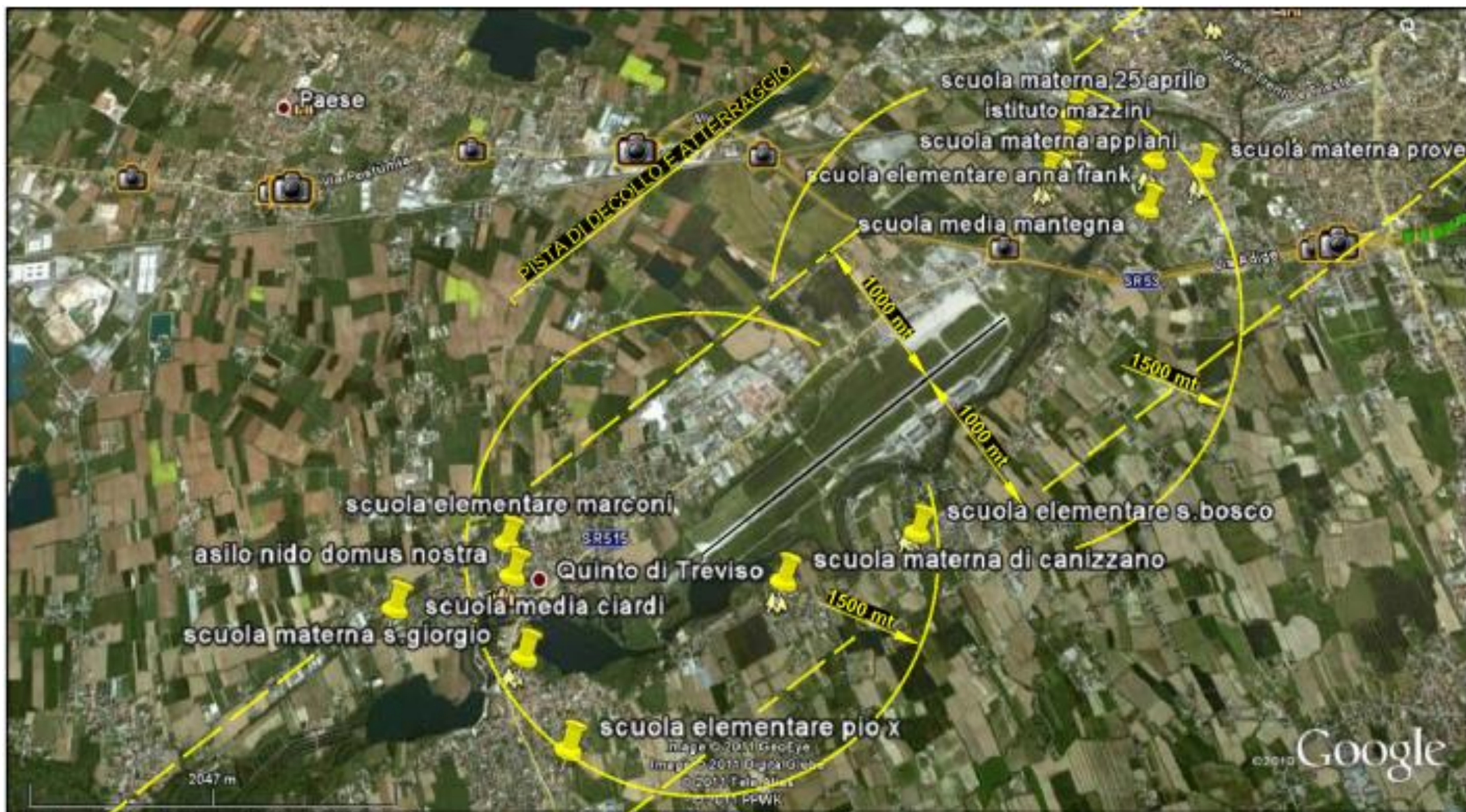
In precedenza in zona B (65÷75 dB) compariva una abitazione allocata in via Nogarè n. 22 che nell'ultima richiesta di incremento attività aeroportuale (aprile 2017) è stata fatta sparire.

