

**Note alle Prescrizioni del Parere n.2978 - 29/04/2019 e a seguito il Parere n. 3096 - 02/08/2019 relativi all'Aeroporto di Treviso -Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030.**

**1.** Il parere trasmesso e in oggetto non rispetta le procedure richieste e previste per TUTELARE LA SALUTE COLLETTIVA sia nel **metodo che nel merito**. Va totalmente rivisto e integrato dai necessari rapporti e contributi dell'Istituto Superiore di Sanità in ambito nazionale e delle strutture deputate alla prevenzione sanitaria in ambito regionale e locale .La mancanza di tali rapporti con relative assunzioni di responsabilità sull'analisi dei rischi potenziali sanitari a breve,medio e lungo termine degli impatti dell'aeroporto Canova sulla popolazione, DEFINISCE INFATTI UN QUADRO OMISSIVO DA PARTE DELLE ISTITUZIONI DEPUTATE AD EVITARE CHE I DANNI SI MANIFESTINO.

**La nostra richiesta:**

In riferimento alla sentenza del Consiglio di Stato sez. IV,11 febbraio 2019 n. 983 in materia di obbligo della valutazione di impatto sanitario che esplicita testualmente: *"la valutazione di impatto sanitario secondo le indicazioni del Dgsvo 104 del 16 luglio 2017 e del DM del 27 marzo 2019 è necessaria ogni volta che emerga in sede istruttoria la concreta ipotesi di un rischio per la salute della popolazione interessata all'opera....."* e in considerazione dell' unico dato oggettivo ( Rapporto ARPAV n.37/18 del 23 luglio 2018) eseguito su richiesta degli abitanti di un condominio del comune di Treviso, chiediamo l'invalidazione del parere positivo in virtù della sopracitata sentenza e delle sentenze del consiglio di Stato n.163 del 20/1/2015 e n.1820 del 2017 che invalidano le procedure decisionali AIA e VIA per carenze istruttorie sulle condizioni sanitarie della popolazione potenzialmente interessata (Vedi **RELAZIONE N. 1**)

**2.** L'**Integrated Noise Model (INM)** è lo storico modello matematico-statistico per calcolare le curve di isolivello, relative a specifici indicatori acustici, nei pressi degli scali aeroportuali; l'INM è stato sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un modello più aggiornato conosciuto come sistema integrato **Aviation Environmental Design Tool (AEDT)** . L'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, con il Notice of proposed Amendment 2017-01, ha proposto di adottare in tempi brevi, anche in Europa, l'utilizzo del modello matematico USA-FAA AEDT (entro la fine del 2018).

Gli enti sovranazionali ICAO, EASA, nonché la VIII COMMISSIONE PARLAMENTARE (ambiente, territorio e lavori pubblici) e la IX COMMISSIONE (trasporti, poste e telecomunicazioni), della Camera adottano, o richiedono l'adozione di questo strumento anche in Italia. Il modello INM è inadeguato a rappresentare le condizioni reali di impatto sonoro sul territorio come evidenziato chiaramente dai dati strumentali.

**La nostra richiesta:**

Si chiede al MATTM, di introdurre l'adozione del modello AEDT accogliendo le indicazioni degli enti sopra citati. L'utilizzo del modello più aggiornato consente una rappresentazione più realistica degli impatti ambientali presso l'Aeroporto di Treviso e di altri Aeroporti Italiani che soffrono degli stessi problemi.. (Vedi **RELAZIONE N. 2**)

**3.** Nella presentazione del documento in oggetto il proponente richiede come sistema principale della mitigazione degli impatti acustici causati dagli aerei, la diversificazione delle rotte sulle due testate . Questa ipotesi è stata di fatto quasi azzerata dal CT VIA come si evince dalle **Prescrizioni 1 e 2** svuotandola dall'effetto di salvaguardia e quindi di riduzione dell' impatto acustico.

**La nostra richiesta:**

Le prescrizioni 1 e 2 devono essere più esplicite e non devono penalizzare sotto l'aspetto inquinamento **acustico, atmosferico** e della **Safety** la zona del comune di Quinto che già oggi è iperesposta. (Allegiamo **RELAZIONE N. 3** con proposta di modifica delle prescrizioni).

**4.** Per le Prescrizioni 4-5-6 va esplicitamente dichiarato quale tipo di sistema di monitoraggio verrà adottato pretendendo un piano specifico, specificando quale tipo di centraline verranno usate (di tipo V, M, C) e in quali luoghi specifici dovranno essere posizionati. Inoltre due centraline del rumore, attualmente posizionate il via Bertilla a Treviso e la stazione di via Contea a Quinto di Treviso devono essere eliminate o spostate in zona idonea attenendosi alle prescrizioni di legge. (Vedi **RELAZIONE N. 4**)

**5.** Alla Prescrizione 6 dove viene definita la delocalizzazione dell'asilo nido S. Giorgio situato in comune di

Quinto si evidenzia che la CTVIA, per i restanti istituti scolastici dislocati a poche centinaia di metri dal sedime aeroportuale non ha previsto niente e non esistono dati recenti di monitoraggio sia ambientale o del rumore. Gli ultimi rilevamenti risalgono al 2012 (atmosferico) sulle scuole Appiani in via Noalese a Treviso. Va ricordato alla Commissione che deve prevedere nelle Prescrizioni, maggior attenzione a questi luoghi dove oltre alla Salute devono essere salvaguardate le condizioni adatte allo studio e all'apprendimento. Segnaliamo nello specifico: Scuola Primaria San Giovanni Bosco -Strada di Canizzano, 60 Treviso; Scuola d'infanzia di Canizzano - Strada di Canizzano, 61 Treviso; scuola secondaria A. Mantegna via Giulio Cornelio Graziano,6 -TV; Scuola Primaria Anna Frank via via Alessandro e Luigino Tandura, 3 - TV. Nella mappa allegata tutti gli istituti (Vedi RELAZIONE N. 6)

**6.** Va aggiunto e menzionato nel Parere CTVIA in questione, il recente parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo e le sue prescrizioni, soprattutto per quanto riguarda la salvaguardia del paesaggio. Va specificato nelle prescrizioni che il gestore deve (Ante Operam) presentare progettato di riqualificazione paesaggistica sia delle aree di parcheggio e delle altre segnalate nel decreto del MiBACT. Va evidenziato che le spese sia di progettazione che esecuzione del piano di risanamento devono essere a carico del Gestore. (Vedi **RELAZIONE N.5**)

**7.** Sempre nella preiscrizione 6 la Commissione riporta:

- il Proponente dovrà contribuire a proprie spese alla progettazione e alla messa in atto di tutte le procedure tese all'approvazione dell'aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso. In detto accordo dovrà anche essere definito un eventuale cofinanziamento alla realizzazione dell'asse stradale

Attenzione questo è un errore grave! La CTVIA accolla le spese citate ad ENAC che in questa procedura è "Il Proponente". Enac è un ente pubblico e nella circostanza non può sostenere tali spese, evidentemente la Commissione voleva scrivere "il Gestore Aeroportuale" ma è una svista che in ambito attuativo può costare caro allo Stato! Abbiamo notato altre sviste a questo riguardo e credo che sia saggio controllare se nei vari passaggi si è confuso il ruolo del Gestore con quello del Proponente.

A seguire le Relazioni di approfondimento:

RELAZIONE N. 1 pag. 3  
RELAZIONE N. 2 pag. 9  
RELAZIONE N. 3 pag. 12  
RELAZIONE N. 4 pag. 17  
RELAZIONE N. 5 pag. 19  
RELAZIONE N. 6 pag. 21

## RELAZIONE N.1 - Salute Pubblica -

### PREMESSE

Il caso dell'aeroporto Canova di Treviso, al momento, rappresenta un tipico esempio di applicazione di una metodologia antica VIA obsoleta, foriera di danni futuri inestimabili sia in termini di salute che in termini di economie e appesantimenti burocratici istituzionali.

Il caso dell'ILVA di Taranto e, qui in Veneto, quello della Ditta Miteni e dei PFAS (autorizzata regolarmente sulla base degli stessi percorsi deboli e attaccabili facilmente utilizzati nei documenti di questa VIA), mostrano chiaramente l'entità dei danni che possono derivare dall'applicazione di percorsi e modelli autorizzativi non correttamente orientati ai moderni e rigorosi concetti di riskassessmentsanitario che, per definizione prevede percorsi, analisi e valutazioni complesse multidisciplinari, interistituzionali rivolti e orientati alla popolazione potenzialmente esposta e alle categorie fragili (riskassessment sito specifici and Healthoriented). Solo per fare un esempio, attualmente sull'evento PFAS in Veneto operano almeno una decina di tavoli tecnici interistituzionali e multidisciplinari coordinati dalla Sanità della regione Veneto. Le equipe di lavoro composte di medici, fisici, sanitari, chimici sanitari, agronomi, ingegneri, modellisti previsionali, tossicologi, medici igienisti e medici del lavoro, biologi sanitari, lavorano a ritmi intensi anche oggi, per cercare di ricostruire, purtroppo "a ritroso", il processo di studio e analisi degli impatti sanitari sul territorio. Tali studi, erano stati svolti nelle fasi autorizzative per la Ditta Miteni da personale evidentemente non sanitario evidentemente non esperto nell'identificazione dei rischi per la popolazione e per i lavoratori. (La metodologia e gli strumenti generici forniti dal D.Lgs. 152/2006 consentivano, però, fino a qualche anno fa questo errore madornale). Insieme, il Sistema Autorizzativo istituzionale (a partire proprio dalle commissioni VIA) che aveva il compito di verificare l'adeguatezza degli studi sulla salute e la solidità delle affermazioni formulate dai rapporti prodotti dal Proponente, non ha avuto la capacità (o la volontà?) di fare le necessarie verifiche prima di autorizzare. In questo senso il Caso Miteni/PFAS è un modello tristemente emblematico di come non abbia funzionato la procedura VIA per diretta responsabilità dell'azienda che ha prodotto rapporti sanitari mal fatti e delle istituzioni deputate al controllo che hanno accettato le valutazioni dell'azienda non entrando adeguatamente nel merito. Gli esiti catastrofici sono sotto gli occhi di tutti anche perché hanno portato il Veneto al centro di un evento di inquinamento di scala mondiale legato alla totale mancanza di efficienza del sistema pubblico dei controlli (vedi rapporto NOE sulle responsabilità degli enti di controllo per la ditta Miteni, inclusivo anche delle procedure di autorizzazione VIA e del ruolo della Commissione VIA, in quel caso, regionale).

Il processo, con enorme risonanza mediatica a scala europea è attualmente in corso e gli enti pubblici sono nelle condizioni di dover rispondere di omissione di atti d'ufficio.

Giova ricordare, solo per inciso, ma non tanto, che, come si evince dalla letteratura internazionale, proprio per i PFAS gli aeroporti rappresentano una rilevante e prioritaria fonte di emissione. Nel sottolineare che tutti i cittadini del Veneto, attraverso i percolati delle discariche, ma non solo, sono potenzialmente iperesposti anche ai PFAS, si evidenzia che, anche questo tema, nei documenti recenti a sostegno dell'autorizzazione è stato affrontato con leggerezza, orientato solo al significato ambientale e privo di qualunque contributo e impostazione previsti e obbligatori per la Valutazione di Impatto Sanitario in ambito VIA.

