

**Pañella Monica**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

**Da:** dantenicola.faraoni@postacertificata.gov.it  
**Inviato:** lunedì 29 aprile 2013 16.03  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** V.I.A. MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.LIMITE VOLI MITIGAZIONI

E.prot DVA - 2013 - 0010221 del 06/05/2013

**Allegati:** osservazioni limite dei voli-mitigazioni.pdf; osservazioni limite dei voli-mitigazioni.pdf



osservazioni osservazioni  
ite dei voli-mite dei voli-r

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA  
OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.LIMITE VOLI MITIGAZIONI In allegato la  
richiesta in oggetto. Si prega cortesemente di protocollare il documento in allegato  
ai sensi dell'art. 53 del d.P.R. 445/2000.

Cordialmente  
Dante Nicola Faraoni



**Panella Monica**

---

**Da:** Per conto di: dantenicola.faraoni@postacertificata.gov.it [posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it]  
**Inviato:** lunedì 29 aprile 2013 16.03  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: V.I.A. MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.LIMITE VOLI MITIGAZIONI  
**Firmato da:** posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it  
**Allegati:** V.I.A. MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.LIMITE VOLI MITIGAZIONI; daticert.xml



V.I.A. daticert.xml  
PLAN AEROP

Message di posta certificata

Il giorno 29/04/2013 alle ore 16:03:16 (+0200) il messaggio "V.I.A. MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.LIMITE VOLI MITIGAZIONI" è stato inviato da "dantenicola.faraoni@postacertificata.gov.it" ed indirizzato a: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 1B884E94.0000EEEB.561AD1E3.7516EDB4.posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del  
Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti,  
l'Architettura e l'Arte contemporanea  
Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio  
Via San Michele 22  
00153 Roma

**Regione del Veneto**

Segreteria Regionale per l'Ambiente  
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale  
**Palazzo Linetti** - Calle Priuli  
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

**Provincia di Treviso**

Via Cal di Breda 116  
31100 Treviso

**Comune di Treviso**

Via del Municipio 16  
31100 Treviso

**Comune di Quinto di Treviso**

Piazza Roma 2  
31055 Quinto di Treviso

**Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**

Via Tandura 40  
31100 Treviso

**ARPAV**

Direzione Generale  
Area Tecnico – Scientifica  
Piazzale della Stazione 1  
35131 Padova

**ARPAV**

Dipartimento Provinciale di Treviso

Via S. Barbara 5/a  
31100 Treviso

**ENAC**

Direzione Centrale Regolazione Aeroporti  
Via di Villa Ricotti 42  
00161 Roma

**ENAC**

Direzione Operazioni Venezia  
c/o Aeroporto Marco Polo  
30173 Tessera Venezia

\*\*\*

I sottoscritti:

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione "**Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso**", in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso,

**ROMEO SCARPA**, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**SILVANA CARCHIDI** nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano, via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**UMBERTO LORENZONI**, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

Elio Mantini nato a Quinto il 18/01/1955 residente a Quinto in Via Costamala N° 38  
CF MNTLEI55A18H131S

Marco Moratto, nato a Treviso, il 13/10/1981, residente in Via Vecchia Sant'Angelo 13/B, codice fiscale MRT MRC 81R 13L 4070

Duregon Stefania nata il 24 novembre 1965 a Quinto di Treviso e residente a Quinto di Treviso in Via Monte Bianco n. 36 C.F. DRG SFN 65S64 H131K

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 residente a Treviso via Nogarè 4

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

**formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sulla:**

## **VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE**

### **PROCEDIMENTI V.I.A. E LIMITE DEI NUMERI DI VOLI**

Nel capitolo 2.3; I procedimenti di VIA inerenti l'Aeroporto di Treviso del documento delle integrazioni volontarie presentate da AerTre spa – Thetis, viene fatta una storiografia alquanto strana e inusuale della V.I.A. valutazione degli impatti ambientali dell'aeroporto di Treviso.

Interpretazione che esprime in modo chiaro due cose:

1. la VIA è un iter burocratico che se non si può superare, si ignora
2. l'aeroporto è un'azienda che deve fare numeri e quindi si deve espandere.

Che questa interpretazione sia realistica la si evince dalle varie tappe di espansione delle infrastrutture e delle capacità fruibili dell'aeroporto nel periodo 2002/2011 dentro il quale sostanzialmente l'iter di VIA è rimasto solamente un cumulo di dati respinti in gran parte dalla Commissione VIA con i pareri interlocutori negativi del 2006 e del 2007, in cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) disponeva delle precise indicazioni e limiti ai voli che non sono mai stati rispettati.

Nel 2007 e negli anni susseguenti la struttura aeroportuale si dota di nuova aerostazione, di nuovi parcheggi dentro e fuori della struttura aeroportuale e (quindi fuori dalla giurisdizione di ENAC che ha competenze di "padre e padrone" solo in ambito di struttura), amplia di nuovo l'aerostazione mentre voli e passeggeri aumentano. Tutto ciò sotto la prima presentazione della VIA: "*Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel Comune di Treviso*": istanza presentata da AERTRE S.p.A. in data 6 dicembre 2002 (richiesta di VIA per gli effetti dell'incremento del traffico aereo). Che gli impatti sul territorio siano aumentati nessuno può negarlo, anche se poi l'incompletezza delle analisi del quadro ambientale, non è sufficiente per un giudizio obiettivo definitivo come dimostra il parere interlocutorio negativo del 2007. E' proprio lo sviluppo degli interventi effettuati ignorando l'applicazione della VIA, nata da una legge europea con i propositi di *valutare gli effetti che un progetto produce su una pluralità di fattori biotici - quali l'uomo, la flora e la fauna - e abiotici - quali il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, il paesaggio, i beni materiali e il patrimonio culturale - nonché le reciproche interazioni, i quali complessivamente costituiscono l'ambiente in senso unitario e globale.* Basta fare riferimento alle direttive ed i principi concernente la VIA enunciati fin dal documento 85/377/CEE

**Direttiva del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985**  
**concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici**  
**e privati**  
(G.U.C.E n. L. 175 del 5 luglio 1985)

**IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE**

*visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 100 e 235; vista la proposta della Commissione (1); visto il parere del Parlamento europeo (2); visto il parere del Comitato economico e sociale (3);*

*considerando che i programmi d'azione delle Comunità europee, in materia ambientale del 1973 (4), del 1977 (5) e del 1983 (6), i cui orientamenti generali sono stati approvati dal Consiglio delle Comunità europee e dai rappresentanti dei governi degli Stati membri, sottolineano che la migliore politica ecologica consiste nell'evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, anziché combatterne successivamente gli effetti e affermano che in tutti i processi tecnici di programmazione e di decisione si deve tener subito conto delle eventuali ripercussioni sull'ambiente; che a tal fine prevedono l'adozione di procedure per valutare queste ripercussioni;*

*considerando che l'esistenza di disparità tra le legislazioni vigenti negli Stati membri in materia di valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati può creare condizioni di concorrenza ineguali e avere perciò un'incidenza diretta sul funzionamento del mercato comune; che è quindi opportuno procedere al ravvicinamento delle legislazioni, previsto dall'articolo 100 del trattato;*

*considerando che risulta inoltre necessario realizzare uno degli obiettivi della Comunità nel settore della protezione dell'ambiente e della qualità della vita;*

*considerando che, poiché i poteri d'azione all'uopo richiesti non sono stati previsti nel trattato, è necessario ricorrere all'articolo 235 del trattato;*

*considerando che occorre introdurre principi generali di valutazione dell'impatto ambientale allo scopo di completare e coordinare le procedure di autorizzazione dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente;*

*considerando che l'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente; che questa valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente e eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato dal progetto;*

*considerando che i principi di valutazione dell'impatto ambientale devono essere armonizzati, in particolare per quel che riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti e il contenuto della valutazione;*

*considerando che i progetti appartenenti a determinate classi hanno ripercussioni di rilievo sull'ambiente; che pertanto questi progetti debbono essere per principio sottoposti ad una valutazione sistematica;*

*considerando che progetti appartenenti ad altre classi non hanno necessariamente ripercussioni di rilievo sull'ambiente in tutti i casi e che detti progetti devono essere sottoposti ad una valutazione qualora gli Stati membri ritengano che le loro caratteristiche lo esigano;*

*considerando che, per i progetti soggetti a valutazione, debbono essere fornite determinate informazioni essenziali relative al progetto e alle sue ripercussioni;*

*considerando che gli effetti di un progetto sull'ambiente debbono essere valutati per proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento della varietà delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita;*

*considerando tuttavia che non è opportuno applicare la presente direttiva ai progetti adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico, inteso che gli obiettivi perseguiti dalla presente direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni, vengono raggiunti tramite la procedura legislativa;*

*considerando peraltro che può risultare opportuno in casi eccezionali esonerare un progetto specifico dalle procedure di valutazione previste dalla presente direttiva, a patto di informare adeguatamente la Commissione,*

Da come si evolva la prima parte della storia delle VIA (sub a), peraltro elencate a pag. 11 delle Integrazioni Volontarie al PSA, i principi fondatori del progetto europeo recepito anche dall'Italia sembrano non essere mai stati applicati e non certamente per colpa del MATTM e delle sue Commissioni. Ma anche la nuova DIRETTIVA 2011/92/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 dicembre 2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, è sicuramente maggiormente propensa a tutelare l'ambiente e le persone dagli impatti.

Ma a che servono le VIA se non danno risposte certe, oppure come nel caso di Treviso non se ne applicano le prescrizioni? Anzi si cerca di eluderle come capitato per i numeri dei voli? Difatti su questo punto è necessaria una esplicita presa di posizione sull'interpretazione delle disposizioni ministeriali in materia di VIA, bisognerebbe chiedersi o chiedere anche alla VS autorità a che cosa servono le procedure di Valutazione se non per dare giudizi e/o prescrizioni.

Per quanto concerne la procedura VIA (sub b): "Aeroporto di Treviso interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo": istanza presentata da ENAC in data 17 febbraio 2011 (Richiesta di VIA per il progetto di rifacimento e potenziamento della pista e delle infrastrutture di volo), la ricostruzione che i proponenti fanno sul documento di integrazioni volontarie è alquanto distorta e non concernente i fatti avvenuti. Soprattutto quando a pag. 13 delle Integrazioni Volontarie al PSA si dice:

*"con sentenza del 11 luglio 2012, n. 975 il TAR Veneto ha respinto il ricorso e confermato la bontà del provvedimento ministeriale e la legittimità dei lavori eseguiti presso lo scalo trevisano (Allegato 2.3-6)".*

Non è andata proprio così perché la sentenza si è evoluta in tutt'altro senso. Difatti ai punti 1; 2; 3; 4; della sentenza, il Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto rigetta le richieste di AerTre, MATTM e ENAC dando di fatto ragione ai ricorrenti.