Nei limitati rilevamenti acustici espletati da ARPAV nel Comune di Quinto di Treviso ripetutamente è stato riscontrato il superamento dei 60 dB LVA in aree inserite in zonizzazione acustica comunale; ciò significa che l'isofonica esterna della zona A non corrisponde alla realtà con conseguente penalizzazione dei Residenti.

CD47	I ricettori sensibili sono solo una selezione del ben più ampio set di ricettori su cui il modello di dispersione ha calcolato gli impatti. In ogni caso, come più volte ribadito anche nel SIA, per quanto riguarda la componente Atmosfera, tutta l'area oggetto di modellistica e visibile nelle mappe ha stimato i valori attesi dei vari inquinanti. Si tratta di oltre 1500 punti (cfr. Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA, par. C6.1.4). I ricettori sensibili sono stati individuati tenendo ovviamente conto delle nuove rotte e della diversa distribuzione dei decolli come indicato sia per la componente RUMORE (cfr. Sezione C - Quadro di riferimento ambientale - RUMORE, par. C6.1.5), sia per la componente ATMOSFERA (cfr. Quadro di riferimento ambientale - ATMOSFERA par. C6.1.4). Nei comuni di Preganziol e Casier non si è ritenuto necessario individuare dei ricettori sensibili in quanto le evidenze per la qualità dell'aria (cfr. Allegato ATMOSFERA Tavole dalla C6-21 alla C6-30) indicano assenza di variazioni nelle suddette aree per effetto dell'aumento dei voli e delle nuove rotte.
------	--

CERTAMENTE AMBIGUO

La sottostante mappa illustra la presenza di scuole in prossimità dell'aeroporto "A. Canova":



Il problema non è costituito dai soli impatti ambientali acustici ed atmosferici (Treviso è una delle città più inquinate d'Italia) bensì anche dalla possibilità di accadimento di incidenti aeronautici previsti dall'influenza del Piano di Rischio aeroportuale, che grava interamente e scandalosamente sui limitrofi centri abitati, rappresentato sommariamente dalla mappa che segue:



MAPPA DI RISCHIO AEROPORTUALE SIAMO TUTTI A RISCHIO DI INCIDENTE AERONAUTICO



INQUADRA E
GUARDA IL VIDEO
OPPURE DIGITA:
youtu.be/1KY3OnfrGY4



E' una situazione ingiustificabile e indegna in un paese civile.

CD48	Il sistema di monitoraggio e le centraline sono gestite dal gestore aeroportuale come richiesto dal Decreto DPR 11/12/1997 n. 496. I dati relativi al monitoraggio fonometrico eseguito secondo il DM 31/10/1997, sono resi pubblici per mezzo delle relazioni inviate annualmente a tutti i componenti della commissione ex art. 5 DM 31/10/1997. Nel corso dell'anno 2019 si provvederà a rendere disponibile le informazioni anche attraverso una pagina web. Per quanto concerne il sistema di monitoraggio, accessibile ad ARPAV, questo dispone di un tool per la registrazione di lamentele che dovessero pervenire al gestore in qualsiasi modalità a cominciare dall'invio di semplice mail o di semplice raccomandata. SI VEDA ANCHE CD15, CD35 e CD61
------	--

CERTAMENTE STRUMENTALE

I dati relativi ai monitoraggi fonometrici non risultano siano stati resi pubblici.

Il sistema di segnalazione deve essere adeguatamente ufficializzato e deve risultare di semplice gestione.

CD50	Per quanto concerne il rischio di gravi incidenti, la sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dall'ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del Codice della Navigazione, garantiscono, attraverso l'imposizione di specifici vincoli, sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli sia la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo. Con nuove rotte o aumento del traffico, la pista non cambia e rimane con orientamento 07-25 per cui le superfici interessate dai piani di rischio rimangono invariate
------	--

PARZIALMENTE FALSO

L'imposizione di vincoli e la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo sono giustificabili in un territorio ancora non antropizzato.

Nella realtà trevigiana tali cautele non risultano applicabili in quanto il territorio risulta pesantemente antropizzato e si scaricano le conseguenze dei rischi esclusivamente su centri densamente abitati; con le conclamate nuove rotte sia verso la città di Treviso, sia verso il Comune di Zero Branco la pista non cambia ma è richiesto un ampliamento delle aree vincolate alla zonizzazione acustica aeroportuale e al Piano di Rischio, gravanti esclusivamente su centri abitati.