In generale il parere integrativo "n. 3096 del 02/08/2019 - Art. 9 DM 150/07 – Aeroporto di Treviso. Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030, Parere CTVIA n. 2978 del 29/03/2019. Richiesta parere integrativo", proposto dalla Commissione VIA, non risponde in alcun modo ai contenuti espressi nelle osservazioni alle prescrizioni riportate dal Comune di Quinto di Treviso, dal Comune di Zero Branco,

dal Comune di Treviso e dal Comitato Aeroporto di Treviso, e presenta affermazioni non corrette, evidenziando un'impostazione della commissione abbastanza obsoleta e ignara delle evoluzioni non solo delle norma a scala europea, ma anche della serie molto consistente di indicazioni normative e interpretazioni formalizzate da pareri del Consiglio di Stato correlati per esempio al caso emblematico dell'Ilva di Taranto, affinché nulla di quanto accaduto abbia mai più a ripetersi.

Il parere trasmesso e in oggetto, non rispetta le procedure richieste e previste per tutelare la salute collettiva sia nel **metodo che nel merito**. Va quindi totalmente rivisto e integrato dai necessari rapporti e contributi dell'Istituto Superiore di Sanità in ambito nazionale e dalle strutture deputate alla prevenzione sanitaria in ambito regionale e locale. La mancanza di tali rapporti con integrali assunzioni di responsabilità sull'analisi dei rischi potenziali sanitari a breve, medio e lungo termine degli impatti dell'aeroporto CANOVA SULLA POPOLAZIONE, DEFINISCE INFATTI UN QUADRO OMISSIVO DA PARTE DELLE ISTITUZIONI DEPUTATE AD EVITARE CHE I DANNI SI MANIFESTINO.

- La posizione espressa dai membri della Commissione VIA in relazione all'inaccettabilità della richiesta della Direzione VIA per avere approfondimenti sulle considerazioni trasmesse dal Comitato aeroporto Canova (necessariamente espresse in quella data perché correlate ad informazioni sanitarie pervenute in quel tempo e non prima) definisce uno “stile di collaborazione molto poco istituzionale”. E' evidente che, a fronte di evidenze di potenziali problemi per la salute non valutati in precedenza, vige il Principio della Massima Precauzione che è un dovere sancito dalla norma e che prevede la necessità da parte delle istituzioni deputate al controllo di dare assoluta priorità alla tutela della salute umana autorizzando qualunque tipo di intervento atto a prevenire e contenere anche l'ipotesi remota di un problema per la salute della popolazione. Questo principio giuridico (che evidentemente sfugge ai membri della Commissione VIA) è sancito dalla norma e ribadito in innumerevoli sentenze e pareri in materia di ambiente e salute. Pertanto il contributo delle osservazioni del Comitato aeroporto Treviso sopra citato, che rilevava anche problemi di carattere sanitario alla popolazione non poteva che essere considerato.
- Ancora nel metodo si conferma il non rispetto integrale delle procedure relative alla 152/2006 e s.m.i. Manca infatti nel parere della Commissione CTVIA n.2978 del 29/03/19 tutta la sezione relativa alla VIS (Valutazione Sanitaria) in applicazione alle integrazioni normative.
- **Più precisamente manca il rispetto delle metodologie indicate nella Direttiva 2014/UE, recepite con D.Lgs. n.104 del 16 luglio 2017, nonché nel Decreto Ministeriale del 27 marzo 2019 emanato dal Ministero della Salute che pubblica le linee Guida per la Valutazione di impatto sanitario** da applicare ai progetti di competenza statale. Lo stesso decreto precisa che, al di là degli ambiti specifici, le linee guida rappresentano un MODELLO DI LAVORO PER IL PARERE VIS anche per gli altri ambiti nazionali, regionali e locali.
- La Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 Green Economy articolo 9 riferito alle sole centrali termiche, ma, per esito della sentenza del Consiglio di Stato, da estendere a tutte le situazioni in cui si rilevi un rischio per la popolazione.
- Il Decreto Ministeriale del 27 marzo emanato dal Ministero della Salute, tra le altre cose precisa che la VIS deve essere prodotta dal proponente sulla base delle linee Guida presentate. Prevede inoltre che il Proponente si avvalga dell'Istituto Superiore di sanità ai fini di garantire il necessario supporto specialistico sanitario e di garantire il rigore metodologico. Tale decreto è entrato in vigore il 30 luglio 2019. (Non si può non osservare che il Decreto è stato pubblicato il 19 marzo 2019 cioè

esattamente 2 giorni prima della produzione del parere positivo per il Canova n. 2978 del 29 marzo.) Purtroppo l'entrata in vigore del Decreto sulle linee guida per la VIS obbligatoria veniva definito nei successivi 60 giorni.

- Si sta parlando di tutelare la salute della popolazione e, appare quantomeno sorprendente che gli esperti della commissione VIA, pagati dai cittadini per tutelare la loro salute dagli impatti delle opere, non ritengano opportuno integrare gli studi sulla componente sanitaria della popolazione sulla base di metodi nuovi già indicati e delle norme europee, già recepiti a livello statale e dettagliati con specifiche linee guida. L'inseguimento dei cavilli legali, non dovrebbe in alcun modo appartenere alla Pubblica Amministrazione che, come già detto, è protetta e legittimata a qualunque tipo di richiesta di estensione e integrazione dal "Principio della massima Precauzione". Va comunque precisato che dal 2004 erano già a disposizione specifiche Linee Guida dedicate prodotte e divulgate ufficialmente dall'ente strumentale del Ministero della salute, sulle procedure da adottare per effettuare la Valutazione di Impatto Sanitario nell'ambito della VIA (Rapporto ISTISAN 17/2004). Anche la metodologia indicata già dal 2004 è sempre stata ignorata per le valutazioni sanitarie relative all'aeroporto Canova, come peraltro più volte segnalato.
- Da ultimo, sempre nel metodo, si rileva la necessità di fare riferimento alla sentenza del Consiglio di Stato sez. IV, 11 febbraio 2019 n. 983 in materia di obbligo di Valutazione di Impatto Sanitario secondo le indicazioni della direttiva UE che esplicita testualmente: "la Valutazione di Impatto Sanitario effettuata secondo le indicazioni del D.Lgs. 104 del 16 luglio 2017 e del DM del 27 marzo 2019 è comunque necessaria, non solo per gli impianti termoelettrici, ....., ma ogni volta che emerga in sede istruttoria la concreta ipotesi di un rischio per la salute della popolazione interessata all'opera..."

Tale ipotesi, come si vedrà dai dati successivi, è motivata al momento dal dato oggettivo del non rispetto delle norme sanitarie in materia di inquinamento acustico. (Rapporto di prova ARPAV n. 37/18 – 23 luglio 2018: *Controllo del rumore aeroportuale dell'aeroporto "Canova" di Treviso presso il condominio Borgo ai Mulini, via Nogarè n. 4, località Canizzano, Comune di Treviso*).

- Articolo 5, comma 1 lettera b-bis del D.Lgs 152/2006 - "Norme in materia ambientale"
- Articolo 301 comma 1 del D. Lgs. 152/2006 fa esplicito riferimento all'attuazione del principio della massima precauzione, "*in caso di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente che deve assicurare un alto livello di protezione*"; di conseguenza deve prevedere l'esecuzione di tutte le norme sanitarie relative ai temi degli impatti sanitari degli inquinamenti ambientali.

**ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL MERITO UTILIZZATO NEL PARERE INTEGRATIVO n.3096 del 2 agosto 2019**

In generale si evidenzia che non è stata data risposta alcuna alle richieste di dettaglio formulate nelle osservazioni al pubblico dei comuni interessati e dal Comitato aeroporto TV, in materia di tutela della salute attraverso strumenti di prevenzione precoce di riskassessment. In sostanza la materia sanitaria è stata integralmente ignorata, così come è stato glissato il ruolo del Ministero della Salute e del suo ente strumentale, esplicitamente richiesto e previsto.

Lo stile e i contenuti della relazione preoccupano la popolazione coinvolta nell'impatto dell'aeroporto, perché evidenzia quanto gli strumenti di analisi e studio dei problemi sanitari correlati all'ambiente, oltre che delle problematiche di SICUREZZA, sembrano essere sconosciuti alla Commissione VIA che analizza quasi esclusivamente le questioni ambientali, finalizzate a se stesse e conferma lo stile di intervento pieno di omissioni e un'analisi sanitaria gravemente carente come era stata chiaramente espressa dalle osservazioni del Comitato 14 luglio 2017 – DVA-2017-0016740 e da ripetute specifiche richieste indirizzate alle preposte Autorità locali.

Sulla prima parte relativa al numero dei voli e alla rappresentatività dei controlli sul rumore e sull'inquinamento dell'aria nell'area di impatto dell'aeroporto, si rimanda alle numerose considerazioni trasmesse dal Comitato e al documento delle osservazioni oggetto di valutazione del parere integrativo dove si richiede, senza risposta, l'analisi sanitaria SITO SPECIFICA E RIFERITA ESCLUSIVAMENTE AI GRUPPI DI CITTADINI IPERESPOSTI E AI GRUPPI FRAGILI, secondo le specifiche metodologie indicate dal Ministero della Salute.

Si evidenzia che è già stato rilevato ,nell'unico studio effettuato a norma di legge da ARPAV presso un condominio sito nel comune di Treviso, il superamento dei limiti del rumore regolamentati da norma sanitaria, come segnalato nelle osservazioni del comune di Treviso dal Sindaco Manildo in data 25 maggio 2018 protocollo DVA.registro ufficiale.I.0018801.13-08-2018.

La mancanza di alcun intervento in merito a tali superamenti verrà valutata nelle sedi opportune per eventuali richieste risarcitorie sul pregresso. Quanto all'attuale, si fa presente che Ministero dell'ambiente e Commissione VIA sono a conoscenza di tale dato di danno sanitario potenziale e, anche a loro, compete la trasmissione agli enti sanitari di competenza e la sorveglianza perché si agisca per interrompere tempestivamente la fonte dell'inquinamento con valori "illegali", verificando contestualmente la situazione acustica all'interno delle case degli altri cittadini.

D'altronde, il già avvenuto spostamento della scuola elementare di Quinto e la già pianificata delocalizzazione della scuola materna S.Giorgio di Quinto di Treviso, della Scuola Elementare di Quinto, formulato senza alcuna motivazione, fa sospettare ed ammette l'esistenza di un problema di potenziale impatto sanitario (acustico, da inquinanti aerodispersi, ecc ) per i bambini ( altrimenti perché suggerire lo spostamento?).

Si richiede su quali basi la Commissione abbia valutato questa indicazione e quali criteri abbia utilizzato per identificare la popolazione fragile o particolarmente esposta da tutelare. Gli Anziani, i Residenti molto vicini alla pista, le Donne incinte, i Malati oncologici sono stati valutati ed esclusi? Si chiede che venga chiaramente esplicitato anche questo. Soprattutto si chiede se, questa e tutte le altre analisi sanitarie siano state prodotte da personale esperto e specializzato e valutate, a livello istituzionale, da esperti sanitari di diverse professionalità afferenti al Ministero della salute ed al suo Ente Strumentale (ISS).

In dettaglio si richiede, come dovuto, l'espressione di un parere sanitario a livello nazionali da parte di ISS in merito ai dati indoor del **rumore** e l'impostazione di una campagna sito specifica Health Oriented per l'inquinamento acustico per la popolazione.