Solo al punto 5 il TAR dà ragione ad AerTre appoggiandosi alla già avvenute precedenti valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui era stata rigettata l'istanza cautelare imposta dallo stesso TAR. E cioè che il parere della commissione VIA VAS del MATTM del 5 maggio 2011, che disponeva la non assoggettabilità alla VIA del progetto prescriveva però che il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non doveva subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato. (A seguire estratto Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS)

Limite dei voli riferiti, come dice la sentenza, ai 16300 voli/anno prescritti nel 2007 e che, come i giudici del TAR scrivono, la società AERTRE spa ne ammette l'esistenza e si impegna a rispettarlo.

Quel limite dei voli che la Commissione VIA ribadisce all'atto dell'autorizzazione dei lavori del 2011 e che due tribunali ribadiscono come garanzia cautelativa e insuperabile nei confronti degli impatti, ma che AerTre sfora puntualmente anche nel 2012: 20279 voli; dati ufficiali Assaeroporti.

(a seguire testo della sentenza del TAR veneto sopra menzionata)

*Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.*

**FATTO e DIRITTO**

*Con il provvedimento impugnato è stata disposta l'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso a condizione del rispetto di alcune prescrizioni.*

**1. Deve essere rigettata l'eccezione di tardività del ricorso formulata dal Ministero dell'ambiente.**

*Infatti il sessantesimo giorno utile per notificare il ricorso era sì il 24 Luglio 2011, ma si trattava di*

*domenica. Ne consegue che il termine era differito al successivo lunedì 25 Luglio 2011, che è il giorno in cui il ricorso è stato tempestivamente notificato.*

**2.** *Il Ministero dell'Ambiente e Aer Tre S.p.A. eccepiscono l'inammissibilità del ricorso per mancata notifica ad Aer Tre S.p.A. medesima del ricorso. Tale eccezione viene motivata in relazione alla circostanza che Aer Tre S.p.A. è la società concessionaria dello scalo aeroportuale di Treviso nel quale sono realizzati i lavori in questione, è il soggetto che ha predisposto la progettazione sottoposta a valutazione, è l'Amministrazione aggiudicatrice dei lavori ed è il soggetto che ha stipulato il contratto con l'A.T.I. Aggiudicataria. L'eccezione è infondata.*

*Infatti il secondo comma dell'art. 41 del codice del processo amministrativo stabilisce che il ricorso deve essere notificato, a pena di decadenza, alla Pubblica Amministrazione che ha emesso l'atto impugnato e ad almeno uno dei contro-interessati che sia individuato nell'atto stesso. Il ricorso è stato ritualmente notificato al Ministero dell'Ambiente, Autorità che ha posto in essere il provvedimento impugnato ed al contro-interessato Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Amministrazione che ha richiesto la verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., così come la stessa E.N.A.C. è individuata nel provvedimento impugnato.*

*Quanto sopra non toglie che Aer Tre S.p.A. possa configurarsi come controinteressato cui il contraddittorio debba essere integrato. Tuttavia l'intervento in giudizio di Aer Tre S.p.A. ha reso superfluo l'ipotetico ordine di integrare il contraddittorio.*

**3.** *Aer Tre S.p.A. eccepisce l'inammissibilità del ricorso per mancanza d'interesse.*

*Tale eccezione viene motivata con la circostanza che parte ricorrente non ha impugnato i provvedimenti di approvazione del progetto delle opere. L'eccezione è infondata.*

*Infatti, come si desume da nota 14 Aprile 2011 prot. n° 47700, E.N.A.C. Ha approvato il progetto esecutivo con la specifica prescrizione che l'avvio dei lavori è subordinato al parere del Ministero dell'Ambiente in merito alla verifica di assoggettabilità del progetto alla V.I.A.. Ne consegue che senza il provvedimento impugnato i lavori non possono essere eseguiti e parte ricorrente è appunto titolare dell'interesse a che i lavori non siano eseguiti in presenza di un provvedimento negativo di assoggettabilità a V.I.A., ma illegittimo. Il perseguimento di tale interesse non richiede l'impugnazione anche dei provvedimenti con cui sono approvati i progetti, perché è possibile semplicemente richiedere, al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, che il progetto sia sottoposto ad una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..*

*Quanto sopra è altresì coerente con l'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006, da cui si desume proprio che i lavori non possono essere eseguiti senza che sia stata espletata una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..*

**4.** *Aer Tre S.p.A. eccepisce l'improcedibilità del ricorso per sopravvenuto difetto d'interesse. Tale eccezione viene motivata con la circostanza che i lavori sono stati eseguiti. L'eccezione è infondata.*

*Infatti, qualora sia accertata l'illegittimità del provvedimento negativo di verifica di assoggettabilità a V.I.A. o di annullamento in via giurisdizionale dei provvedimenti adottati l'Autorità dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale secondo la disciplina di cui all'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006. In relazione all'eventualità di tali successivi interventi dell'Autorità Amministrativa permane l'interesse di parte ricorrente.*

**5.** *La decisione del ricorso deve tenere conto delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui è stata rigettata l'istanza cautelare.*

*In tale ordinanza è stato osservato che il gravato provvedimento contiene la prescrizione secondo cui il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato e che non sussistono essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura in esame. Ne consegue che il progetto, per il quale è stato deciso di non procedere a valutazione d'impatto ambientale, non è idoneo a ledere gli interessi ambientali di cui parte ricorrente è portatrice. Il collegio evidenzia sotto tale profilo che le opere progettate sono costituite da interventi di mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione della quantità e delle caratteristiche dei voli e senza alcuna alterazione degli attuali livelli d'impatto: interventi di manutenzione della pista di volo necessarie per garantire non già un incremento di traffico, ma per garantire il mantenimento della stessa apertura dello scalo, anche, per mera ipotesi, in caso di un solo volo giornaliero.*

*Quanto sopra è, tra l'altro, dedotto in modo specifico dalla stessa società di gestione dell'aeroporto con memoria in data 22 Maggio 2012. Il collegio sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli annuo autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministro dell'Ambiente in data 14 Maggio 2007. È evidente che tale limite massimo di voli*

*annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo di voli è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto. Parte ricorrente evidenzia che il numero di movimenti registrato nell'anno 2010 è stato pari a 18.086, dunque superiore al limite autorizzato. Tuttavia l'avvenuto superamento del limite numerico dei voli autorizzati non è imputabile al provvedimento impugnato, potendo semmai essere il motivo per avviare, da parte di chi ne abbia interesse, le diverse iniziative ritenute necessarie. Il ricorso è dunque infondato. La complessità della questione comporta la compensazione delle spese e degli onorari di giudizio.*

In quanto al limite dei voli, pomo della discordia, va aggiunto che basandosi sull'ultima parte della sentenza sopra citata (evidenziata in verde) dopo gli sforamenti dell'anno scorso, in data 07 dicembre 2012 sei (6) associazioni: Italia Nostra, Legambiente, Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, ANPI, Salviamo il Paesaggio e Fare Treviso, attraverso la persona dei rispettivi presidenti hanno inoltrato un esposto al Tribunale di Treviso. (vedi allegato: ESPOSTO ALLA PROCURA DI TREVISO.pdf) Sulla stessa questione è stato depositato un altro esposto automa mente redatto dal Comune di Quinto di Treviso attraverso i propri legali.

E' d'obbligo osservare, a questo punto dell'analisi, l'uso "propriamente accomodante" e sicuramente contraddittorio delle VIA da parte della Società di Gestione dell'aeroporto Canova, sicuramente non gestite in maniera conforme a quello che sono i principi fondanti della VIA stessa che considera ambiente e persone coinvolte nelle dinamiche. E ci riferiamo al limite dei voli tutt'ora vigente perché, anche se, come dice AerTre la documentazione denominata nelle Integrazioni Volontarie "sub a", è stata archiviata, le stesse prescrizioni vivono a pieno titolo di validità su due sentenze ribadite dai Magistrati del Consiglio di Stato e del TAR Veneto che hanno ritenuto giuridicamente attivo quel limite di 16.300 voli. Quei voli che i giudici dei Tribunali hanno ritenuto determinanti per il verdetto finale, basandosi sulla prescrizione dettata dalla Commissione VIA VAS del MATTM del 2011 che a tutt'oggi ha validità perché nessuno ne ha chiesto l'archiviazione.

Inoltre, se la Commissione VIA/VAS ed i magistrati hanno ritenuto quel dato dei limiti dei voli determinante per garantire e tutelare ambiente e persone, perché il gestore di una struttura aeroportuale non dovrebbe prenderlo in considerazione? Non sono forse la variazione del numero dei voli e dei passeggeri in transito a creare aumento degli impatti acustico, in atmosfera e sulla mobilità a terra dei passeggeri, che oltretutto nell'aeroporto di Treviso è gestita e continuerà ad essere gestita esclusivamente su veicoli a combustione e su gomma?

Per concludere sulla interpretazione di AerTre, va precisato che i procedimenti di VIA "sub b" e "sub c" vanno palesemente in contraddizione se sottoponiamo le richieste ad un lineare e realistico iter procedurale. Difatti il proponente ENAC nel Masterplan presentato nel marzo 2012 dà chiara evidenza del fatto che sono già state eseguite e completate nel 2011 una serie di opere propedeutiche allo sviluppo dell'aeroporto. Appare quindi evidente che la presentazione del Masterplan è in ritardo di anni ed infatti dopo il "parere favorevole all'esclusione di VIA n° 698 del 15.04.2011 della Commissione Tecnica VIA/VAS, il Masterplan viene presentato a maggio del 2012 per un nuovo parere della Commissione VIA presso il VS Ministero.

E' come se il proponente ancora oggi chiedesse una procedura di VIA "in sanatoria" o ex post per cui diventa non congruente con la situazione reale attuale, quanto descritto nel Masterplan e quanto sostenuto nell'iter VIA descritto da Aertre/Thetis nelle integrazioni volontarie.