E' una situazione assurda, ingiustificabile, insostenibile ed estremamente penalizzante che infierisce sulla QUALITA' di VITA e sulla SICUREZZA in nuovi territori.

CD57	<p>Il fabbisogno di sosta per l'aeroporto di Treviso, e quindi la determinazione delle aree fuori demanio da acquisire, è stato stabilito prendendo in esame gli standard di riferimento indicati da ENAC.</p> <p>L'acquisizione delle aree a parcheggio è condizione necessaria alla riqualificazione della viabilità di distribuzione interna. Gli interventi collegati alla riorganizzazione generale del sistema parcheggi andranno ad aumentare il livello di sicurezza e di confort dei pedoni. Le opere accessorie collegate alle acquisizioni, tra le altre la passerella pedonale sulla strada regionale Noalese, favoriranno la risoluzione delle attuali criticità.</p>
------	--

CERTAMENTE STRUMENTALE

Il caos viario sull'unica strada di accesso all'aeroporto è determinato da Chi non usufruisce dei parcheggi, creando intralci indescrivibili.

Il Comune di Treviso in riferimento alle Integrazioni presentate da ENAC-AerTre nel marzo 2018, ha presentato Osservazioni in cui che segnalava:

«Quanto al collegamento pedonale tra la struttura aeroportuale e le aree a nord della Noalese, si ribadisce la scarsa funzionalità del previsto sovrappasso».

Le criticità riscontrabili sulla viabilità della strada Noalese non verranno certamente eliminate con la passerella pedonale (con eliminazione semaforo?) e con le due rotonde ipotizzate sulla stessa arteria.

CD61	<ol style="list-style-type: none"> 1) Il posizionamento della centralina deve tenere conto di numerosi fattori: aree di maggiori ricadute atmosferiche, logistica accessibile a manutenzioni e campionamenti, lontananza da fonti specifiche diverse da quelle aeroportuali, piano ostacoli, sicurezza per gli operatori, ecc. L'insieme di tanti fattori concorre quindi al posizionamento più idoneo nello specifico contesto in cui uno strumento si inserisce. Nel caso specifico è stato inoltre studiato il miglior punto di monitoraggio attraverso un'analisi modellistica delle aree a maggiore ricaduta (Studio EZIPM) 2) i dati della centralina ARPAV di Treviso sono on line e accessibili a tutti; in ogni caso come riportato nelle INTEGRAZIONI allo SIA pubblicate in data 20/03/2018 sono stati analizzati anche i dati di queste centraline; 3) la centralina EZIPM non può essere considerata una stazione di fondo perché non rispetta i requisiti previsti per legge (D.Lgs 155/2010) <p>SI VEDA ANCHE CD15, CD35 e CD48</p>
------	---

CD67	<p>Il SIA ha presentato i dati della centralina EZIPM attiva da giugno 2011 nelle vicinanze della struttura aeroportuale e appositamente dedicata al controllo della qualità dell'aria.</p> <p>ARPAV ha effettuato dal 2010 ad oggi, 7 campagne di misura su diversi punti di monitoraggio dell'intorno aeroportuale, ad aeroporto aperto e chiuso.</p> <p>Pertanto si ritiene che l'entità dell'inquinamento atmosferico generato dall'aeroporto sia noto.</p>
------	---

FALSO

Nel rispetto delle condizioni di installazione e posizionamento di una centralina di rilevamento atmosferico ma l'ubicazione deve rilevare le condizioni più critiche in presenza di abitazioni risultanti nei punti più critici.

A contatto ed in prossimità della testate 25 (Treviso) e 07 (Quinto di Treviso), si riscontra la presenza di Residenti che vengono inondati dagli scarichi dei 2 motori degli aeromobili nella fase altamente critica di inizio decollo con rumorosità assordante, con aerosol da inquinanti chimici e con vibrazioni; in questi siti non sono mai state rilevate le condizioni ambientali. Nessuno si è mai fatto carico di tali problematiche che influiscono irrimediabilmente sulla vita delle Persone. Tutti pontificano ma nessuno vive questa indegna realtà.