Si richiede l'espressione di un rapporto tecnico sanitario sui dati oggi a disposizione **sull'impatto sulla salute dell'inquinamento in aria, acqua e suolo dell'aeroporto** per valutarne il senso e l'adeguatezza, prevenendo altri eventi gravi quali i gravi effetti da PFAS nei bambini del Vicentino o i morti dell'Ilva di Taranto, riscontrati tardivamente. Il Dipartimento per gli impatti ambientali sulla Salute dell'Istituto Superiore di Sanità, formalmente riconosciuto dalla norma come unico ente competente sul tema, potrà rappresentare una garanzia per la popolazione residente.

Si chiede, dopo la valutazione, sempre da parte di ISS di predisporre i piani integrativi di controllo attraverso i previsti studi di monitoraggio sito specifico in aria, acqua, suolo, scarichi, alimenti.

Parallelamente si chiede da parte delle strutture di ISS di impostare un'indagine osservazionale per la popolazione ( anch'essa sito specifica e dedicata proprio alla popolazione esposta). La stessa dovrà essere a carico del proponente coinvolgendo Ulss competente e Direzione Regionale Prevenzione Sanitaria.

Si richiede di produrre una relazione aggiornata su dati epidemiologici sui lavoratori dell'aeroporto, orientati alla prevista estensione e sui dati ambientali esiti degli autocontrolli coinvolgendo Ulss competente e Direzione Regionale Prevenzione Sanitaria (i lavoratori nel processo di riskassessment sono potenziali esempi di iperesposizione agli inquinanti).

I progetti di mitigazione e compensazione indicati, hanno carattere esclusivamente ambientale ed alla tutela dello stesso con l'adeguamento conseguente ai valori medi ambientali indicati dalle norme (ambientali).

Siamo nel paradosso in cui si mitiga (sempre che si possa mitigare l'impatto di un aeroporto i cui decolli e atterraggi avvengono sul Parco del Fiume Sile (Area SIC) per l'ambiente e non si considerano, per incompetenza, gli impatti sanitari per definire le mitigazioni sulle persone!

Quanto ai dettagli delle prescrizioni si contestano puntualmente:

Prescrizione 1: Piano di Monitoraggio Ambientale approvato da ARPAV. Tale monitoraggio è totalmente privo di valore per la componente sanitaria , semplicemente perché le professionalità sanitarie in grado di impostare un **Piano Sito Specifico di Sorveglianza Precoce degli impatti ambientali sulla popolazione** sono presenti presso le strutture regionali e locali deputate alla prevenzione sanitaria, che non è materia di competenza delle Agenzia per l'Ambiente. Giudizi su Balneazione, acque potabili, inquinamento aria e impatti indiretti dei dati ambientali di aria, acqua suolo e rifiuti, sono infatti a carico delle Autorità sanitarie, come le valutazioni di earlywarning ambientale per il rischio sanitario della popolazione.

Spiace dover ribadire che ARPAV è solo un ente strumentale in grado di operare solo con il coordinamento degli enti competenti che in Veneto sono le Ulss, le strutture Regionali Ambiente e Sanità, le Province, i Sindaci dei Comuni per gli ambiti di rispettiva responsabilità.

In questa e in tutte le prescrizioni la frase relativa ad ARPAV deve essere, quindi così sostituita: ISS, di concerto con le strutture regionali e gli ambiti di sanità locale coinvolti, coordinano piani e attività di controllo e analitiche ambientali di interesse sanitario utilizzando anche le strutture di ARPAV.

In generale. Sorprende che in tutte le prescrizioni di una VIA nazionale venga attribuito un ruolo centrale e strategico ad un ente locale i cui professionisti non appartengono ai ruoli sanitari e che, pertanto, sono privi di qualunque competenza legale sulla materia salute (Ingegneri ambientali, geologi, fisici ambientali, chimici ambientali, agronomi ecc.).

Le prescrizioni **2-3-4** relative alla sorveglianza sanitaria di impatti da inquinamento aria e inquinamento acustico sono totalmente generiche (cosa significa **adeguato** numero di controlli dell'aria, chi decide cos'è adeguato? La parola ADEGUATO va sostituita con: rappresentativo della sito specificità e dei gruppi fragili ed iperesposti della popolazione dell'area di impatto in tutte le prescrizioni indicate.

Prescrizione **6**: “attivare quanto prima possibile”. Tale espressione non dovrebbe comparire mai in un documento tecnico che dovrebbe impostare una serie di controlli per prevenire le malattie nella popolazione.

La prescrizione 7 manifesta il consueto errore scientifico di queste prescrizioni perché si continua a parlare di valori medi di emissione ambientale anziché di esposizione della popolazione. Come già detto tale dato generale rientra come contesto negli strumenti di analisi di rischio sanitario sito specifici.

Si rigettano per le ragioni su esposte tutte le prescrizioni indicate.

Quanto alle prescrizioni proposte da Regione Veneto e accolte con convinzione dalla Commissione VIA nazionale, valgono gli argomenti già espressi sulla competenza sanitaria Regionale. Si precisa, peraltro, che la Valutazione di Impatto Sanitario non è stata ancora resa obbligatoria nelle VIA regionale, mentre, come evidenziato nel paragrafo del Metodo, lo è per la VIA Nazionale. E' pertanto scontato, anche se si auspica che anche a livello regionale venga recepita la direttiva del 2014 sull'obbligo della Valutazione di Impatto Sanitario, che la Commissione Regionale continua ad attribuirsi un ruolo ambientale e non si esprime su valutazioni sanitarie, pertanto della salute nessuno se ne occupa (L'ULSS competente, può presenziare alle sedute, come è noto, ma senza parere vincolante).

Anche tutte le prescrizioni accolte della regione Veneto vanno pertanto riviste dagli enti sanitari per gli ambiti di competenza.

Solo per completezza si evidenzia che sono in corso studi epidemiologici sulla salute della popolazione dell'area di impatto confrontati con una popolazione di controllo (studio caso controllo) per conto di questo Comitato da parte di associazioni di supporto che stanno evidenziando una prevalenza preoccupante di patologie autoimmuni, cronico degenerative e neoplastiche. Sarà cura di questo Comitato trasmettere agli enti competenti gli esiti di questi studi, sottolineando che quelli già eseguiti e presentati dal Proponente in fase di approvazione sono generici, imprecisi e non orientati, come richiedono i protocolli, alla popolazione residente nell'area di impatto. Di fatto la definizione dell'ambito territoriale con il numero delle persone coinvolte e la gradazione specifica del rischio, non è mai stato effettuato (come invece è stato fatto, anche se a seguito dell'emergenza nel caso dei PFAS).

## CONCLUSIONI

Il parere integrativo presentato va immediatamente fermato perché inaccettabile nel merito e nel metodo. Definisce, inoltre, una posizione molto delicata del Ministero dell'Ambiente che, a seguito delle nuove norme, non è più nelle condizioni giuridiche di muoversi da solo assumendosi responsabilità gravissime su questioni sanitarie che non sono di competenza. Il parere integrativo deve essere formulato da Istituto **Superiore di Sanità** che, come per ILVA, Terra dei Fuochi, PFAS e molte altre opere a VIA Nazionale, ha impostato il tema con competenza ed è l'unico legittimato ad esprimere giudizi sanitari sulla materia.

Si richiede pertanto, nell'ambito di questa VIA, il RIESAME DELL'IMPATTO AMBIENTALE con, l'attivazione di un processo VIS di studio di earlywarning sanitario sul contesto ambientale, formulato sulla base di metodologie attualmente definite da specifiche linee guida dell'OMS e dell'Istituto Superiore di Sanità.

Solo per opportuna conoscenza, il Comitato sta preparando 20 domande da trasmettere attraverso i media sui temi sopradescritti. Agli enti a vari livelli coinvolti saranno richieste risposte specifiche.

**Treviso, 31 ottobre 2019**



## RELAZIONE N. 2 \_ INM e AEDT \_

Dal deposito della documentazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030" risalente al 2017 e per fare uno storico anche nella precedente presentazione della VIA occorsa tra l'anno 2013 fino al 2015 non ci sono differenze rilevanti sulla presentazione della documentazione da parte del Proponente. L'unico fattore determinante che ha fatto la differenza in questa **richiesta** di parere è la presentazione di un documento redatto dall'ISPRA nel quale, avvalendosi dell'applicazione del **Integrated Noise Model (INM)**, attesta che dal 2003 ad oggi l'aeroporto di Treviso non ha prodotto inquinamento acustico restando all'interno dei limiti prescritti nonostante l'incremento dei voli che sono passati dai 4500 movimenti/anno a 20000.

E' a tutti noto che le caratteristiche del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale sono disciplinate, in Italia, da norme che risalgono agli anni '90, che necessitano di un opportuno aggiornamento.

L'**Integrated Noise Model (INM)** è lo storico modello matematico-statistico statunitense, sviluppato dalla **FAA (Federal Aviation Administration)** per calcolare le curve di isolivello, relative a specifici indicatori acustici, nei pressi degli scali aeroportuali; l'INM è stato sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un modello più aggiornato conosciuto come sistema integrato **Aviation Environmental Design Tool (AEDT)** applicabile non solo alle emissioni sonore ma anche a quelle gassose. Difatti AEDT ha sommato, integrato e quindi migliorato il sistema di monitoraggio elettronico accorpando INM e EDMS (Emission and Dispersion Modelling System) che ISPRA e Commissioni VIA/VAS utilizzano separatamente.

Questo software entra nella strumentazione richiesta da ICAO per le specifiche misurazioni, mentre l'**EASA, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea**, con il Notice of proposed Amendment 2017-01, ha proposto di adottare in tempi brevi, anche in Europa, l'utilizzo del modello matematico USA-FAA AEDT (entro la fine del 2018).

Si è espressa a tal proposito anche la VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) e la IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI), con atto della Camera "Risoluzione in Commissione" n. 7/01293 di giugno 2017, impegna il Governo: "*.....a seguito della sostituzione dell'INM model e della conseguente estensione del modello AEDT per il calcolo dell'impronta acustica aeroportuale a tutti i Paesi europei, ad assumere iniziative per adeguare la normativa di riferimento sulle valutazioni del rumore e dell'inquinamento acustico ai nuovi standard, attraverso l'aggiornamento dei decreti ministeriali di settore e delle relative circolari dell'Enac sul rumore aeroportuale, anche alla luce degli investimenti aeroportuali programmati e dei volumi di traffico previsti per i prossimi anni*" e "*ad assumere iniziative per aggiornare le mappe acustiche aeroportuali, alla luce dei nuovi modelli matematici utilizzati per la definizione delle mappe acustiche nell'ambito delle commissioni aeroportuali e nelle analisi relative ai master plan aeroportuali, alla valutazione di impatto ambientale e strategico (VIA e VAS) al 2025-2030-2040, al fine di indirizzare correttamente la pianificazione territoriale in funzione delle criticità connesse all'inquinamento acustico e atmosferico*"; dal 31.12.2018 è entrata in vigore la Direttiva europea n. 996/2015 (recepita dall'Italia con l'art. 7 del D. Lgs. n. 42/2017) che stabilisce nuovi criteri per la simulazione con modelli matematici dell'impatto acustico delle varie sorgenti sonore, tra cui quelle del traffico aereo e che recepisce, per quest'ultimo, le indicazioni dell'EASA proponendo l'adozione del modello matematico USA-FAA AEDT entro la fine del 2018.