Si veda per esempio il paragrafo 15.2 della "Relazione e Piano degli investimenti" relativo alle piste che rappresenta una situazione non conforme alla realtà (vedi fig.51); si noti che questo documento è datato "luglio 2011" mentre gli altri sono aggiornati a "marzo 2012"

proprio per dimostrare come attuale una situazione di fatto già realizzata per tutti gli aspetti dei lavori 2011. Nella "Sintesi non tecnica" a pagine 4 tali opere sono identificate come "in fase di realizzazione", mentre sono terminate con la riapertura dello scalo da gennaio 2012.

Quindi nelle integrazioni volontarie si doveva per lo meno richiedere che la documentazione relativa allo stato attuale 2013, fosse modificata e resa conforme alla realtà, al fine di non più presentare le evidenti incongruenze rilevate e di garantire una corretta definizione dello stato del procedimento di VIA. Cosa che ovviamente Aertre/Thetis non hanno fatto.

Riprendendo la questione del limite dei voli è a nostro avviso da censurare il capitolo: **"2.4 Il numero dei voli autorizzati"** del documento delle integrazioni volontarie, AerTre così si pronuncia:

*Il numero di voli autorizzati sullo scalo trevigiano è attualmente pari a 8 movimenti/ora, come recentemente ricordato da ENAC nei Comitati di Sicurezza Aeroportuale del 28 gennaio e 6 settembre 2011 (Allegati 2.4-1 e 2.4-2). Non ha valenza limitativa del traffico aereo il parere interlocutorio negativo espresso con decreto*

*DSA-DEC-2007\_000039 in data 14 maggio 2007 (16'300 movimenti/anno) in quanto:*

- ai sensi dell'art. 687 Codice della Navigazione nel settore dell'aviazione civile l'"unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo" è l'ENAC;*
- il limite di 16'300 movimenti/anno non è un dato rappresentativo di un limite ambientale ma è riferito al traffico dell'anno 2004, termine temporale individuato dall'applicazione del DM 29 novembre 2000;*
- in ogni caso, il parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM (Allegato 2.3-2).*

A nostro avviso ENAC può sicuramente autorizzare 8 movimenti/ora, certamente corrispondenti alle nuove capacità fruibili della nuova pista che è stata fortemente potenziata con i lavori eseguiti nel 2011, ma non è in grado di dare un'autorizzazione anche per gli impatti provocati in quanto questo ruolo tocca ad altri. Altrimenti ci viene da chiederci perché ENAC abbia avuto bisogno di richiedere la VIA al MATTM per il Master Plan che contiene una richiesta dell'aumento del numero dei voli, se lo stesso ente ha già autorizzato. Ci pare evidente che l'autorizzazione è riferita alla pista ed alle nuove potenzialità della struttura ma non agli impatti che tale capacità può creare dentro e fuori l'aerostazione. Facendo due conti sull'autorizzazione che AerTre si arroga di aver ottenuto da ENAC, calcolando **8 movimenti/ora per 17 ore/giorno** (essendo vietato per decreto volare dalle 23.00 alle 6.00) e calcolandolo **per 365 gg**, significa che in un anno hanno l'autorizzazione di fare **49640 voli!** Più di quelli richiesti nel SIA, più di quelli contemplati nel Master Plan. Allora perché scomodare la Commissione VIA se dopo i lavori effettuati nel 2011 la struttura è in grado di avere le potenzialità per realizzare il progetto aziendale?

Credo che questo atteggiamento sia offensivo anche nei confronti della VS Commissione e dell'intero MATTM, quando AERTRE fa riferimento all'articolo 683 del Codice della Navigazione, ricordando che ENAC è "padre e padrone" degli aeroporti ma sicuramente non lo è dei procedimenti VIA, dimenticandosi appunto, che sta interloquendo con la COMMISSIONE stessa!!!

La stessa sfrontatezza nei confronti della VS Commissione che abbiamo ravvisato quando a pagina 14 del documento Integrazioni Volontarie si afferma:

- in ogni caso, il parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM (Allegato 2.3-2).*

Ci sembra naturale sospettare che la richiesta tanto voluta di archiviazione da parte della

società AerTre spa sia dovuta alla ricerca di una "pezza giustificativa" per eliminare quei 16300 voli che prima gli hanno fatto vincere 2 ricorsi giudiziari (TAR e Consiglio di Stato) e poi sono diventati stretti visto gli sforamenti perpetrati negli anni e i procedimenti giudiziari in corso.

In ogni caso va sicuramente fatta chiarezza anche sull'interpretazione del documento sopra rilasciato dal MATTM, sul consenso di archiviazione della prima VIA (sub a) che così dice:

Noi leggiamo che la società aeroportuale di Treviso ha **richiesto il ritiro della documentazione inoltrata** e che il Ministero ha risposto di **considerare archiviata la precedente documentazine, evidentemente inoltrata da AerTre** ma nulla c'è scritto delle prescrizioni che la commissione VIA del Ministero aveva rilasciato nel 2007. In ogni caso, supposto che l'interpretazione di AerTre sia corretta e che si ritengano l'archivate anche le prescrizioni, si dimentica che esiste un documento ancora vivo e vegeto del Ministero e non archiviato: il Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS che così si pronuncia:

Quindi è fuori di dubbio che un limite ai voli ancora è in funzione, quello che, secondo noi non permette ad ENAC di autorizzare nessun volo in più senza **una nuova dichiarazione della VS Commissione**. Inoltre ricordiamo che su questa **prescrizione** all'esclusione di VIA ci sono due Tribunali che hanno fondato le loro sentenze sul limite e sulla credibilità degli enti indagati, i quali hanno testimoniato di fronte ai giudici che non sarebbe avvenuto nessun aumento previa nuova autorizzazione, che a tutt'oggi non c'è.

## **ANALISI E PROPOSTE SULLE ALTERNATIVE E SULLE MITIGAZIONI**

Riguardo al punto **4.4 L'analisi delle alternative - Integrazioni Volontarie**, dove si analizzano differenti metodologie di mitigazione e di noise abatement vanno fatti dei chiarimenti basati sulla realtà territoriale dove l'aeroporto Canova opera da anni. La fondamentale strategia di mitigazione adottata al fine di minimizzare gli effetti sugli abitanti dei centri abitati limitrofi, in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti dal PSA, è una diversificazione percentuale di distribuzione dei decolli su Quinto di Treviso (il 55% su testata 25) e su Treviso (il 45% su testata 07). Va evidenziato che presentare una distribuzione del traffico (e anche delle rotte) come noise abatement con una zonizzazione acustica aeroportuale adottata con l'Ordinanza ENAC 16/2003 nel luglio del 2003 ci sembra una presa in giro! Ci può stare che il MATTM abbia riconosciuto ad AerTre con nota U. Prot. DVA-2012-0012365 del 24/05/2012 l'archiviazione della documentazione della VIA iniziata nel 2002 ma ci sembra altrettanto logico che se si avanza una proposta di mitigazione come questa, per essere sufficientemente credibile, il proponente avrebbe dovuto prevedere ad una nuova Zonizzazione acustica, sostenuta dal fatto che quella del 2003 non solo è datata ma supponiamo che sia decaduta con l'archiviazione documentale della VIA iniziata nel 2002.

La ripartizione dei voli annunciata tra le due testate appare una forzatura previsionale, non solo per mancanza di nuova zonizzazione acustica ma, essendo la pista corta, appena 2400 metri, gli aerei che decollano verso Treviso si devono avvicinare al fondo pista che è molto vicino alle recinzioni e al centro abitato di Quinto di Treviso. Le prime case sono a

pochi metri dalla recinzione. La cartografia mostra che in testata 07 il sedime aeroportuale si riduce, si rimpiccolisce e finisce a forma di cono. Quando gli aerei decollano utilizzando la potenza massima di spinta, il rumore in quella zona diventa fortissimo e assordante disperdendosi come dei tuoni ravvicinati per tutto il centro abitato di Quinto. Come dire che se gli aerei ci passano sulle case decollando verso Quinto o ci piantano nelle orecchie le turbine in partenza verso Treviso, non cambia niente. Anzi ci verrebbe da dire che è meglio che le partenze vengano fatte in maniera tradizionale come avviene oggi per il 95% dei voli verso Quinto di Treviso; altro che effetto mitigazione!!! E' inutile dire che sarebbe opportuno e ovvio fare degli accertamenti sugli impatti acustici di questa supposta forma di mitigazione degli impatti!

Ancora più gravi ci sembrano gli scenari, oltretutto descritti con la solita leggerezza da Aetre/Thetis a pag. 30 delle Integrazioni Volontarie:

*La distribuzione degli atterraggi al 2020 e al 2030 rimane invece invariata in quanto le procedure di avvicinamento strumentale possono essere operate solamente su testata 07 che è dotata di ILS (sistema di atterraggio strumentale). Non è pertanto possibile valutare soluzioni alternative alla distribuzione delle rotte di atterraggio rispetto a quella attualmente utilizzata, che avviene appunto su testata 07.*

Cioè, circa 25000 voli anno che sorvoleranno le case di Quinto, con i rischi già contratti in dieci di anni di voli. Lo sanno bene gli abitanti di via Contea a Quinto di Treviso che hanno subito decine e decine di Vortex Strike, i colpi di vento aerodinamico verticale, che causano il sollevamento delle tegole nei caseggiati sorvolati. La maggioranza dei vortex strike sono concentrati in prossimità delle testate pista dove appunto si trova via Contea, dove si affaccia anche la parrocchia di S.Giorgio ed un asilo infantile anch'esso in passato vittima di vortex strike. Ma quello che occorre rilevare il più delle volte, il vortex alare pur raggiungendo i tetti delle case, mentre in corto finale le sorvola, provoca una costante e progressiva sollecitazione sul tetto. Una sorta di turbolenza che sottopone la parte superiore dei caseggiati ad uno stress che fa vibrare e muovere le tegole/tetti anche se solo raramente li solleva per farli precipitare al suolo. In via Contea invece il sollevamento c'è stato molte volte con tegole volate non solo nei cortili delle case ma anche sulla strada. In via Contea ogni famiglia ha fatto esperienza di Vortex Strike e molti hanno le crepe sui muri e sui soffitti.