Le due centraline ARPAV allocate nella città di Treviso non recepiscono l'inquinamento di origine aeroportuale, in quanto distanti e sopra vento; per un corretto rilevamento ambientale imputabile all'attività aeroportuale, necessita ricercare quanto non previsto dal D. Lgs. e cioè: nano polveri – inquinanti chimici assorbiti ed in fase gassosa – metalli pesanti in postazione sottovento alla pista, con apparecchiature e metodologia ad alta risoluzione temporale, durante le specifiche fasi di atterraggio/decollo e non con riscontri sulla media analitica delle 24 ore.

Il posizionamento della centralina EZIPM, tuttora eliminata e spostata in via Giotto a Quinto di Treviso sotto la rotta di atterraggio) risultava troppo decentrata rispetto la proiezione delle rotte

L'inquinamento atmosferico generato dall'aeroporto non è noto; l'ARPAV segnala:

«Si premette 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. Nel presente caso 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» e non ha mai ricercato il tipico inquinamento aeronautico, come ripetutamente segnalato.

CD63	Non sono previste variazioni nelle strumentazioni potenzialmente interessate da emissioni elettromagnetiche
------	---

FALSO

Liquidare il problema segnalando che non sono previste variazioni nelle strumentazioni esistenti è troppo semplicistico; la vicinanza di abitazioni e di centri abitati ai lati e su testate della pista, dovrebbe consigliare prudenza attuando qualche verifica di cui non si ha conoscenza.

I Medici hanno lanciato l'allarme per l'inquinamento elettromagnetico, segnalando che in ambienti aeroportuali il rischio è rilevante; sono utilizzati sistemi radar delle torri di controllo e degli aerei, unitamente alle antenne di radiotrasmissione ed ai sistemi elettromagnetici utilizzati per controlli di sicurezza.

Tutti gli atterraggi lato pista 07 sono guidati dal sistema Instrument Landing System, sistema elettronico di terra e di bordo utilizzato per guidare gli aeromobili nella fase finale di avvicinamento strumentale di precisione verso la pista dell'aeroporto.

E' doveroso tenere conto anche di questo tipo di inquinamento ambientale!!

CD64	Come specificato nelle apposite procedure aeroportuali (PO-18 "De/anti icing"; PO-03 "Pulizia delle piste, delle vie di rullaggio e dei piazzali") lo smaltimento del refluo (o del preparato assorbente utilizzato per la rimozione del liquido, in caso di spanti accidentali) contenente propilene glicolico avviene ad opera di ditta specializzata, che lo smaltisce appunto come rifiuto speciale in impianti autorizzati. Il trattamento avviene sulle piazzole di sosta, che in quanto pavimentate sono impermeabili e non permettono l'infiltrazione in falda del liquido. SI VEDA ANCHE CD58
------	--

CERTAMENTE AMBIGUO

Operazioni "anti-icing" e "de-icing": sghiacciamento ali – coda – motori degli aerei. A Treviso, per come pubblicato in A.I.P. Italia, non esiste un'apposita piazzola dedicata munita di cordonatura e sistema di raccolta, per le operazioni di "de-icing" finalizzata al recupero fluidi di risulta onde evitare contaminazioni del terreno/falda e consentire il corretto smaltimento. Il trattamento segnalato con pulizia del piazzale con mezzi meccanici non rispetta lo standard ottimale.

Per quanto riguarda l'impermeabilità della pavimentazione, si ricorda che recentemente è stata sospesa l'attività dell'infrastruttura aeroportuale causa ripristino pavimentazione per eliminazione crepe.

CD67	Il SIA ha presentato i dati della centralina EZIPM attiva da giugno 2011 nelle vicinanze della struttura aeroportuale e appositamente dedicata al controllo della qualità dell'aria. ARPAV ha effettuato dal 2010 ad oggi, 7 campagne di misura su diversi punti di monitoraggio dell'intorno aeroportuale, ad aeroporto aperto e chiuso. Pertanto si ritiene che l'entità dell'inquinamento atmosferico generato dall'aeroporto sia noto.
------	--

CD68	La pista di volo è bidirezionale e nessuna procedura di volo diversa dalle storiche pubblicate in AIP, è attualmente volata
------	---

FALSO

Nello Studio di Impatto Ambientale – Approfondimenti – Ottobre 2018 è riportato:

Tabella 5-1 Utilizzo pista condizioni “new”.