Ad oggi, l'unico modello di calcolo approvato in Italia dall'Ispra, parecchi anni fa, è l'INM e la quasi totalità delle stesse zonizzazioni acustiche, laddove in vigore, come quelle ancora da definire e completare, è stata eseguita modellizzando il traffico aereo e le relative mappe sonore con il sistema Integrated Noise Model con

evidenti e continui errori di valutazione. La conferma dell'inadeguatezza del INM già viene confermata dai dati reali che fino ad oggi sono stati rilevati nei monitoraggi fatti nei dintorni aeroportuali di Treviso. Facciamo riferimento ai dati rilevati da ARPA Veneto che riportano valori superiori alla norma. A tal proposito va segnalato un monitoraggio ARPAV, si tratta di un condominio nella frazione di Canizzano (Treviso) a circa 200 metri dalla proiezione al suolo dalle rotte di decollo e atterraggio(testata 07 pista). I rilevamenti distribuiti in 21 giorni distribuiti su tre periodi di misura (settembre 2017; gennaio 2018; aprile 2018) che comprovano lo sfioramento dei limiti consentiti per legge con un Lva medio di **62,3** (valore da non superare art. 6, comma 2, 3 DM 31/10/97; **60 Lva**).

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

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

*Facendo seguito alla nostra nota prot. n. 116518 del 6/12/2018, si completa con la presente l'invio dei risultati del monitoraggio in oggetto, esteso, come previsto dalle procedure per la valutazione del rumore aeroportuale indicate dall'all. A ai DM 30/10/1997, per 3 settimane scelte nell'ambito dei periodi 1 ottobre – 31 gennaio, 1 febbraio – 31 maggio, 1 giugno – 30 settembre.*

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

A tal proposito è lecito ricordare anche una richiesta di ARPA Campania inoltrata il 08/05/2019 alla Società GESAC, che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino: *“Pertanto la Società GESAC, che finora ha utilizzato l'INM, da considerarsi ormai superato, dovrebbe adeguarsi al nuovo quadro normativo e utilizzare, a partire dalla data indicata dalla normativa in vigore, per tutte le sue simulazioni modellistiche, un software di modellizzazione certificato e collaudato secondo la suddetta Direttiva europea.*

*Alla luce di quanto sopra esposto, per quanto riscontrabile da questa Agenzia, è da ritenersi superfluo formulare quesiti al MATTM come previsto nel verbale della seduta del 08/04/2019 (Nota di riunione 1/2019). Qualora di diverso avviso, il MATTM che legge per competenza - così come eventualmente gli altri componenti della Commissione- potrà esprimersi in merito”.*

Questa richiesta è formulata dai funzionari ARPAC dot.ssa Emanuela Buonocore e dott. Agostino Migliaccio controfirmato dal dirigente U.O. Agenti Fisici Ing. Giovanni IMPROTA. **Se sono le agenzie ARPA a richiedere un adeguamento normativo, evidentemente per non incappare in errori di valutazione, non vediamo perchè il MATTM ed i suoi organici tecnici (Commissione VIA/VAS e ISPRA) non debbano provvedere ad adeguarsi.**

**Per quanto riguarda il nostro caso specifico, richiediamo al MATTM e ai suoi organismi di adeguare tali strumenti in funzione di una più corretta e realistica valutazione della procedura di VIA in corso, anche in funzione di una corretta applicazione delle norme della direttiva rumore.** Difatti è noto ai tecnici ISPRA come ai professionisti del settore Aeronautico che nella redazione della Zonizzazione Acustica Aeroportuale, le aree di competenza B e C variano a seconda del software utilizzato INM o AEDT. Quest'ultimo, essendo più preciso espande, allarga le suddette zone e di conseguenza l'applicazione delle norme previste dal decreto legge. Ad esempio nei Pareri CTVIA rilasciati precedentemente nel 2014 risultava in Zona B una casa sita in via Nogarè 22 a Quinto di Treviso che ad oggi non è più presente,

evidentemente è facile fare degli errori di calcolo con il software INM.

**\* Testo integrale del documento ARPAC citato che inoltra richiesta di utilizzare modello AEDT in sostituzione del INM.**

**ARPAC Agenzia Regionale Protezione Ambientale CAMPANIA**

**Al Dir. U.O.C. Area Territoriale**

**Dott. Luigi COSENTINO**

**OGGETTO: ulteriori osservazioni riferite alla seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltesi in data 08/04/2019 (verbale n. 1/2019)**

A seguire la seduta della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997 svoltesi in data 08/04/2019 (verb. n. 1/2019), si riportano di seguito ulteriori osservazioni da parte di questa Agenzia, nel merito della questione del software da utilizzare per la definizione della zonizzazione acustica e al quesito da formulare al MATTM

Così come richiesto dai componenti della commissione, il personale tecnico dell'U.O. Agenti Fisici, a seguito di un ulteriore confronto con gli esperti della direzione tecnica di ARPAC, rappresenta quanto segue:

- **l'Integrated Noise Model (INM)** è lo storico modello matematico-statistico statunitense, sviluppato dalla **FAA (Federal Aviation Administration)** per calcolare le curve di isolivello, relative a specifici indicatori acustici, nei pressi degli scali aeroportuali; l'INM è stato sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un modello più aggiornato conosciuto come sistema integrato **Aviation Environmental Design Tool (AEDT)** applicabile non solo alle emissioni sonore ma anche a quelle gassose (stando a quanto riportato sul sito della FAA). Difatti aedt ha sommato, integrato e quindi migliorato il sistema di monitoraggio elettronico accorpando INM E EDMS (Emission and Dispersion Modelling System) che ISPRA e Commissioni VIA/VAS utilizzano separatamente con evidenti e continui errori di valutazioni. Modello che entra nella strumentazione richiesta da ICAO e chenel 2017, l'**EASA, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea**, con il Notice of proposed Amendment 2017-01, ha proposto di adottare in tempi brevi, anche in Europa, l'utilizzo del modello matematico USA-FAA AEDT (entro la fine del 2018). Ad oggi, l'unico modello di calcolo approvato in Italia dall'Ispra, parecchi anni fa, è l'INM e la quasi totalità delle stesse zonizzazioni acustiche, laddove in vigore, come quelle ancora da definire e completare, è stata eseguita modellizzando il traffico aereo e le relative mappe sonore con il sistema Integrated Noise Model; è a tutti noto che le caratteristiche del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale sono disciplinate, in Italia, da norme che risalgono agli anni '90, che necessitano di un opportuno aggiornamento. Infatti, a tal proposito, la VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) e la IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI), con atto della Camera "Risoluzione in Commissione" n. 7/01293 di giugno 2017, impegna il Governo: *".....a seguito della sostituzione dell'INM model e della conseguente estensione del modello AEDT per il calcolo dell'impronta acustica aeroportuale a tutti i Paesi europei, ad assumere iniziative per adeguare la normativa di riferimento sulle valutazioni del rumore e dell'inquinamento acustico ai nuovi standard, attraverso l'aggiornamento dei decreti ministeriali di settore e delle relative circolari dell'Enac sul rumore aeroportuale, anche alla luce degli investimenti aeroportuali programmati e dei volumi di traffico previsti per i prossimi anni"* e *"ad assumere iniziative per aggiornare le mappe acustiche aeroportuali, alla luce dei nuovi modelli matematici utilizzati per la definizione delle mappe acustiche nell'ambito delle commissioni aeroportuali e nelle analisi relative ai master plan aeroportuali, alla valutazione di impatto ambientale e strategico (VIA e VAS) al 2025-2030-2040, al fine di indirizzare correttamente la pianificazione territoriale in funzione delle criticità connesse all'inquinamento acustico e atmosferico"*; dal 31.12.2018 è entrata in vigore la Direttiva europea n. 996/2015 (recepita dall'Italia con l'art. 7 del D. Lgs. n. 42/2017) che stabilisce nuovi criteri per la simulazione con modelli matematici dell'impatto acustico delle varie sorgenti sonore, tra cui quelle del traffico aereo e che recepisce, per quest'ultimo, le indicazioni dell'EASA proponendo l'adozione del modello matematico USA-FAA AEDT entro la fine del 2018.

Pertanto la Società GESAC, che finora ha utilizzato l'INM, da considerarsi ormai superato, dovrebbe adeguarsi al nuovo quadro normativo e utilizzare, a partire dalla data indicata dalla normativa in vigore, per tutte le sue simulazioni modellistiche, un software di modellizzazione certificato e collaudato secondo la suddetta Direttiva europea.

Alla luce di quanto sopra esposto, per quanto riscontrabile da questa Agenzia, è da ritenersi superfluo formulare quesiti al MATTM come previsto nel verbale della seduta del 08/04/2019 (Nota di riunione 1/2019).

Qualora di diverso avviso, il MATTM che legge per competenza - così come eventualmente gli altri componenti della Commissione - potrà esprimersi in merito. Si coglie l'occasione, nello spirito di trasparenza, correttezza e collaborazione, per chiedere di acquisire ufficialmente l'istanza/diffida del comitato "No Fly zone" citato dal Presidente della Commissione nel corso dell'ultima riunione nonché tutti gli atti di risposta degli Enti indirizzati dalla stessa

Napoli, il 08/05/2019

*I Funzionari: Dot.ssa Emanuela BUONOCORE ; Dott. Agostino MIGLIACCIO*

*il Dirigente U.O. Agenti*

*Giovanni IMPROTA*

### RELAZIONE N. 3 - Rotte di decollo -

Il proponente richiede nelle sue note descrittive del Piano di Sviluppo - paragrafo:5.5 Mitigazioni e compensazioni di utilizzare la de

*Gli scenari illustrati ai paragrafi precedenti, confermano la validità e necessità delle misure di mitigazione e compensazione già individuate nel SIA ed in particolare:*

- *diversificazione delle testate per le operazioni di decollo, i cui effetti ambientali ne raccomandano l'adozione appena possibile.*

La proposta:

**Tabella 5-3 Utilizzo pista condizioni future.**

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

La Regione VENETO attraverso il Parere della sua Commissione VIA regionale INDICA al CTVIA quanto segue:

26. Il decollo in direzione Treviso dovrebbe rimanere residuale ed emergenziale e qualora venissero confermati i decolli verso Treviso, questi dovranno essere distribuiti nell'arco della giornata e non concentrati in una fascia oraria ristretta, evitando le prime ore mattutine e le ore serali;	Trattato dalla prescrizione 2 come disposta dal presente parere (cfr dopo) in cui si è necessariamente tenuto conto dell'omogeneità della tutela del territorio
--	---

La Regione Veneto richiede l'azzeramento totale delle possibili mitigazioni in adozione richiedendo sostanzialmente che i decolli rimangano distribuiti allo stato attuale dove solo il 5/6% dei movimenti aerei passano verso il Comune di Treviso.

Questo scenario modifica totalmente gli equilibri della zonizzazione acustica aeroportuale dell'area di influenza del Piano di Rischio, azzerando tutte le precauzioni sia precedentemente raccomandate dalla stessa Commissione Tecnica giudicante, sia dell'impianto mitigatorio enunciato nel Master Plan che giustificava la richiesta di ampliamento delle attività fruibili dello scalo.