Se fossero svolte accurate ispezioni si potrebbe – probabilmente – verificare come la manutenzione dei tetti nell'area antistante la pista si renda necessaria con una maggior frequenza rispetto, ad esempio, ad altre zone del territorio comunale di Quinto. Andrebbero messi in sicurezza tutte le case e i condomini di quella zona per tutelare l'incolumità degli abitanti, dei passanti, delle persone che frequentano la scuola materna ed i negozi di via Contea. Ma non sono stati mai fatti degli interventi verso tale direzione, anzi le risposte date da autorità e società operanti nel settore dell'aviazione civile sono state di minaccia e di diffida nei confronti delle famiglie che hanno denunciato i danni.

La storia di via Contea sotto le rotte la riassumiamo con due casi di Vortex Strike uno del 2009 denunciato dalla signora Livotto Fiorella, caso emblematico di questa storia, e quello del signor Gianni Marchi successo il giorno prima di Pasqua di quest'anno. La signora Fiorella Livotto ha fatto richiesta di risarcimento denunciando danni per 17.250 euro e ha puntualmente richiesto ad AerTre di individuare la compagnia di appartenenza dell'aereo che gli aveva danneggiato la casa. AerTre ha segnalato chi aveva causato il danno, Ryanair Ltd. Il legale della signora Livotto, non avendo avuto nessun riscontro da Ryanair coinvolge e pretende risposte da ENAV responsabile del traffico aereo civile e dalla società di gestione dell'aeroporto di Treviso AerTre che a vario titolo si smarcano dicendo che non

sono responsabili dell'accaduto. La Livotto insiste a richiedere i danni alla Ryanair Ltd, risultato: le arriva una lettera di minaccia da parte del pool di avvocati della compagnia low cost irlandese con la diffida di continuare ad avanzare richieste. E' chiaro che dopo questo fatto le denunce di danni da parte dei cittadini sono diminuite sia per paura che per senso di impotenza.

L'altra storia è l'ultimo atto di questa cronaca di danni e soprusi, quella del signor Gianni Marchi. Nel giorno precedente la domenica di pasqua 2013, le tegole del suo tetto sono state risucchiate verso l'alto e quindi sono precipitate al suolo del suo cortile e sulla strada adiacente senza fortunatamente causare alcunché alle persone. Il signor Marchi ha avuto il coraggio di denunciare il fatto prima chiamando i vigili del fuoco per una verifica e poi, attraverso mille difficoltà, ha denunciato il fatto ai carabinieri. **In allegato la documentazione dei due fatti. Vortex Strike Treviso.pdf**

Sarebbe bello che accadesse come negli aeroporti di tutta Europa dove ogni evento denunciato dagli abitanti delle case viene registrato e comporta un immediato intervento di una Task Force predisposta allo scopo dalle società di gestione, ma crediamo che a Treviso sarebbe come chiedere il cielo.

In ogni caso se, come da previsione, i decolli verso Quinto di Treviso saranno - salvo per ragioni meteo - via via meno frequenti con l'incremento dei voli/movimenti in pista, tutti gli avvicinamenti ed atterraggi continueranno ad operare sulla pista attuale, la 07. Quella sulla quale è installata la procedura ILS di I° Categoria, e questo determina un carico acustico elevato, se non eccessivo, sull'abitato di Quinto di Treviso. Diventerebbe di fatto inagibile, per superamento dei livelli di criticità acustica. Certo invece, che si potrebbe parlare di sostenibile mitigazione se il sistema di ILS servisse anche la testata opposta, la 25 ma questo è impossibile perché non esistono spazi sufficienti per rendere operativo tale sistema. In questo senso l'aeroporto di Treviso per i suoi limiti di sedime aeroportuale, comparato al carico di voli previsto dal Master Plan è come un uccello che vola con una sola ala. **Crediamo che questa limitazione di fatto dell'operatività della testata 25 debba essere presa in considerazione dalla COMMISSIONE.**

Gli stessi limiti che la VS Commissione dovrebbe osservare nell'esposizione dell'altro documento presentato sempre da Aertre/ Thetis: **Valutazione di Incidenza al punto 3.5 Misure progettuali di attenuazione.** Per quanto riguarda le misure di attenuazione per la fase di esercizio, al secondo punto della pagina 47 il documento recita:

*“adozione di misure di mascheramento attraverso la piantumazione di idonee macchie arboreo-arbustive di tipo autoctono;”*

Vorremmo ricordare che la società di Gestione era già stata sollecitata nel 2007 dal Ministero dell'Ambiente nel realizzare adeguate aree verdi e delle quali nei dintorni e nei comuni interessati dalla struttura aeroportuale non ve n'è traccia, sono anni che i residenti limitrofi al perimetro dell'aeroporto denunciano la mancanza di qualsiasi barriera o sistema per il contenimento dell'impatto aeroportuale. Nel Documento VIA 2007\_398 il Ministero prescriveva al punto 1:

*“la cortina arborea lungo il perimetro dell'aeroporto, già proposta nel SIA ma con due file di alberi, dovrà essere almeno con triplice filare d'alberi “.*

Nello stesso documento alla voce compensazioni:

*“a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area 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.”.*

Considerando la prescrizione al punto 1 ci chiediamo anche come la stessa possa essere

adottata dalla società AerTre vista la ridotta dimensione del sedime aeroportuale (1550000m<sup>2</sup>) risultante essere circa la metà rispetto a scali simili e con movimentazioni di aeromobili paragonabili all'aeroporto "Canova" a fine PSA. Lo stesso spazio a disposizione per interventi di mitigazione si ridurrà ulteriormente dopo la realizzazione della Taxy-Way prevista nel 2018 (Tabella 3-4 pag.45) in modo che la stessa rispetti le aere di sicurezza imposte da Enac. Il proponente stesso dichiara al punto 3.2 la difficile gestione degli spazi interni della struttura:

*"...considerando la ristrettezza degli spazi disponibili..."*

Segnaliamo inoltre che nell'ottobre del 2012 la società aeroportuale per far funzionare il nuovo sistema ILS di 2°Cat ha effettuato con l'autorizzazione dell'Ente Parco del Sile numerosi tagli, di importante entità, proprio nel perimetro del sedime aeroportuale e anche all'interno di proprietà private eliminando così i pochi sistemi di mitigazione naturali esistenti dimostrando ancora una volta che l'esigenza della struttura è quella di avere più spazi e non si può oggettivamente permettere di utilizzare le aree per creare barriere fonoassorbenti, confermando la tesi delle forti criticità. Molto ad effetto la metafora usata da un noto ingegnere trevigiano a proposito dell'ampliamento del Canova: "a xè come far crescer un baobab inte un piter"; **è come far crescere un baobab dentro un vaso di fiori!**

Ancora in tema di mitigazione sempre al punto **3.5 Misure progettuali di attenuazione - Valutazione di Incidenza**, pagina 47, il documento recita:

*"al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, descritte nel seguito, il gestore limita l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06;"*

L'operatività al solo periodo diurno e la chiusura dello scalo dalle 23 alle 06 non sono "gentili" concessioni fatte dal gestore ma sono dei legittimi decreti legge già esistenti. Ricordiamo appunto che esiste un divieto di effettuare voli notturni emesso con D.P.R 11 dicembre 1997 n° 496, modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n°476 che all'art. 5 e dice:

*"...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali."*

Il divieto è stato anche confermato dallo stesso Ministero dell'Ambiente con prot.DVA2011-000049 e spesso non considerato dalla società di gestione. AerTre non regala niente a nessuno, anzi a causa dei continui sforamenti con conseguenti proteste di molti residenti ha costretto la nostra associazione, il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, a una denuncia. Difatti, dopo innumerevoli decolli notturni nella notte del 12 febbraio 2013 abbiamo effettuato un esposto al Comando provinciale dei Carabinieri di Treviso (Esposto ai Carabinieri.pdf) anche se questa nostra azione non ha portato ad un cambiamento di atteggiamento della gestione aeroportuale visti anche i successivi voli effettuati in orario notturno. Per evidenziare le innumerevoli violazioni riassumiamo alcune partenze da inizio 2013 di voli commerciali eseguiti con aerei Boeing B737-800, che provocano un considerevole impatto acustico soprattutto negli orari notturni:

Data	Volo	Destinazione	Compagnia	Previsto	Effettuato
20/01/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	20:10	23:40
09/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	00:12 <sub>(10/02/2013)</sub>

11/02/2013	FR8874	Palermo	Ryanair	17:00	03:00 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR6572	East Midlands	Ryanair	17:15	00:32 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	02:35 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	21:15	02:28 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR4827	Cagliari	Ryanair	22:20	02:44 <sub>(12/02/2013)</sub>
23/03/2013	FR799	Londra Stated	Ryanair	21:50	23:39
02/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	23:45
09/04/2013	FR799	Londra Stated	Ryanair	22:25	23:04
16/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	00:28 <sub>(17/04/2013)</sub>
21/04/2013	FR799	Londra Stated	Ryanair	22:50	23:18

\*A queste partenze in orario notturno molte volte corrispondono anche arrivi in orario notturno.

Tutto ciò scritto per dimostrare che già oggi con circa 20000 voli/anno gli impatti sulla popolazione e sull'ambiente sono alti tanto da rendere una ulteriore richiesta di ampliamento impossibile da sopportare per tutto il territorio circostante. Invece se di mitigazioni si deve parlare, queste vanno cercate e disegnate guardando i nuovi scenari della situazione trasporto aereo del Nord Est.

1. L'aeroporto di Treviso opera in sinergia con l'aeroporto Marco Polo di Venezia che nel 2011 per 6 mesi, durante la chiusura dell'aeroporto di Treviso, è riuscito ad assorbire interamente il traffico aereo dello scalo Trevigiano. Riteniamo che con un minimo di ristrutturazione aziendale, riuscirebbe ad assorbire nell'arco di un anno anche fino a 10000 voli.

2. Esiste già un primo accordo tra SAVE azionista di maggioranza di AerTre spa, e la Regione Friuli Venezia Giulia per l'acquisizione della quota di maggioranza dello scalo Ronchi dei Legionari che ora la Regione detiene. Questa nuova situazione porterebbe in ogni caso a decentralizzare il traffico aereo low cost. Oggi questo aeroporto è poco utilizzato e sicuramente sarebbe in grado di assorbire quella quantità di voli destinati all'ampliamento dell'aeroporto di Treviso. L'aeroporto è anche collegato con la ferrovia Venezia Trieste.

3. La crisi economica sta contraendo il mercato del traffico aereo soprattutto quello low cost che interessa totalmente il traffico commerciale di Treviso, quindi non c'è una necessità immediata di ampliamento, semmai di riordino della struttura ricettiva per quanto riguarda la viabilità di fronte al terminal.