Testata	07	25
decolli	21 %	79 %
atterraggi	100 %	0 %

Tabella 5-3 Utilizzo pista condizioni future.

Testata	07	25
decolli	34.5 %	65.5 %
atterraggi	100 %	0 %

Come si evince, in tutti gli scenari di mitigazione proposti, le movimentazioni di atterraggio vengono effettuate su pista 07 (Quinto di Treviso) munita di sistema ILS; atterraggi su pista 25 (Treviso) non vengono effettuati presumibilmente causa presenza di una notevole maggior presenza di ostacoli.

Anche per i decolli non viene rispettata una equa ripartizione tra le due testate di pista, come proposto dal Comune di Quinto di Treviso, quindi la pista di volo non è ritenuta bidirezionale dal gestore e dalla Commissione nazionale VIA-VAS, con diversa penalizzazione dei Residenti e comunque assicurando notevoli disagi e pericoli per Tutti.

CD71	Il Piano Ambientale del Parco (art.13) prevede per la porzione interna al sedime aeroportuale una destinazione di “zona di ripristino vegetazionale”. Nel sedime aeroportuale vi sono limitazioni connesse all’uso aeroportuale dello stesso per evidenti motivi di sicurezza alla navigazione aerea. Proprio per le esigenze di sicurezza è necessario provvedere all’adeguamento della RESA in testata 25. Nel rispetto delle indicazioni del Piano di gestione del Parco è prevista la realizzazione di letti di arresto di tipo EMAS e non un prolungamento del sedime.
------	---

PARZIALMENTE FALSO

Lo stesso 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.

Il prolungamento del sedime in entrambe le testate risulta praticamente impossibile causa presenza di centri urbani, di strutture viarie e di insediamenti lacustri.

L'adeguamento della RESA in testata 25, con inserimento di letto di arresto, è ritenuto necessario per ovviare alla esigua disponibilità di Area CLEARWAY che dovrebbe servire a ridurre il rischio di danni agli aeromobili e ai Passeggeri in caso di fuori uscita, in presenza di una alta e pericolosa recinzione di robusto filo spinato.

In tale postazione l'area RESA presenta il grande limite di poter essere utilizzata solo a fine pista 07 e non a lato della pista stessa per cui l'Area RESA diventa comunque completamente inutile in caso di uscita a lato della pista causata da forti venti di traverso, da scoppio di una gomma del carrello, da una rottura del carrello nel caso di un atterraggio pesante o nel caso di emergenza idraulica. In dette circostanze gli aeromobili, uscendo lateralmente di pista, potrebbero finire la corsa impattando pericolosamente contro i numerosi hangar e manufatti civili e militari.

CD79	Il presente parere non ha competenze in merito alla revoca del certificato dell'aeroporto. Per quanto riguarda gli aspetti legati al rischio nel parere risulta prescritto la predisposizione di una relazione di analisi e di stima.
------	--

CERTAMENTE STRUMENTALE

Presso l'aeroporto di Treviso le operazioni di volo vengono effettuate in violazione dei Requisiti di Sicurezza del Piano degli Ostacoli, tali da mettere seriamente a rischio l'incolumità dei passeggeri e della popolazione civile e militare residente e/o transitante in tale zona.

A causa delle inconfutabili rilevanze di non conformità dei requisiti di sicurezza definiti dalla Normativa vigente, che potrebbero pregiudicare la sicurezza dei voli, l'ENAC dovrebbe prevedere l'adozione del relativo Provvedimento di Limitazione e Sospensione della validità del Certificato di Aeroporto, ovvero la sospensione dell'attività di volo fino al permanere dell'attuale situazione di rischio aereo causato dalla presenza degli ostacoli così come previsto dal Regolamento ENAC per l'Esercizio degli Aeroporti. Nella proiezione dei due lati di pista, i numerosi ostacoli presenti dimostrano la NON conformità di rispondenza ai requisiti del Regolamento ENAC.

L'analisi e la stima degli aspetti legati al rischio dovevano essere riscontrati da tempo; sono quasi vent'anni che l'attività aeroportuale trevigiana viene attuata con un continuo ed incessante incremento e solo ora si scopre la necessità di tale incombenza!!