La Commissione, nel sopra citato Parere, alla prescrizione 2 accetta quasi in toto la richiesta della Regione Veneto e del Comune di Treviso che non vogliono aerei in sorvolo sul territorio del citato capoluogo di Provincia come si evince dalla tabella sotto riportata

- l'uso della pista dovrà prevedere

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

Non accoglie invece le richieste del comune di Quinto enunciate nelle sue recenti

osservazioni pubbliche alla VIA (2019) in questione:

## MITIGAZIONI

- ✓ Ripartizione del 50% dei decolli su Treviso
- ✓ Esecuzione del 100% dei decolli su Treviso nei mesi di Giugno, Luglio e Agosto dalle ore 19.30 alle ore 23.00 per permettere alla comunità di Quinto di Treviso di poter godere delle iniziative di aggregazione sociale che verranno realizzate nel centro del paese senza continue interruzioni dovute agli aerei in decollo.

Il Comune di Quinto è l'area che sopporta da sempre il quasi totale traffico aereo e reputiamo iniquo e inspiegabile che la Commissione Tecnica VIA nelle prescrizioni non abbia tenuto conto e preso in considerazione le richieste dell'amministrazione comunale dell'area più colpita, dei suoi impatti e delle sue conseguenze essendo la zona che per prima dovrebbe usufruire dei compensi e dalle mitigazioni.. Ricordiamo che il suddetto Comune ha già dovuto spostare un istituto scolastico da sotto alle rotte ed un altro (un asilo per l'infanzia) menzionato nel Parere in oggetto gli è già stata decretata la delocalizzazione. Ritenuto il fatto che questo procedimento è uno "STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE" che prevede anche la fase progettuale di approfondimento per la gestione al 2030 dell'aeroporto di Treviso, **è a nostro avviso ragionevole nei termini di legge e di applicazione delle procedure, che la Commissione Tecnica VIA accolga, anche se in modalità sperimentale e nell'arco di uno spazio temporale di almeno 6 mesi, le richieste del Comune di Quinto di Treviso, specificando che tale operazione venga monitorata con apposita Centralina di tipo V e che, venga ubicata sulla testata 25 nei pressi delle prime case in Via Pelosa e Via Nogarè situate nel comune di Quinto.** Considerando che come previsto dalla Prescrizione 2 di codesto parere, l'ente vigilante è MATTM e aggiungiamo noi con la collaborazione di ENAC e ARPAV, si potrà essere certi dopo i 6 mesi di monitoraggio di un quadro molto esauriente delle possibili applicazioni delle mitigazioni in oggetto così da modulare dei pareri e delle prescrizioni adatte alla situazione. A favore della richiesta qui proposta va fatto notare che ad oggi né le sperimentazioni delle nuove rotte fatte dall'Aeronautica Militare, né la Commissione aeroportuale ex articolo 5, né ENAC, né il Gestore aeroportuale hanno dato un parere definitivo a tale applicazione della ripartizione dei movimenti, ciò conferma, quindi, l'opportunità di continuare la fase sperimentale.

Non è comprensibile che la CTVIA accolga la richiesta della Regione Veneto messa in dubbio anche per il modo in cui è stata eseguita e che ha creato un putiferio mediatico qui a Treviso come lo spiega questo articolo del giornale locale La Tribuna del 19 Aprile di quest'anno.

# TREVISO

Treviso Corsodel Popolo, 42  
Centralino 0422/417.611  
Fax 0422/579.212  
Abbonamenti 800.420.330  
Pubblicità 0422/575611

**STORAGE**<sup>®</sup>  
GENERAL MERCHANDISE  
VIA TOMMASO SALSA 2/B - TREVISO

IL FUTURO DELLO SCALO

## Canova, osservazioni accolte in 24 ore Dal Zilio: «Pronto ad andare in Procura»

La Regione ha bocciato i decolli sulla città come chiesto da Conte. Ma Save ricorda: da Venezia solo un parere consultivo

Andrea De Polo

Cronaca di una turbolenza: il sindaco di Treviso chiede alla Commissione Via regionale di bocciare i decolli sopra la città (dopo che la Via nazionale li aveva appena approvati); 24 ore dopo la Regione acconsente, 48 ore dopo il sindaco di Quinto (Comune beffato perché dovrebbe accollarsi tutti i decolli) minaccia di portare le carte in Procura. Il motivo? Lo spiega lo stesso sindaco Mauro Dal Zilio, che per fare chiarezza ha chiesto anche un incontro al Ministero dell'Ambiente: «Una cosa mai vista. Ci hanno messo dieci anni per esprimere un parere e lo hanno modificato in 24 ore dopo la richiesta del sindaco Conte. Domani (oggi, ndr) farò richiesta di accesso agli atti e valuterò le tempistiche di arrivo delle osservazioni di Treviso, nonché il loro inserimento nel documento della Via. Poise serve andrò direttamente in Procura».

SOSPETTI E PAURE

Il timore di Dal Zilio (e anche di Fabio Pezzato, consigliere Lista Manildo) è che la commissione regionale abbia in qualche modo detto «sì» a Conte ben prima di ricevere, in zona Cesarini, le sue osservazioni. Il perché è, appunto, materia da avvocati. «Una vicenda assurda» rincara Dal Zilio, «la commissione nazionale si era già espressa, qual è il senso del parere della commissione regionale? Ora "i fenomeni" se ne sono usciti con un parere contrario. A Roma dovranno valutare se riprendere per mano tutto il malloppo e rimandarlo indietro?

Quella di Conte è una vittoria di Pirro che non servirà a nulla. A meda fastidioso che per generare tutto questo siano bastate 24 ore».

DECOLLI CONTESTI

A Quinto e Treviso i cittadini capiscono poco della querelle e alzano gli occhi per capire da che parte decolli il Ryanair di turno, visto che negli ultimi giorni la vicenda si è complicata. Save-Aertre, gestore del Canova, non prende (ancora) posizione. Ufficialmente fatto ciò che ha deliberato lo scorso 29 marzo il Ministero dell'Ambiente: il 21% dei decolli dello scalo Canova può essere spostato sopra Treviso, così da alleggerire Quinto. Le osservazioni della Regione (che includono la richiesta di Conte di mantenere la situazione attuale, con decolli verso Treviso solo in caso di particolari condizioni climatiche) potrebbero essere accolte o ignorate dal Ministero.

LO SCINTO

Il sindaco del capoluogo è convinto che «la Via nazionale abbia espresso un parere provvisorio in attesa di valutarne altri della Via regionale, di cui terrà conto». Nelle 70 pagine redatte dal Ministero dell'Ambiente, però, si dà semplicemente «parere positivo allo strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 del Canova» limitando il piano (che prevede i decolli su Treviso) al rispetto di alcune prescrizioni come la riduzione dell'impatto acustico, la mitigazione dei rumori, il controllo delle emissioni. Insomma, nei documenti ufficiali sarebbe tutto già deciso, in attesa del prossimo colpo di scena. —



Sopra il sindaco di Quinto, Mauro Dal Zilio; sotto il primo cittadino di Treviso, Mario Conte. A destra un volo Ryanair sopra le case di Quinto

IL SINDACO DI TREVISO

### «Il ministero dovrà ascoltarci Grave dubitare dell'onestà»

Presentare un'osservazione che chiede il contrario di quanto appena approvato dal Ministero, e vederla "passare" senza intoppi (all'unanimità in commissione Via regionale) in 24 ore. «Abbiamo agito nelle tempistiche previste dalla normativa» taglia corto il sindaco Mario

Conte dopo le accuse del collega Dal Zilio. «Se lui mette in dubbio l'onestà della commissione è grave. Noi abbiamo atteso la pubblicazione ufficiale della Via nazionale, ci siamo messi a studiare e abbiamo emesso un documento con alcune semplici richieste, frutto di anni di studi da

parte degli uffici. Non capisco di cosa ci stiamo stupendo, Dal Zilio conosce la materia. La Via è composta da professionisti altamente specializzati e ha ritenuto che le osservazioni fossero degne di essere inserite». Altra partita: capire se e quando il documento della Regione, che re-

cependo la richiesta di Conte boccia i decolli sulla città, sarà recepito dal Ministero. «La Via nazionale aveva espresso un parere provvisorio in attesa di valutare altri della Via regionale. Auspicio che se ne tenga conto» conclude Conte. «Banalmente, basta una planimetria dell'aeroporto per osservare la densità di popolazione verso Treviso e verso Quinto e capire dove sono superiori le problematiche. Dovremmo quantificare le opere di mitigazione verso Treviso, diventerebbero inestimabili. I voli si possono dividere, ma le opere di mitigazione no». —

E' comprensibile che nessuno voglia gli aerei sopra la testa, anche alla luce di recenti ma non ultimi fatti accaduti sulle nostre teste, ma La CTVIA deve essere imparziale e non aggiustare le prescrizioni in base alla forza delle pressioni e degli interessi politici in corso. Le prescrizioni dovrebbero compensare e mitigare rischi non da poco. Qui rischiamo la vita quotidianamente dovuto alla negligenza e alla non applicazione dei provvedimenti emanati per legge. Il MATTM richiede all'aeroporto di Treviso fin dal 1999 di applicare la VIA. Il Gestore attraverso ENAC presenta documentazione non idonea e la CTVIA ha dato negli anni sempre pareri negativi e ad oggi ci ritroviamo con situazioni paradossali e a rischio incidente aeronautico come il fatto successo il 29 giugno:

# Sfiorata collisione tra due Boeing Inchiesta sull'aeroporto Canova

Autorizzazione contemporanea ad atterraggio e decollo. I due velivoli si sono trovati uno davanti all'altro in pista

**TREVISO.** Ore 10.55 del mattino. Martedì 7 maggio. Treviso, aeroporto Canova, a San Giuseppe. Un Boeing della Ryanair carico di passeggeri diretti in Germania ha l'autorizzazione al decollo. Si muove, sta per entrare in pista e spingere al massimo i motori. Chiede conferma dell'operazione alla torre che dà il via libera: «Affirm, cleared to take off». «Decolla». Nel momento in cui il pilota inizia a dare gas ai motori quasi per istinto getta l'occhio al finestrino di destra che sta per entrare nella visuale della pista di decollo da imboccare e vede davanti a sé le ali e i carrelli di un altro Boeing in fase di atterraggio sulla stessa rotta. Secondi di concitatissime comunicazioni radio poi l'arresto, e il pilota del volo in atterraggio che dopo essere rimasto fino all'ultimo con la cloche pronta a riportare in alto il muso dell'aeroplano, atterra.

## TUTTO IN 20 SECONDI

Disastro o vita, per determinarlo sono stati decisivi venti secondi, il sangue freddo dei piloti dei due aerei e la rapidità con la quale la torre di controllo dell'aeroporto Canova di Treviso ha ripreso in mano la situazione. Perché fino a quel momento, incredibile ma vero, il Boeing diretto in Germania aveva avuto tutte le autorizzazioni per dare gas ai motori sulla pista di decollo, e quello che stava volando sui cieli di Quinto aveva avuto poco prima l'ok all'atterraggio. Tra un velivolo e l'altro «appena due miglia», quattro chilometri scarsi in linea d'aria, racconterà uno dei piloti riferendosi di essersi reso conto di quel che stava accadendo vedendo in aria venire verso di lui le luci di un altro velivolo. Due miglia, distanze che un

Boeing 737 percorre nel giro di istanti, anche se in fase di atterraggio, distanze che diventano nulle quando si ha nelle mani il destino di decine e decine di persone e aeroplani che pesano 56 tonnellate.