4. Altre alternative si affacciano con la spending review, i tagli della spesa pubblica. Nei mesi scorsi è stato annunciato il riordino delle Forze Armate e tra i tagli previsti ci sono la dismissione di una serie di Aeroporti Militari del Nord Italia, oramai poco utili anche con il variare degli scenari delle tensioni geopolitiche. Le minacce ed i conflitti da Nord Est si sono spostati in Medio Oriente e quindi sono maggiormente strategici gli aeroporti militari del Sud Italia. Nella nostra zona è attualmente operativo l'Aeroporto Militare di Istrana, uno di quelli in lista di dismissione, che si trova a 6 Km da Treviso e ha un doppio collegamento ferroviario nei due lati lunghi del sedime. L'area di sedime è quasi il doppio di quella di Treviso e non ha urbanizzazione nelle testate della pista luogo ideale per creare quella mobilità intermodale tanto decantata da ENAC nel suo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Proponiamo queste soluzioni perché crediamo che sia il quadro economico, quello degli interventi e quello degli impatti è sicuramente molto più realizzabile e realistico della

forzatura di un Master Plan che può essere applicato in strutture più ricettive e spazialmente più grandi. Il limite dei voli di 16300 voli, secondo noi è una quantità ancora sostenibile per le capacità del territorio e le circostanze spaziali in cui opera l'aeroporto stretto tra il Parco del Sile, una strada fortemente trafficata come la S.S. Noalese e due Centri densamente urbanizzati come Quinto e Treviso. Se si chiede un ampliamento va creata un'alternativa sostenibile.

### **CRITICITA' INTERVENTI SULLA VIABILITA' E INRTERMODALITA'**

Per quanto riguarda la viabilità e l'accessibilità all'aeroporto, apprezziamo gli sforzi di AerTre che al punto **3.3 Interventi sulla viabilità, 3.3.1 Soluzioni per la fluidificazione del traffico; nelle sue Integrazioni Volontarie** modifica notevolmente la prima proposta presentata nel SIA del VIA del Master Plan aumentando la capacità del rondò e soprattutto inserendo un'alternativa al semaforo pedonale ipotizzando un ponte sopraelevato per far attraversare gli utenti dello scalo. Si, per fare la Rotatoria e modificare la viabilità Aertre abbatte le due case private di fronte al Terminal ed espropria il giardino di un'alta proprietà che è di fianco, ma sicuramente questa soluzione darà più respiro alla caoticità del traffico attuale.

Quello che però ci si dimentica di dire è che nel piano degli interventi questa dovrebbe essere un'opera prioritaria già oggi necessaria prima di qualsiasi ampliamento vista la forte congestione di traffico sulla direttrice Quinto di Treviso – Treviso, viale della Repubblica. Si propone un progetto enunciando l'intervento di Comune, Provincia e Regione, ma non c'è accordo di programma e soprattutto rimane alieno ed incoerente con il PAT, Piano di Assetto del Territorio del comune di Treviso che a tutt'oggi non prevede modifiche corrispondenti con le proposte di AerTre. Andrebbe ipotizzata la copertura finanziaria che con espropri, ponte sopraelevato, la rotonda ed altro andrebbe a gravare pesantemente sulle casse degli enti pubblici in questo momento senza risorse. Soprattutto non prevede nessuna inter modalità e quindi nessuna mitigazione sugli inquinanti immessi in atmosfera dall'aumento del traffico su gomma, unica modalità prevista. Quindi, considerando, l'ampliamento previsto dal Masterplan, va giudicato ancora come insufficiente l'intervento sulla viabilità e i suoi impatti non essendo oltretutto previste misure di abbattimento delle polveri sottili, CO2, altri inquinanti prodotti dal traffico che sarà sicuramente in aumento di fronte all'aerostazione.

Treviso 27.04.2013

Allegati:

- ESPOSTO ALLA PROCURA DI TREVISO.pdf
- Vortex Strike Treviso.pdf
- Esposto ai Carabinieri.pdf

Elenco firmatari:  
Presidente Italia Nostra Onlus sezione di Treviso

PRESIDENTE pro tempore  
SEZIONE DI TREVISO DI ITALIA NOSTRA Onlus

Cognome.....	SCARPA
Nome.....	ROMEO
nato il.....	14/01/1963
(alto n..... 100 P..... IIS..... B.....)	
a..... FLEURIER (CH).....	
Cittadinanza.....	ITALIANA
Residenza.....	TREVISO
Via.....	VIA S. ELENA IMPERATRICE, 21
Stato civile.....	CONIUGATO
Professione.....	INGEGNERE
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI	
Statura.....	mt. 1,87
Capelli.....	castano chiari
Occhi.....	celesti
Segni particolari.....	---



Firma del titolare: *Romeo Scarpa*  
TREVISO il 22/12/2003  
Il SINDACO  
Impronta del dito indice sinistro  
*R. Scarpa*  
DIRITTI  
Euro 5,42  
CANTONE TREVISO

CF SCR RTTO 63A 14 2 133 F

SCADENZA: 22/12/2008	REPUBBLICA ITALIANA
COMUNE DI TREVISO validità prorogata ai sensi dell'art. 31 del D.L. 25/6/2008 n. 112 fino al 22 DIC. 2013	COMUNE DI TREVISO
7 MAR. 2011 A. IL SINDACO IL DELEGATO <i>Paolo Bresolin</i> <i>Paolo Bresolin</i>	CARTA D'IDENTITÀ
AJ 1873383	N° AJ 1873383
	DI SCARPA ROMEO
	PROVINCIA DI VENEZIA INGEGNERE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA N° 1083 ROMEO SCARPA

Presidente Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso.

*Luigi De Luca*

.....

Giovanni De Luca .....

*G. De Luca*

Antonella Vazzoler .....

*Antonella Vazzoler*

Marco Moratto .....

*Marco Moratto*

Giulio Corradetti .....

*Giulio Corradetti*

Stefania Duregon .....

*Duregon Stefania*

Elio Mantini .....

*Mantini Elio*

Presidente ANPI Treviso .....

*Lorenzoni Umberto*

LA PRESIDENTE

Silvana Carohidi

*Silvana Carohidi*

Legambiente circolo di Treviso .....

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI TREVISO

**Oggetto: Esposto relativo al rispetto del limite vigente di 16.300 movimenti annui autorizzati sull'Aeroporto di Treviso "A. Canova".**

I sottoscritti:

**DANTE NICOLA FARAONI**, nato a La Plata (Argentina) il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso; Via Nogarè n. 15; C.F.: FRNDNT56P14Z600X; in qualità di Presidente dell'Associazione: "COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO",

**ROMEO SCARPA**, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**SILVANA CARCHIDI** nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano , via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede a Treviso, via Isonzo 10, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**UNBERTO LORENZONI**, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

**ALBINO BORDIERI** nato a Siracusa, il 23/09/1959 e residente a Treviso, via Zermanese 73 C.F.: BRDLBN59P23I754R; in qualità di Presidente e in nome e per conto dell'Associazione FARE TREVISO,

**GIULIANO CARTURAN**, nato a Monselice il 17.12.1946 e residente a Casier, in via Chianni 53 C.F.: CRTGLN46T17F382B; in qualità Cordinatore Provinciale dell'Associazione SALVIAMO IL PAESAGGIO TREVISO

Il limite, citato in oggetto, è stato disposto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con decreto VIA n. 398 del 14 maggio 2007 subordinatamente alla mancata presentazione di un'aggiornata istanza che permettesse la successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativa al MASTERPLAN dell'aeroporto di Treviso (vedi allegato n° 1 sulle disposizioni).



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comitatoaeroportovt@gmail.com](mailto:comitatoaeroportovt@gmail.com)

Nel decreto VIA è stabilito: *“resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004)...”*.

Lo stesso Ministero, in data 2 maggio 2011, esprimendo parere favorevole all'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto relativo agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto, ribadisce come prima prescrizione che *“il numero totale annuo di movimenti di velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero precedentemente autorizzato”* (vedi allegato n° 2 sulle prescrizioni).

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta) con ordinanza, in data 12 ottobre 2011, respinge l'istanza cautelare proposta in primo grado circa la sospensione dei citati lavori di potenziamento e sviluppo delle strutture di volo, alla luce della già citata prescrizione contenuta nel provvedimento in data 2 maggio 2011 del Ministero dell'Ambiente, circa il mantenimento del limite di 16.300 voli annui (vedi allegato n°3 fotocopia Ordinanza Consiglio di Stato pronunciata in data 12/10/2011).

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, a seguito di ricorso dell'Associazione Italia Nostra onlus e del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso per la sopraccitata esclusione, nella sentenza dell'11 luglio 2012 *“sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico annuo dei voli autorizzati pari a 16.300 come risulta dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 14 maggio 2007 e che è evidente che tale limite massimo di voli annui deve essere rispettato dalla Società di gestione dell'aeroporto anche considerando che la sussistenza di tale limite è stata riconosciuta da questa stessa società in data 22 maggio 2012”* (vedi allegato n°4 estratto sentenza TAR pronunciata in data 11/07/2012).

Il limite sancito è stato nel tempo più volte superato con valori (dati ufficiali traffico ENAC) di 19.140 nel 2007, 19.435 nel 2008, 19.453 nel 2009, 22.672 nel 2010, 9.776 nel 2011 (aeroporto chiuso 6 mesi per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle strutture di volo), di 17.687 nell'anno in corso da gennaio a tutto il mese di ottobre 2012 (vedi allegato n°5 documento prodotto da Assaeroporti ossia l'Associazione Italiana Gestori Aeroporti).

Numerose dal giugno 2010 sono state le richieste di intervento per ottenere il rispetto del limite stabilito rivolte a tutti gli Enti territorialmente competenti (Comuni, Provincia, Prefettura) da parte di questo Comitato e da altre Associazioni nonché, in sede istituzionale, da un Consigliere comunale di Treviso.

In merito il Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che, a conclusione delle proprie osservazioni al progetto di interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto, aveva chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che il numero totale dei movimenti annui restasse inferiore ai 16.300 (vedi allegato n°6 della pagina finale del documento), ha espresso l'intenzione di presentare a codesta Procura una richiesta analoga alla presente.

### **SI CHIEDE:**

che l'intestata Procura della Repubblica di Treviso, voglia accertare e valutare se nei fatti, atti e comportamenti sopra riportati siano rinvenibili fattispecie penalmente rilevanti procedendo, in caso affermativo, nei confronti dei soggetti responsabili, adottando i necessari provvedimenti affinché vengano rispettate le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Consiglio di Stato e del TAR del Veneto.