## L'INCHIESTA

Quel 7 maggio, in aeroporto, tutto ha continuato a scorrere come sempre, tra valigie e check-in. Idem dentro i due aeroplani della Ryanair, dove al massimo nel volo per Amburgo si è avvertita una brusca frenata e una pausa

## L'incidente evitato per una manciata di secondi L'allarme via radio

di attesa prima della spinta verso il decollo. Sulla Torre di controllo e nelle due cabine di pilotaggio però sono stati sudori freddi. E così anche negli uffici dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo che dopo la segnalazione obbligatoria del fatto partita da Treviso ha immediatamente avviato una inchiesta per «inconveniente grave». Inchiesta che «serve per evitare futuri incidenti» spiega l'Agenzia sottolineando che «non intende attribuire colpe» soprattutto se il fatto – come in questo caso – non ha avuto conseguenze tali da far scattare anche l'inchiesta in Procura.

Ma due mesi dopo il rischio di impatto tra i due Boeing, la pubblicazione della relazione fatta dagli ispettori dell'Agenzia dopo aver sentito piloti, responsabili della torre ed aver fatto sopralluoghi all'aeroporto Canova, non è certo rosea. —

Federico de Wolanski



SOPRA un Boeing Ryanair in decollo dal Canova. SOTTO un atterraggio sulla pista, sullo sfondo il campanile di S. Nicolò e la Torre civica

## LA POLEMICA

# Manera: «Lo scalo, un valore» Il comitato: «E la salute no?»

Botta e risposta tra l'assessore all'Ambiente di Treviso e i cittadini che si battono contro lo sviluppo "selvaggio" Dal Zilio: non mollo la battaglia

**QUINTO.** «Aver difeso il nostro aeroporto con le unghie e con i denti è stato un piccolo grande passo per la logistica di questo evento». Con queste parole, lo scorso 24 giugno, l'assessore alle Politiche ambientali

del Comune di Treviso Alessandro Manera esultava per la notizia della scelta di Milano-Cortina come sede dei giochi invernali 2026. Sottolineava, quella di Manera, che non è andata giù al comitato che, da tempo, si batte contro lo sviluppo dell'aeroporto Canova. E infatti ha diffuso un comunicato in cui non le manda a dire: «Certe affermazioni hanno del ridicolo, l'aeroporto Canova non è stato difeso

da nessuno: l'attività è stata incrementata, nell'assoluto silenzio di tutti in sfregio ai vincoli imposti dalle istituzioni. Ricordiamo all'assessore che il recente parere positivo della commissione Via nazionale non è un parere definitivo». Quindi l'attacco. «Chi erroneamente si ritiene non coinvolto dalle problematiche ambientali derivanti dalla gestione aeroportuale, pontifica l'indispensabile ruolo per l'econo-



Uno dei cartelli di protesta in un recente sit-in del comitato

mia locale, ritenendolo una risorsa dimenticano qualità della vita, salute e sicurezza».

E in attesa del pronunciamento definitivo da parte del ministero, che aveva accolto con 10 prescrizioni di certo non sottili il masterplan del Canova, all'amministrazione di Treviso arriva il messaggio dell'ex primo cittadino di Quinto Mauro Dal Zilio, oggi vicesindaco con delega alle Problematiche aeroportuali, che oltre a non avere alcuna intenzione di mollare la battaglia per suddividere i decolli del Canova anche su Treviso, alleggerendo Quinto, lancia l'appello: «Treviso si unisca all'Ancai (unione Comuni aeroportuali), per difendere assieme i nostri territori». —

A.B.V.

## Paura a San Giuseppe

LA RELAZIONE

# «Mancano strumenti e procedure aerei in arrivo si rilevano a vista»

La durissima relazione dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza in Volo. Richiesta di modifiche a Enac

TREVISO. Quella mattina, nell'arco di venti minuti, sull'aeroporto di Treviso gravitavano sette voli: quattro in arrivo e tre in partenza. A coordinarli come sempre il tandem tra aeronautica militare e torre di controllo.

La prima guida il traffico aereo fino all'avvicinamento all'aeroporto di Treviso cedendolo poi alla seconda, che di contro gestisce atterraggi e decolli per poi lasciare il volo nelle mani dell'aeronautica militare. L'Ansv (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) ha passato in rassegna tutti comandi impartiti via radio agli aerei dall'uno e dall'altro punto di controllo, secondo dopo secondo; ha ascoltato i responsabili; ha consultato radar e tabulati. Poco meno di due mesi al termine del quale la relazione lascia poco alla fantasia.

## L'ERRORE

Secondo quanto ricostruito dall'agenzia a determinare la situazione sarebbe stato una errata interpretazione «in buona fede» (sottolineano gli ispettori) di una comunicazione radio con cui l'aeronautica militare cedeva alla torre di controllo la gestione del volo in arrivo. Comunicazione che è stata confusa con un'altra relativa alla gestione del volo in partenza che di lì a poco sarebbe stato ceduto alla gestione dell'aeronautica (in 22 minuti sul Canova gravitavano sette voli: quattro in arrivo e tre in partenza) in virtù del «tandem» specificato sopra. A permettere di recuperare con rapidità vertiginosa la situazione sono stati i piloti, e una comunicazione radio che in 23 secondi ha evitato l'incidente bloccando l'aereo in decollo pochi istanti prima di dare



Il decollo di un aereo, la relazione sull'inconveniente dell'Agencia nazionale per la sicurezza del volo, e la sala partenze del Canova

«Non è possibile in particolari momenti distinguere i ruoli nelle operazioni a terra»

gas e permettendo all'altro di atterrare.

## LE CAUSE

Non sarà compito dell'agenzia attribuire responsabilità, come specifica la relazione, ma fare chiarezza sì. E quanto scrivono gli ispettori è chiaro: «Pare ragionevole ritenere che l'accaduto sia riconducibile alla consuetudine delle operazioni ordinarie»

te condotte in torre di controllo» spiegano. Quanto segue è peggio, perché l'altra ragione è «la mancanza di qualsivoglia strumento e/o procedure che consenta di avere una chiara cognizione circa la posizione e la distanza del traffico in avvicinamento all'aeroporto in un orizzonte più ampio di quello consentito dalla semplice vista, in relazione alle condizioni meteo».

Al Canova si va a vista? L'Ansv prosegue: «In termini di procedura sembrano mancare chiari e definiti metodi che diano evidenza dell'unico soggetto (aeromobile, veicolo, persona) che avendone



titolo o dietro autorizzazione, possa impegnare la pista». Un problema che si evidenzia in maniera maggior in un aeroporto con un'unica pista per decolli e atterraggi (e tanto traffico, andrebbe aggiunto), dove «manca distinzione tra ruoli tra chi opera nelle procedure di terra e chi (torre di controllo) abbia esclusiva competenza nelle operazioni di pista»; situazione che «in determinati momenti rende impossibile distinguere dove finisce una fase e inizia un'altra».

## PRESCRIZIONI

Seguono una serie di indicazioni, o per meglio dire pre-

scrizioni. La prima delle quali all'indirizzo di Enac (ente per l'aviazione civile): «Dotare la torre di controllo di Treviso di un ripetitore radar da cui la torre possa trarre le necessarie indicazioni sulla posizione dei velivoli nello spazio aereo circostante», ma anche «sviluppare procedure e metodi per dare evidenza circa l'unico soggetto autorizzato a impegnare la pista».

La seconda prevede una serie di «controlli saltuari sull'aeroporto di Treviso per verificare aderenza e coerenza alle normative sulla gestione operativa». Andava tutto bene? —

F.D.W.

IL PUNTO

## Il piano Save nel limbo di una scelta tutta politica

TREVISO. Alla fine, che fine hanno fatto i voli sulla città? Si faranno 2.500 decolli annui verso Treviso autorizzati dalla Via nazionale? O prevarrà lo stop ad ogni decollo sulla città decretato tardivamente dalla Commissione Via della Regione ribaltando il parere del ministero dell'Ambiente? Domande senza risposte. Perché da oltre due mesi il piano di sviluppo aeroportuale disegnato da Save per il Canova è finito in un limbo: ad un passo dall'approvazione, ma senza averla. Perché il «fermi tutti» dato dalla Commissione regionale ha fatto rimesso ogni decisione sul futuro dello scalo e sulle rotte a Roma, dove bisognerebbe fare sintesi. A chi spetta l'onere? Al ministro dell'Ambiente cinquestelle Sergio Costa? O al grillino Toninelli? E la Lega che in Regione comanda, a Roma potrebbe mai tacere anche se le questioni non sono ministeriali in mente di sua competenza?

Chi giova da questa situazione è di fatto il gestore dello scalo, che nell'impasse amministrativa di fatto non ci perde quasi nulla visto che già oggi i voli sono quasi al limite richiesto per il 2.030, e così pure i passeggeri. Ogni giorno di limbo in più, è in realtà un limbo sui progetti correlati all'approvazione del piano: viabilità, passerella pedonale, approfondimenti di indagine sull'inquinamento, interventi sulle case di Quinto per la riduzione dei danni dovuti al «vortex strike», e così pure lo screening sanitario sulla popolazione.

Sono tutti interventi vincolati all'autorizzazione del piano, e da effettuarsi prima di ogni altra cosa. Ma se il piano non si autorizza? —

F.D.W.

Se il MATTM deve vigilare come è descritto nelle varie prescrizioni non deve permettere come succede nella presentazione del quadro sintetico di previsione del traffico Movimenti/Passengeri descritto dalle tabelle nel Parere nr. 3096 del 2/8/2019 preveda al 2030 un max di movimenti/anno di 22500 e a dicembre 2019 ci troveremo con 25000 voli all'attivo. Questo fattore è da tenere in considerazione sia per quanto riguarda la definizione del quadro delle misure di mitigazione sia per quanto riguarda il piano di monitoraggio e soprattutto il rispetto delle prescrizioni che già ad oggi non c'è. Alla luce di ciò va richiesta alla Commissione VIA una maggior attenzione, precisione e maggior vigilanza nell'applicazione delle prescrizioni di modo che il Gestore Aeroportuale e il Proponente non continuino a considerare i pareri CTVIA «carta straccia».



# I numeri del Canova Aeroporto, è boom verso i 25mila voli «E' il picco massimo»

► Report di Assaeroporti: 18.638 movimenti ► Il master plan prevede 19mila decolli e 2,5 milioni di passeggeri nei primi 9 mesi e alcune destinazioni già spostate a Venezia

## L'ANALISI

TREVISO Canova da record. L'aeroporto di Treviso è nella top 5 nazionale per quanto riguarda l'aumento del numero di voli negli scali con più di 15mila movimenti. Il dato emerge dall'ultimo report sfornato da Assaeroporti, l'associazione italiana dei gestori degli scali. Da inizio gennaio a fine settembre il Canova ha visto il passaggio di 18.638 aerei, tra decolli e atterraggi. Per un aumento dell'8,4% rispetto allo stesso periodo del 2018. Solo nel mese di settembre se ne sono contati 2.082. Di questo passo alla fine dell'anno si sfiorerà quota 25mila. Tra gennaio e settembre, per la precisione, ci sono stati 14.669 voli commerciali, quelli di linea per i passeggeri, e 3.969 voli dell'aviazione generale, gli aerei privati e quelli dell'AeroClub. Le proiezioni oggi dicono che alla fine dell'anno si potrebbe arrivare a un totale pari a oltre 19.500 aerei passeggeri.

## LA PUNTA MASSIMA

È il picco. Non si andrà oltre. Anzi, si tornerà un po' indietro. Savec/AerTre, la società che gestisce il Canova, ha fissato il tetto massimo a 19mila movimenti all'anno per i voli commerciali: «È la dimensione operativa massima per l'aeroporto di Treviso». L'operazione di rientro nei limiti previsti dal master plan per lo sviluppo dello scalo è già

iniziata. Alcuni voli sono stati spostati a Venezia. A cominciare da Ryanair da e per Londra, uno dei più affollati. L'obiettivo verrà raggiunto in modo graduale nei prossimi mesi. È necessario ricalibrare il traffico. Il master plan da 53 milioni di euro dice che nel 2029 verrà raggiunto il limite complessivo di 22.500 voli (15mila commerciali e 7.500 privati). Ma già oggi si è sopra a tale soglia. Basti pensare che l'anno scorso si è arrivati a 22.911 movimenti. Ecco perché quelli registrati adesso saranno gli ultimi record. Oggi tra i voli di linea spiccano quelli internazionali: da gennaio a settembre sono stati 9.507 (8.837 in Europa) contro i 4.762 nazionali. Aumenta anche il numero di passeggeri in transito. A settembre è già stata superata la quota di 2,5 milioni. Per un aumento che sfiora l'1%. La media è di 170 persone per ogni aereo. Continuando così si supererà la soglia di 3,3 milioni di passeggeri registrata alla fine dell'anno scorso.

viene recitata dagli spostamenti internazionali. Sono stati quasi 1,7 milioni i passeggeri che tra gennaio e il mese scorso hanno preso un volo per l'estero o sono rientrati da un'altra nazione. Il traffico nazionale, invece, ha contato poco più di 814mila passeggeri. E gli aerei privati? Su questo fronte non incidono troppo. Negli ultimi nove mesi hanno trasportato circa 4.800 passeggeri. Ma il dato è gonfiato dal fatto che in questo periodo sono stati dirottati su Treviso una serie di aerei in più dell'aviazione

## LA FETTA PIÙ IMPORTANTE

Anche qui la parte del leone

## LA PARTE DEL LEONE LA FANNO GLI SPOSTAMENTI INTERNAZIONALI CON 1,7 MILIONI DI VIAGGIATORI



IL VOLUME DEL TRAFFICO A settembre è già stata superata la quota di 2,5 milioni di passeggeri. Continuando così si supererà la soglia di 3,3 milioni registrata lo scorso anno

generale a causa di lavori sulla pista dell'aeroporto di Venezia. In ballo non c'è solo il rinvio al ribasso del numero di voli di linea. Ma anche la mitigazione degli impatti ambientali. Per questo capitolo il master plan prevede l'investimento di quasi 6 milioni di euro. Anche per proteggere i tetti delle case di Quinto esposte al rischio di vortex strike, cioè la formazione di vortici d'aria in corrispondenza del passaggio degli aerei che fanno alzare le tegole. All'inizio di ottobre Guido Favaro ha battuto



Ryanair proprio su questo terreno vedendosi confermare in secondo grado il risarcimento dei danni causati il 27 agosto del 2009 dal passaggio di un aereo in fase di atterraggio ad appena 70 metri di altezza rispetto alla propria casa. La compagnia low

**GRANDI CURE** L'aeroporto Canova è nella top 5 nazionale per numero di voli: nei primi nove mesi di quest'anno sono già aumentati dell'8,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso

cost dovrà rifondere alla famiglia le spese del giudizio di secondo grado per circa 8.500 euro, oltre ai circa 25mila euro stabiliti nel primo grado di giudizio.

## LA PROTESTA

E il comitato di cittadini che si batte contro lo sviluppo del Canova va all'attacco. «Il giudice ha ritenuto attività pericolosa il non rispetto del piano di volo previsto a 105 metri e risultante invece a 70 metri dal tetto - sottolinea il presidente Giulio Corradetti - nella realtà i movimenti quotidiani degli aerei vengono effettuati a un'altezza di molto inferiore ai 70 metri dal tetto dei fabbricati nel centro di Quinto. È una condizione verificabile da chiunque».

Mauro Favaro



## RELAZIONE N.4 - Piano di monitoraggio e centraline -

IL PROGETTO DI MONITORAGGIO riportato alla Prescrizione 5 non descrive in modo esplicito i tipo di piano che dovrebbe essere eseguito. Per lo meno vanno menzionate le **LINEE GUIDA ISPRA, Capitolo-1.2 Componenti del sistema di monitoraggio**.

Vanno menzionate per lo meno la tipologia delle centraline di monitoraggio:

- Stazioni di monitoraggio ambientale (**A**) non è necessario attribuire a ogni evento rumoroso la specifica causa
- Stazioni di monitoraggio del rumore aeroportuale (**M**) è necessario distinguere gli eventi di origine aeronautica valutazione dell'indice LVA e/o dell'estensione delle zone A, B, C.
- Stazioni per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore (**V**) è necessario rilevare i diversi parametri che caratterizzano il singolo evento rumoroso e attribuirlo correttamente, in maniera univoca, all'aeromobile responsabile.

Numero e posizione:

- Criteri per il calcolo del numero delle stazioni
- Almeno due stazioni sensibili al singolo movimento per ogni traiettoria dello scalo
- Indicazioni ai fini di un'indagine preliminare l'ubicazione della stazione di misura.

Inoltre le metodologie di comunicazione dei dati:

- Il centro di elaborazione dati deve essere in costante collegamento con le stazioni periferiche di misura. La trasmissione deve avvenire almeno una volta ogni 24 ore per tutti i 365 giorni dell'anno!
- Il gestore del sistema deve effettuare almeno una volta al giorno le operazioni di controllo e verifica dell'effettiva trasmissione dei dati e deve trasmetterli A Comuni interessati e Regione Veneto.

NON MENZIONARE NELLE PRESCRIZIONI L'INSTALLAZIONE DELLE CENTRALINE DI TIPO "V" è a nostro avviso una dimenticanza grave e necessaria.

Va osservato che, nella logica del legislatore, la determinazione su base previsionale dell'intorno aeroportuale precede l'installazione del sistema di monitoraggio. La scelta dei siti di misura dovrebbe quindi essere successiva sia alla definizione delle zone A, B, C nell'intorno aeroportuale, sia alla definizione delle procedure antirumore, di competenza della Commissione Aeroportuale. Allo scopo di monitorare l'estensione dell'intorno aeroportuale e rilevare valori puntuali dei descrittori acustici del rumore dovuto ai sorvoli degli aeromobili, alcune postazioni di misura possono essere posizionate anche all'esterno di esso: tali postazioni, se discriminano correttamente il rumore aeroportuale dalle altre sorgenti, garantiscono la verifica del rispetto dei limiti dell'infrastruttura al di fuori della fascia di pertinenza.

Il monitoraggio nella fase precedente alla determinazione dell'intorno aeroportuale assume il significato di una valutazione della situazione esistente, a salvaguardia dell'esposizione della popolazione al rumore ambientale, di cui il rumore aeroportuale è spesso la parte predominante, e va quindi condotto prevalentemente presso le aree abitative in prossimità dell'aeroporto. I risultati di tale monitoraggio possono essere tenuti in considerazione nella determinazione dell'intorno aeroportuale, insieme a una necessaria e opportuna valutazione delle destinazioni urbanistiche previste e i piani di sviluppo dell'aeroporto. L'individuazione o la modifica delle curve di isolivello LVA e/o delle procedure antirumore di un aeroporto comporta necessariamente un'attenta valutazione ed, eventualmente, una riconsiderazione della localizzazione di ciascuna stazione di monitoraggio o, quantomeno, di quelle interessate dalle modifiche.

Specificare sempre tutti gli oneri a carico del Gestore Aeroportuale.

E' dalla sua nascita come aeroporto civile che il Canova, nonostante le bocciature ed i pareri negativi sentenziati negli anni dalla CTVIA, non si aggiorna alle norme del monitoraggio perciò il Parere e le conseguenti prescrizioni dovrebbero definire una volta per tutte questa grave anomalia.

## RELAZIONE N. 5 - Prescrizioni MiBACT -

Recentemente sono stato reso noto in .DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024980.02-10-2019 il Parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo (MiBACT). Anche se non vincolante tale parere è in sintonia con il quadro e gli indirizzi mitigatori. Va quindi aggiornato il quadro delle prescrizioni del Parere inserendo integralmente i termini esecutivi suggeriti dal MiBACT come qui sotto riportato.

**Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza** (prescrizioni nn. 1-2-3): ANTE OPERAM - Fase propedeutica alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Venezia e per le province di Belluno, Padova e Treviso.

1. Per le aree a parcheggio previste nell'area aeroportuale dovrà essere previsto un progetto di mitigazione paesaggistica e uno di mitigazione ambientale intervenendo con un inserimento significativo di vegetazione arborea/arbustiva e con materiali di pavimentazione drenanti. La componente arborea dovrà essere prevista sia lungo il perimetro dei parcheggi, anche con più filari arborei, sia all'interno dei parcheggi stessi;
2. Compatibilmente con le esigenze tecniche e funzionali, il nuovo deposito carburanti (13) dovrà essere schermato in direzione della strada Noalese, ossia sul lato nord e est, con vegetazione arborea;
3. Lungo il lato sud, verso l'area SIC e verso il Sile, per l'area 11 dovrà essere redatto un progetto di mitigazione rispetto al corso del Sile, compatibilmente con le esigenze funzionali, usando tutti gli spazi liberi di margine e incrementando eventualmente quelli esistenti all'interno, da impiegare per la messa a dimora di soggetti arborei d'alto fusto che riducano il più possibile l'intervisibilità con la fascia paesaggistica importante del corso del Sile;

Va ricordato che nel parere interlocutorio negativo del 14 maggio del 2007, la Commissione CTVIA aveva dato delle prescrizioni una delle quali così riportava:

### COMPENSAZIONI:

a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area a verde con messa a dimora di alberi, arbusti ed essenze prative per un'estensione di almeno 10 ettari, anche non contigui, ma nei comuni limitrofi all'aeroporto, assumendone la manutenzione. Il progetto definitivo ai sensi della L. 109/94 e del regolamento LL.PP. 554/99 dovrà essere consegnato ed approvato entro il 31/12/2007 alla Provincia di Treviso per i primi 5 ettari ed entro 2010 per i successivi 5 ettari; se non si ottempererà a questa richiesta il proponente dovrà realizzare opere pubbliche a favore, sempre della Provincia di Treviso, per un importo massimo di 1.800.000,00 euro".

Tale compensazione non è mai stata realizzata mai un soldo è stato speso e mai un albero è stato piantato, è quindi lecito pensare che, se non ben riportate, anche le attuali prescrizioni possano fare la stessa fine.

Va quindi specificato che il gestore deve (Ante Operam) presentare progettato di riqualificazione paesaggistica sia delle aree di parcheggio e delle altre segnalate nel decreto del MiBACT. Va evidenziato che le spese di progettazione e esecuzione del piano di risanamento devono essere a carico del Gestore. C'è già una richiesta quantificata per parte del progetto già formulata dall'Ente Regionale Parco del Sile il quale ha inoltrato nel 2017, con una nota al VS Ministero tale studio che riportiamo a seguire.