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comitatoaeroporto@tvtv@gmail.com](mailto:comitatoaeroporto@tvtv@gmail.com)

Richiediamo altresì una disposizione urgente dell'indagine e dei conseguenti provvedimenti in funzione della sicurezza e dell'incolumità delle persone e delle proprietà dell'intorno aeroportuale in quanto, in caso di incidente aereo, potrebbero rischiare di non essere protetti da nessuna copertura assicurativa per il mancato rispetto del limite dei voli.

Difatti tale superamento potrebbe, fin da ora, non essere autorizzato da nessuna autorità competente e, in caso d'incidente potrebbe esentare le compagnie assicurative dal non coprire nessun danno in quanto tale scenario potrebbe non essere prescritto dagli accordi di contratto.

Treviso li, 07.12.2012



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comittoaeropotv@gmail.com](mailto:comittoaeropotv@gmail.com)



1  
LIVOTTO FIORELLA  
Via Contea 23  
31055 Quinto di Treviso (TV)

Spett.le  
AER TRE SPA  
Aeroporto A. Canova di Treviso  
Via Noalese 63/E  
31100 Treviso

Quinto di Treviso, 27/10/2009

Oggetto: RICHIESTA RISARCIMENTO DANNI

Con la presente desidero informarVi che in data 25/10/2009 tra le ore 10:00 e 12:00 antimeridiane circa, un aereo, passando a bassa quota, ha causato lo spostamento e la rottura di molte tegole del tetto della mia abitazione sita in Quinto di Treviso, Via Contea 23.

Intendo con la presente formulare richiesta di risarcimento dei danni da me subiti; a riguardo ho incaricato un'impresa edile a quantificare l'ammontare del danno ed il ripristino dello stato precedente, che Vi sarà sottoposto.

Distinti saluti.  
Livotto Fiorella

Quinto di Treviso, li 15/05/2010

Io sottoscritto Marchi Gianni nato a Quinto di Treviso il 22.09.1956, residente in via Contea n. 27 a Quinto di Treviso, sono stato testimone di un episodio accaduto in data 25/10/2009 tra le ore 11,00/11,30:

ero nel giardino della mia abitazione in Via Contea, 27 a Quinto di Treviso quando un aeromobile della Ryanair atterrando a bassa quota ha provocato un doppio vortice dai flap delle ali un fortissimo boato, come una violenta tromba d'aria, ha causato il rovesciamento di tutto il materiale del mio giardino ed ha provocato la caduta di molte tegole e vari oggetti dell'abitazione adiacente alla mia del civico n. 23 appartenente alla Sig.ra Favotto Fiorella.

Gianni Marchi





**Costruzioni MAGO**  
**S.n.c.**

**Lavori generali costruzione edifici e lavori  
di ingegneria civile - restauro intonaci**

Via Negrelli nr. 3  
31055 QUINTO DI TREVISO  
P.I. 02394250266  
Tel. e Fax: 0422/470932

**PREVENTIVO DI SPESA**

**Nr.** 89-A  
**Del.** 27/11/09

**Committente:**

**Livotto Fiorella  
Via Cortea, 23  
31055 Quinto di Treviso**

**Oggetto:**

**Sistemazione tetto per danni provocati dal  
passaggio degli aerei del vicino aereoporto  
di Treviso.**

ART.	DESCRIZIONE	U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO (€)	IMPORTO (€)
<b>Oggetto: sistemazione tetto per danni provocati dal passaggio degli aerei del vicino aeroporto di Treviso.</b>					
1	Lievo dell'esistente manto di copertura in tegole con pulizia del fondo ed accatastamento delle tegole utilizzabili e trasporto a discarica del materiale non riutilizzabile.	Mq.	300,00	13,00	3.900,00
2	Esecuzione di nuovo manto di copertura in tegole di recupero fissate con malta bastarda una riga si e una no (una si e una no sotto e sopra vengono fissati tutti).	Mq.	300,00	25,00	7.500,00
3	Esecuzione di impalcature, eseguite a norma di legge, su tutto il perimetro del tetto, per la realizzazione delle opere sopra descritte.	Mq.	450,00	13,00	5.850,00
<b>TOTALE PREVENTIVO</b>					<b>17.250,00</b>

-----  
**CONDIZIONI GENERALI**  
 -----

Il presente preventivo ha validità : 60 giorni.

Gli oneri per la sicurezza sono compresi nelle voci del preventivo sopra descritto.

Dai prezzi indicati è esclusa l'applicazione dell'imposta Iva.

Saranno a carico del Committente:

- autorizzazioni Comunali o Private;
- energia elettrica;
- acqua;
- e quanto altro non espressamente sopra citato.

Ad ultimazione dei lavori le parti procederanno alla verifica delle opere svolte al fine di quantificare precisamente il costo

Eventuali altri lavori richiesti dal Committente verranno conteggiati a parte al prezzo orario di € 24,00= più i materiali

La ditta è regolarmente assicurata per responsabilità civile e danni eventualmente causati a cose o a persone durante

Distinti Saluti

**COSTRUZIONI MAGO S.n.c.**



*Aeroporto di Treviso spa*

Raccomandata AR  
Anticipata via email

TREVISO 23 DIC. 2009  
Prot. n. 3597

Spett.

**Ryanair Ltd**

Michael Cowley

Chief Operating Officer &  
Deputy Chief Executive

Dublin Airport

County Dublin

IRELAND

Gentile Sig.ra

**Fiorella Livotto**

Via Contea 23

31055 Quinto di Treviso (TV)

Tel: 0422.378924

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione del 25.10.2009.**

Spettabile Ryanair,

siamo con la presente a inoltrarVi la richiesta di risarcimento pervenuta alla scrivente società e relativa ad un danno subito dalla sig.ra Fiorella Livotto, residente a Quinto di Treviso in via Contea 23, in prossimità dell'Aeroporto Canova, che ci legge per conoscenza.

Come affermato nella comunicazione allegata alla presente, la casa della sig.ra Livotto avrebbe subito, in data 25.10.09 tra le ore 10:00 e 12:00 circa, un danno alla copertura del tetto - quantificato in € 17.250,00 oltre IVA - dovuto al sorvolo di un aereo che, in fase di atterraggio, non rispettava l'altezza dal suolo passando troppo vicino alle abitazioni.

Dalle verifiche effettuate in base alle indicazioni del sig. Favaro, l'aereo in questione non poteva che essere uno dei seguenti voli Ryanair:

*FR0794 da Stansted atterrato alle ore 10.23 locali*

*FR9402 da Ciampino atterrato alle ore 10.38 locali*

*FR8645 da Trapani atterrato alle ore 11.07 locali*

*FR9921 da Alghero atterrato alle ore 10.54 locali*

*FR4286 da Cagliari atterrato alle ore 11.49 locali*

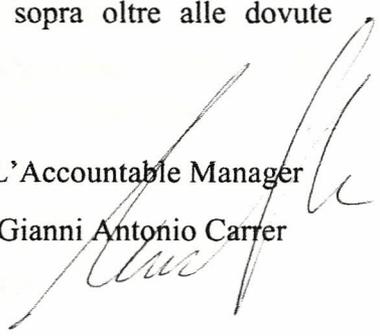
Essendo i fatti lamentati dalla sig.ra Livotto esclusivamente ascrivibili alla Vs responsabilità, Vi invitiamo a prendere celermente contatto la medesima al fine di risolvere la vertenza in parola.

Rimaniamo in attesa di ricevere da Voi positivo riscontro a quanto sopra oltre alle dovute rassicurazioni che episodi del genere non avranno più a ripetersi in futuro.

Distinti saluti.

L'Accountable Manager

Gianni Antonio Carrer



*Allegata: richiesta Sig.ra Livotto*



*Aeroporto di Treviso spa*

Treviso, li 23.12.1009

Prot. nr. 3597

Registered mail

Anticipated via email [cowleym@ryanair.com](mailto:cowleym@ryanair.com)

Dear

**Ryanair Ltd**

Mr. Michael Cowley

Chief Operating Officer &  
Deputy Chief Executive

Dublin Airport

County Dublin

IRELAND

Dear

**Ms Fiorella Livotto**

Via Contea 23

31055 Quinto di Treviso (TV)  
Italy

Phone: 0422.378924

**Subject: Roof damage to a private house of October 25<sup>th</sup> 2009.**

Dear Sirs,

We send you herewith the refund claim received from Ms Fiorella Livotto, living at Quinto di Treviso, via Contea 23, close to Canova Treviso Airport, who is in copy.

As per the self-explanatory enclosed communication, Ms Livotto's house sustained a damage to the roof valued at EUR 17,250.00.- plus taxes -, caused on October 25<sup>th</sup> 2009 between 10:00 and 12:00 local time by a landing aircraft that undercut the minimum altitude required in the approaching phase, thus flying too close to the buildings of the nearby urban area.



*Aeroporto di Treviso spa*

Further to the checks based on Ms Livotto's declaration, the involved flight could only be one of Ryanair's flights listed below:

*FR0794 from Stansted landed at 10:23 local time*

*FR9402 from Ciampino landed at 10:38 local time*

*FR8645 from Trapani landed at 11:07 local time*

*FR9921 from Alghero landed at 10:54 local time*

*FR4286 from Cagliari landed at 11:49 local time*

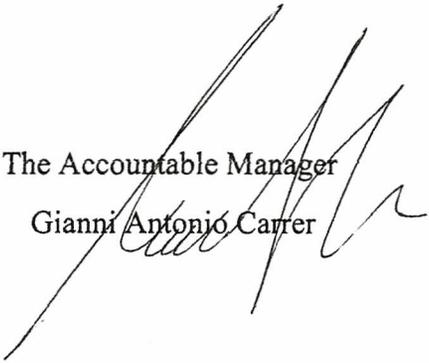
As the liability for the claim raised by Ms Livotto is due to the Carrier, we kindly invite you to get in contact as soon as possible with her in order to settle the dispute.

We look forward to receiving confirmation of an appropriate follow-up from your side, along with the assurances that you're acting to prevent similar cases in the future.

Yours faithfully.

The Accountable Manager

Gianni Antonio Carrer



*Attached: letter from Ms Livotto*

AEROPORTO DI TREVISO S.p.A. • VIA NOALESE, 63/E • 31100 TREVISO • ITALIA

CAP. SOC. € 13.119.840,00 I.V. • REGISTRO DELLE IMPRESE DI TREVISO N. 22462 • COD.FISC. E PARTITA IVA 01899350266

HEAD OFFICE : PH. 0422/315211 • FAX 0422 315219 • E-MAIL: [aertrespa@tv.veniceairport.it](mailto:aertrespa@tv.veniceairport.it)

AIRPORT: PH 0422/315111 • FAX 0422/315219

**Studio Legale Associato  
Mauro Crocetta e Paolo Barolo**

Avv. Mauro Crocetta  
Avv. Paolo Barolo

Avv. Ylenia Canzian  
[y.canzian@crocettabarolo.it](mailto:y.canzian@crocettabarolo.it)  
Avv. Mauro Martinelli  
[m.martinelli@crocettabarolo.it](mailto:m.martinelli@crocettabarolo.it)

Treviso, li 28 maggio 2010

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**RYANAIR LTD**  
Dublin Airport  
County Dublin  
IRELAND

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**Aeroporto di Treviso S.p.a.**  
Via Noalese 63/E  
31100 TREVISO

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**ENAV S.p.A.**  
Direzione Generale  
Via Salaria, 716  
00138 ROMA

**E p.c.**

Gent.ma Sig.ra  
**Livotto Fiorella**  
Via Contea 23  
31055 Quinto di Treviso (TV)

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione in data 25.10.2009**

Viale Appiani n° 34  
31100 Treviso  
Tel. 0422 / 56722 r.a.  
Fax. 0422 / 56870  
E-mail [studiolegale@crocettabarolo.it](mailto:studiolegale@crocettabarolo.it)  
C.F. e P.I. 02504350261

LE INFORMAZIONI TRAMESSE CON LA PRESENTE COME INIZIATIVA DI CONCILIAZIONE SONO DATI IN FORMA SCHEMATICA E NON SONO DA CONSIDERARE UNO STRUMENTO DI CONSENSO. LE INFORMAZIONI TRAMESSE SONO DA CONSIDERARE UNO STRUMENTO DI CONCILIAZIONE E NON SONO DA CONSIDERARE UNO STRUMENTO DI CONSENSO. LE INFORMAZIONI TRAMESSE SONO DA CONSIDERARE UNO STRUMENTO DI CONCILIAZIONE E NON SONO DA CONSIDERARE UNO STRUMENTO DI CONSENSO.

Intervengo per conto e su incarico della Sig.ra Fiorella Livotto di Quinto di Treviso, proprietaria dell'abitazione sita in Quinto di Treviso alla via Contea n. 23, che ci legge in copia.

In data 25.10.09, tra le ore 10.00 e 12.00 del mattino, un aereo in fase di atterraggio al vicino aeroporto Canova di Treviso, sorvolando a bassa quota ha causato ingenti danni al tetto della abitazione della mia Assistita, con spostamento e rottura di parte della copertura dello stesso.

La società gerente l'aeroporto Canova, Aeroporto di Treviso S.p.a., cui in primo momento la Sig.ra Livotto ha segnalato l'accaduto, ha potuto appurare che nel lasso di tempo indicato erano atterrati a Treviso i seguenti voli Ryanair:

FR0794 da Stansted atterrato alle ore 10.23 locali;

FR9402 da Ciampino atterrato alle ore 10.38 locali;

FR8645 da Trapani atterrato alle ore 11.07 locali;

FR9921 da Alghero atterrato alle ore 10.54 locali;

FR4286 da Cagliari atterrato alle ore 11.49 locali.

La stessa società provvedeva quindi a segnalare la cosa direttamente a Ryanair Ltd, con lettera del 23.12.09, invitandola a rispettare per il futuro l'altezza di sorvolo da terra ed a contattare la Sig.ra Livotto per definire la questione.

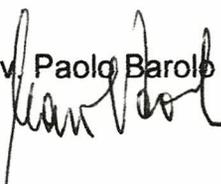
Ad oggi tuttavia nessun riscontro in tal senso è pervenuto alla mia Assistita.

Pacifica essendo la Vostra responsabilità, a vario titolo, in ordine all'accaduto, con la presente Vi invito dunque a risarcire la Sig.ra Livotto di tutti danni provocati al tetto della sua abitazione dal sorvolo effettuato da uno degli aeromobili sopra indicati; danni che indico nella somma di €17.500,00 oltre Iva, come da preventivo di spesa che opportunamente allego.

Avverto che, in difetto di un Vostro pronto riscontro nel termine di 15 giorni dal ricevimento della presente missiva, procederò senza ulteriore avviso a licenziare i conseguenti atti giudiziari a tutela degli interessi della mia Assistita, e ciò con ulteriore aggravio di spese a Vostro carico.

La presente ad ogni effetto di legge.

Distinti saluti.

Avv. Paolo Barolo  


All: come sopra.



*Aeroporto di Treviso spa*

Treviso, 21 giugno 2010

Raccomandata AR

Anticipata a mezzo fax +39.0422.56870

Preg.mo

**Avv. Paolo Barolo**

Viale Appiani 34

31100 Treviso

Anticipata via fax +39.06.81662293

p.c. Spett.

**ENAV S.p.A.**

Direzione Generale

Via Salaria 716

00138 Roma

Anticipata via fax +353.1.812.1672

p.c. Spett.

**Ryanair Ltd**

Dublin Airport

Co Dublin

Ireland

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione sig.ra Livotto.**

Egregio Avvocato,

riscontriamo la Sua datata 28 maggio u.s. per respingere, nuovamente, ogni addebito a carico della scrivente società di gestione per l'evento occorso alla Sua Assistita.

Difatti, non è compito della scrivente società, quale gestore aeroportuale, controllare le fasi di avvicinamento e decollo all'aeroporto.

Voglia, pertanto, escludere AerTre S.p.A. dall'eventuale instaurando contenzioso.

Distinti saluti.

  
Il Direttore Affari Legali e Societari  
Alessandra Bonetti

7 Affari Legali

AL/GF/ 186253

Ns. Rif.: D961

Roma, 09.07.2010

**RACCOMANDATA A/R**

**Egr. Avv. Paolo Barolo**  
**Viale Appiani 34**  
**31100 - Treviso**

**Danneggiamento tetto abitazione Sig.ra Livotto in data 25.10.2009.**

Egregio Avvocato,  
nel riscontrare la Sua nota del 28 maggio u.s., per correttezza allegata, significhiamo che la scrivente Società declina ogni responsabilità per il danno lamentato dalla Sig.ra Livotto, poiché ENAV non ha competenza alcuna nella fornitura dei servizi di assistenza al volo per lo scalo di Treviso.

La Società infatti, oltre a non essere a conoscenza delle informazioni relative alle comunicazioni tra gli aeromobili e gli enti preposti al controllo della navigazione aerea sul predetto aeroporto, non provvede nemmeno ad elaborarne le procedure di volo in allontanamento od in avvicinamento.

La invitiamo e La diffidiamo pertanto dall'intraprendere eventuali iniziative giudiziarie a carico di ENAV, alle quali non potremo che resistere fermamente, con ogni ed ulteriore aggravio di spese a carico della Sua assistita.

Distinti saluti.

Raffaella Romagnoli



8

**Studio Legale  
Mauro Crocetta - Paolo Barolo e Associati**

Avv. Mauro Crocetta  
Avv. Paolo Barolo  
Avv. Ylenia Canzian  
[y.canzian@crocettabarolo.it](mailto:y.canzian@crocettabarolo.it)  
Avv. Mauro Martinelli  
[m.martinelli@crocettabarolo.it](mailto:m.martinelli@crocettabarolo.it)

Treviso, li 10 febbraio 2011

Gent.le Sig.ra

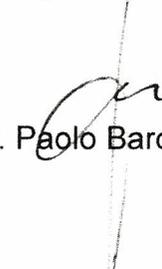
**LIVOTTO FIORELLA**

Via Contea n° 23

31055 QUINTO DI TREVISO (TV)

**C / RYANAIR LTD – AEROPORTO DI TREVISO + 1**

Le compiego le missive pervenutemi dalla Ryan Air e dalla sua assicurazione.  
Vorrà cortesemente contattarmi per decidere l'eventuale azione da intraprendere.  
Distinti saluti.

  
Avv. Paolo Barolo

All: c.s.

Viale Appiani n° 34  
31100 Treviso  
Tel. 0422 / 56722 r.a.  
Fax. 0422 / 56870  
E-mail [studiolegale@crocettabarolo.it](mailto:studiolegale@crocettabarolo.it)  
C.F. e P.I. 02504350261



1 9  
**Padraic Smith & Co Ltd**  
Insurance Brokers

Studio Legale Associate  
Mauro Crocetta E Paolo Barolo  
Viale Appiani No 34  
31100 Treviso  
Italy

13<sup>th</sup> January 2011

“without Prejudice”

<b>Our Reference:</b>	<b>8109</b>
<b>Our Insured:</b>	<b>Ryanair Limited</b>
<b>Date of Loss:</b>	<b>23<sup>RD</sup> December 2009</b>
<b>Your Reference:</b>	<b>RACCOMANDATA R.R</b>
<b>Your Client:</b>	<b>Mrs. Fiorella Livotto</b>

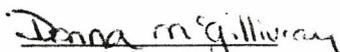
Dear Sirs,

I refer to your letter of 13<sup>th</sup> December 2010 addressed to Ryanair, which has been passed to us for our attention, and we would ask you to note our interest.

We are urgently carrying out enquiries and would be obliged if you can forward copy of estimate as it was not attached in your letter.

We await on hearing from you.

Yours sincerely

  
Donna McGilivray

Newcourt House  
Strandville Avenue  
Clontarf  
Dublin 3

T: +353 (0)1 833 0888  
F: +353 (0)1 833 1370  
E: [info@psmith.ie](mailto:info@psmith.ie)  
W: [www.padraicsmith.ie](http://www.padraicsmith.ie)

Directors:  
Ronan Smith *BSc. ALIA (Dip)*  
Eileen Smith

Registered in Ireland 179364.  
Regulated by the Financial Regulator  
Member of IBA.