*Da La Tribuna di Treviso 23 LUGLIO 2017*

**Il Parco Sile a Save: vogliamo 2,6 milioni per il nuovo Canova**

L'Ente che tutela il fiume scrive al Ministero per l'Ambiente «Nuovi voli? Se paga boschi che assorbono gli inquinanti»

È un vero e proprio accerchiamento quello che si sta stringendo attorno a Save e al suo progetto di ampliamento di voli e infrastrutture per l'aeroporto Canova. I pareri contrari al progetto crescono di ora in ora e dopo l'affondo della Rachello Costruzioni, che ha minacciato un'azione legale per risarcimento danni contro Save, arrivano adesso le pretese milionarie dell'Ente Parco Sile di Treviso che come altri enti e privati cittadini ha scritto al ministero facendo le sue contestazioni al progetto inoltrato dalla società aeroportuale veneziana mettendo in chiaro di non essere intenzionata ad accettare che il piano passi senza una contropartita in termini di mitigazioni.

Ma non si tratta certo dei 3,7 milioni messi a bilancio da Save per ripagare la coibentazione sonora di alcune abitazioni, il rifacimento di alcuni tetti sottoposti al pericolo dei vortici causati dagli aerei in decollo e atterraggio, e il trasferimento della scuola di Quinto di Treviso, una spesa che già secondo il Comune guidato da Mauro Dal Zilio «basta appena all'edificazione del nuovo polo scolastico». La cifra chiesta dall'Ente Parco Sile è la quantificazione delle spese necessarie a piantumare tanti alberi e tante piante quanti ne servono per assorbire le emissioni degli aerei in decollo e atterraggio al Canova. Il conto, calcolato all'euro, equivale a 2 milioni 611.176 euro. Praticamente i due terzi di quanto Save contava di investire per ripagare il territorio dei suoi piani di ampliamento (i famosi 3,7 milioni). L'Ente parco l'ha calcolato confrontando le tabelle relative alle emissioni degli aerei, il numero dei voli previsti da Save nel piano di crescita di qui al 2013, la capacità di assorbimento delle varie specie autoctone. La richiesta viene suffragata sulla base delle leggi regionali per la realizzazione di boschi, dalle disposizioni del Comune di Treviso, dalle direttive europee e da ampia bibliografia citata nella relazione inviata al ministero per l'ambiente. Certo, è la battaglia di Davide contro Golia, ma l'Ente parco non si tira indietro: «È inutile parlare di protocolli di Kyoto e riduzione delle emissioni se non si attuano le disposizioni per la tutela dell'ambiente» dice Nicola Torresan, presidente del parco, «se Save vuole investire per aumentare i voli non può farlo prescindendo da un'ampia opera di tutela del territorio che va quantificata. Noi l'abbiamo fatto, Save deve contribuire alla salvaguardia dell'ambiente piantumando alberi capaci di assorbire le emissioni del traffico aereo che vuole portare in crescita». L'ente ha individuato aree a ridosso dello scalo, ma anche sulla linea delle rotte pianificate da Save (anche quelle contestate).

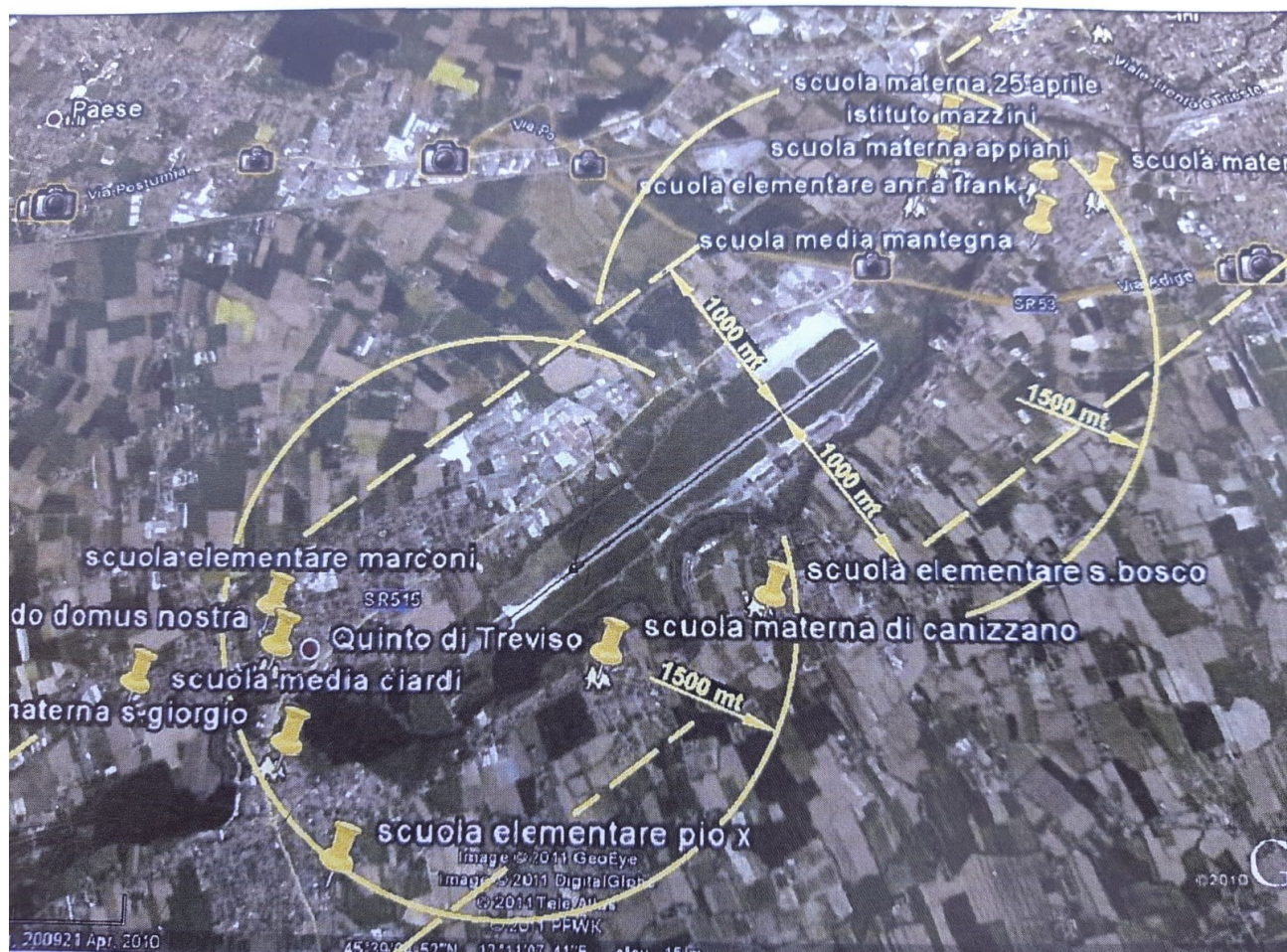
Si tratta, nei fatti, di decine di centinaia di piante autoctone, «alberi e cespugli la cui quantità e potenzialità è stata calcolata in base al periodo di vita della pianta al periodo di emissione dei gas» prosegue Nicola Torresan che nel documento ha il sostegno di tutta la giunta del parco.

Da Save, ad ora, nessuna replica al fuoco incrociato. Solo puntualizzazioni sulla congruenza del progetto con le necessità del territorio e della salute pubblica. Considerazioni che però si scontrano con la netta opposizione di numeri e dati citati da Comuni, associazioni, privati cittadini e pure imprese che stanno facendo fronte comune.

**Federico de Wolanski**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

## RELAZIONE N. 6 - Mappa scuole dintorni aeroportuali -



### NOTA FINALE

A concludere inseriamo una nota ricavata dalle Osservazioni al Pubblico con protocollo: DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0028787.19-12-2018 a cura della Deputata On. Spessotto Arianna, M5S e dei consiglieri Regionali Veneto del M5S che riguardo alla procedura di VIA espongono un problema che sicuramente sta a cuore al Ministero: la correttezza amministrativa con cui vengono eseguiti e applicate le prescrizioni riguardanti il PSA sia in fase di progettazione esecutiva, degli appalti e la caratterizzazione dei lavori sia per le attività in progetto che quelle precedentemente realizzate antecedenti a codesta procedura. Così essi scrivono:

*“Per quanto riguarda lo sviluppo dell'aeroporto Canova di Treviso va fatta un'ultima nota che*

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

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

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

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

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

La storia dei contestati lavori di rifacimento della pista ora sotto inchiesta ricorda che nel 2014, ad appena tre anni dalla fine dei lavori, nel manto cementizio si incominciarono ad intravedere delle vistose crepe. La cronaca racconta che un consigliere dell'amministrazione di Aertre, certo Zeno Giuliano denunciò il fatto e venne estromesso dal Consiglio. La società nascose tale problema ma l'anno scorso ha dovuto rifare di nuovo il manto della pista oramai troppo usurata e troppo pericolosa per gli aerei in atterraggio e in partenza. Va ricordato che la procura di Gorizia ha messo sotto inchiesta la regolarità dei lavori del rifacimento della pista e la veridicità dei quantitativi e della qualità dei materiali utilizzati. Per tutti questi fatti, sia la CT VIA ministeriale che ENAC, non in quanto Proponete, ma nelle vesti di Ente Pubblico controllore, dovrebbero mantenere un atteggiamento preventivo e cautelativo nei confronti del Gestore dello scalo, lasciando che la giustizia prima faccia chiarezza sul caso specifico anziché avvallare e confermare le richieste di ampliamento delle attività commerciali dello scalo”

Riguardo all'inchiesta in cui è coinvolto il gruppo SAVE e l'aeroporto di Treviso, consigliamo di leggere l'articolo apparso sul Fatto Quotidiano di un anno fa a firma Gianni Barbacetto nel quale si riporta tale frase. **“Per tenere allenata la memoria. Su questo articolo di un anno fa c'è scritto:**

**“i lavori compiuti negli aeroporti di Trieste-Ronchi dei Legionari, nel Canova di Treviso, nel Marco Polo di Venezia, nel Catullo di Verona e nel Guglielmo Marconi di Bologna. Aprendo domande**

*inquietanti: se la pista di un aeroporto viene realizzata, per risparmiare, con ghiaia intera, non lavorata, quanto viene messa in pericolo la sicurezza dei passeggeri?"*  
<http://www.giannibarbacetto.it/2018/11/22/lappaltopoli-del-nordest-truccate-gare-per-1-miliardo/>

Ha tutte le ragioni il giornalista a mettere in discussione la sicurezza dei passeggeri, difatti la pista del Canova seppur rinnovata ha durato pochi anni perchè l'anno scorso

Inoltre nonostante il Comitato abbia ripetutamente richiesto per i lavori del manto della pista dell'aeroporto eseguiti dalla ditta Mestrinaro nel 2012 **un carotaggio per prelevare un campione dei materiali utilizzati per quei lavori di rifacimento**, la CTVIA non si è mai permessa di intervenire con tale operazione di controllo. Stiamo parlando di una zona dove la falda acquifera sottostante alla pista è a non più di 5/10 mt. di profondità dove tutta la popolazione limitrofa attinge acqua potabile per uso domestico e alimentare in quanto non esiste l'acquedotto. Quindi con tutti i rischi che ne potrebbero conseguire se il materiale utilizzato per i lavori percolasse sostanze inquinanti.

CORDIALI SALUTI

Dante Nicola Faraoni per il Comitato Aeroporto Treviso

tel. 3468832810

comitatoaeroporto@tv@gmail.com