**Corporate Head Office**  
 Dublin Airport  
 County Dublin  
 Ireland  
 Telephone: +353 1 812 1212  
 Fax: + 353 1 812 1213  
 Telex: 33588 FROP EI  
 Site: DUBHGFR  
**Reservations: +353 1 8087800**  
**Website: www.ryanair.com**

**Department Fax Numbers:**  
 Finance: 01 8121330  
 Sales & Marketing: 01 8121331  
 Flight Operations: 01 8444404  
 Engineering: 01 8121338  
 Reservations: 01 6097901

10 February 2011

**Mr Paolo Barolo**  
**Avvocato**  
**Studio Legale Associato**  
**Mauro Crocetta e Paolo Barolo**  
**Via Appiani 34**  
**31100 Treviso**  
**Italy**

**Fax: +39 0422 56870**

*By fax and post*

**Re: Your compensation claim against Ryanair for roof damage.**

Dear Mr Barolo,

I refer to your letter dated 13 December 2010, which I received only last week, in which you claim compensation of €17,500.00 plus VAT for roof damage on behalf of your client Ms Fiorella Livotto.

You claim that one of five Ryanair flights which approached for landing at the Canova airport in Treviso between 10am and 12pm on 25 October 2010 (flights FR0794, FR9402, FR8645, FR9921 and FR4286) did not comply with the applicable altitude regulations and caused serious roof damage to Ms Livotto's house. We are surprised that you chose to approach Ryanair instead of the proper addressee of your concerns – Treviso airport and / or ENAC/ ENAV.

We have nevertheless investigated the matter and confirm that, according to our records, all five flights were flown in accordance with approved standard operating procedures and that the correct glide path was maintained at all times.

In light of these facts, any damage to the roof of your clients' house on 25 October 2009 cannot be attributed to the operations of the above flights. Your claims against Ryanair are therefore rejected in full.

Should you nevertheless decide to pursue the matter further, please be aware that Ryanair will vigorously defend its rights in courts.

I trust the above fully addresses your concerns and that you will now withdraw your claims against Ryanair.

Yours sincerely,

Juliusz Komorek  
**Director of Legal & Regulatory Affairs**

# Documentazione G. Marchi

AI COMANDO PROVINCIALE  
VIGILI DEL FUOCO DI TREVISO  
Servizi Statistici  
e di Polizia Amministrativa  
via Santa Barbara, 5  
31100 TREVISO  
Tel. 0422/358.168-137 - fax 0422/263368

## Richiesta di accesso al rapporto di intervento

accesso ai documenti amministrativi

(Art. 25 legge 7 agosto 1990, n. 241 e art. 6 D.P.R. 12 Aprile 2006, n. 184)

Il/La sottoscritto/a MARCHI Gianni nato/a QUINTO DI TV  
il 22-03-1956 residente in QUINTO DI TV via CONTEA  
n. 27 cap. 31055 tel. 0422-373338 CELI 3804121827 documento d'identità  
n. AS0726931 (in caso di trasmissione della richiesta via fax/posta o terza persona occorre **obbligatoriamente** inviare copia del documento)

### IN QUALITÀ DI:

- interessato: (specificare se: proprietario/affittuario) PROPRIETARIO  
**dell':** (specificare se: autovettura targa/immobile) IMMOBILE
- legale rappresentante di: (indicare i dati del rappresentato: persona fisica o giuridica) \_\_\_\_\_  
(allegare atto di nomina) \_\_\_\_\_
- procuratore dell'interessato (indicare i dati del rappresentato) \_\_\_\_\_  
(Allegare documento di identità in corso di validità del procuratore e dell'interessato, nonché **atto di procura**) \_\_\_\_\_
- altro: (specificare) \_\_\_\_\_

consapevole delle sanzioni penali nel caso di dichiarazioni non veritiere, di formazioni o uso di atti falsi, richiamate dall'art. 76 del D.P.R. n. 445/2000

### CHIEDE

- di prendere visione del rapporto di intervento
- il rilascio di copia semplice del rapporto di intervento
- il rilascio di copia conforme del rapporto di intervento

relativa all'intervento eseguito da una squadra dei VVF. il giorno GIOVEDÌ 04-APRILE-2013

alle ore circa: 11,00 per (specificare il tipo d'intervento) MESSA IN SICUREZZA CADUTA TEGOLE DAL TETTO

in comune di QUINTO DI TV località QUINTO CHIESA via CONTEA n. 27

► **motivazione della richiesta** del documento (indicare dettagliatamente l'interesse giuridico ad accedere ai documenti)  
(elemento essenziale per poter accedere agli atti) CONTRO TERZI  
PER PRESENTARE DENUNCIA DEI PAUVI PECCOLATI E  
MESSA IN SICUREZZA

► impegnandosi al pagamento dei costi di riproduzione dei documenti, nonché al pagamento dell'imposta di bollo ove richiesta

► desidera ricevere eventuali comunicazioni al seguente indirizzo: \_\_\_\_\_

► dichiara che non ha interesse a conoscere le generalità di eventuali controinteressati al fine di snellire il procedimento di accesso.

Il sottoscritto dichiara inoltre ai sensi dell'art. 13 del dlgs. 196/2003, di essere stato informato che i dati personali contenuti nella presente richiesta saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente richiesta viene presentata.

luogo e data

TREVISO 15-04-2013

firma del richiedente

Gianni Marchi

Quinto di Treviso. 15/04/2013

Marchi Gianni  
Via Contea 27, 31055  
Quinto di Treviso

**OGGETTO:** Autocertificazione per danneggiamento tetto abitazione propria

Con la presente desidero informarVi che in data 30/03/2013 tra le ore 19.30 e 20.00 antimeridiane circa, un aeromobile, atterrando a bassa quota con i flap al massimo di frenata, ha causato lo spostamento e la rottura di molti coppi del tetto della mia abitazione sita in Quinto di Treviso, via Contea 27.

Intendo con la presente formulare richiesta di risarcimento dei danni da me subiti, a riguardo ho incaricato un' impresa edile a quantificare l' ammontare dei danni e il ripristino allo stato precedente, che sarà sottoposto ai responsabili.

In data 10/04/2013 alle ore 17.00 in un incontro, ho informato e documentato anche il Sindaco di Quinto di Treviso avendo avuto piena accettazione e collaborazione.

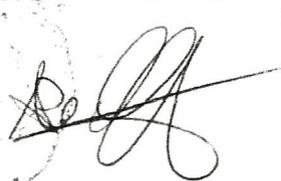
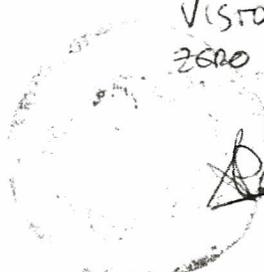
Distinti saluti

Marchi Gianni



REGIONE CARABINIERI VENETO  
Stazione di Zero Branco

VISTO PER LA PRESENTAZIONE  
ZERO BRANCO 15/04/2013 ORE 10:45



Al Comando Provinciale dei Carabinieri  
Via Cornarotta, 24 – Treviso

Io sottoscritto **DANTE NICOLA FARAONI** nato a La Plata il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso Via Nogarè n. 15, C.F. FRNDNT56P14Z600X in proprio e quale rappresentante dell'Associazione **“COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO”**, denuncio che, dalle ore 0.00 alle 03.00 del giorno 12 febbraio 2013, 5 (cinque) aerei in partenza ed 1 (uno) in arrivo hanno sorvolato il paese di Quinto di Treviso, paese dove risiedono numerosi soci del Comitato che io rappresento. Io stesso testimone e gli stessi soci mi hanno riferito che il forte frastuono in piena notte è stato motivo di sveglia con casi di forte tachicardia, innalzamento dei valori pressori e di molta ansia e preoccupazione dovuti sicuramente anche agli orari di notte profonda in cui sono avvenuti decolli e atterraggi.

In relazione all'accaduto porgo in evidenza che il D.P.R 11 dicembre 1997 n° 496, così come modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n°476 all'art. 5 recita: **“...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali.”**

Eventi di questo tipo hanno luogo purtroppo assai di frequente, provocando, oltre ai danni alla salute che le autorità sanitarie descrivono, anche notevoli disturbi al sonno dei cittadini che nel giorno successivo devono garantire delle prestazioni lavorative alle aziende di appartenenza.

Segnalo quanto sopra per i provvedimenti che l'autorità ritiene debbano essere eventualmente adottati nei confronti dei responsabili di codeste possibili violazioni di legge.

Allego anche n° 2 copie dei dettagli dei voli soprascritti, recuperati dal sito:  
<http://www.trevisoairport.it/>

In attesa di cortese riscontro porgo distinti saluti.

Treviso li, 14.02.2013

Dante Nicola Faraoni

> Info voli	:: Voli di oggi	
> Trasporti	:: Orario stagionale	
> In aeroporto	:: Destinazioni	
> Servizi passeggeri	:: Compagnie	
> Servizi turistici		
> B to B		

Area riservata:   [Entra >](#) dimenticato la password? [Registrali >](#)

## Voli di oggi

Cerca nel sito  [Vai >](#)

**20 partenze disponibili**

[Stampa](#) [Nuova ricerca >](#) [Vedi gli arrivi >](#)

I voli in marrone sono charter

Aggiornato alle 17:25

Destinazione	Compagnia	Volo	Previsto	Stimato	Note
Palermo	Ryanair	FR 8874	17:00	03:00	Decollato
East Midlands	Ryanair	FR 6572	17:15	00:32	Decollato
Brindisi	Ryanair	FR 8829	19:30	14:09	Decollato
Colonia	Germanwings	4U 815	19:55	15:44	Decollato
Charleroi	Ryanair	FR 6056	20:55	02:35	Decollato
Gerona	Ryanair	FR 9514	21:15	02:28	Decollato
Cagliari	Ryanair	FR 4827	22:20	02:44	Decollato
Charleroi	Ryanair	FR 6054	08:35	08:53	Decollato
Bremen	Ryanair	FR 3623	08:45	08:57	Decollato
Praga	Wizz Air	W6 2698	12:25	13:41	Decollato
Budapest	Ryanair	FR 5046	13:15	14:14	Decollato
Valencia	Ryanair	FR 7267	14:25	14:44	Decollato
Cluj	Wizz Air	W6 3392	14:45	14:54	Decollato
Londra Stansted	Ryanair	FR 797	15:05	15:34	Decollato
Birmingham	Monarch	ZB 5485	15:30	16:28	Decollato
Bari	Ryanair	FR 8705	16:10	16:19	Decollato
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4985	17:30	17:30	Imbarco immed.
Charleroi	Ryanair	FR 6056	21:05	21:05	--
Londra Stansted	Ryanair	FR 799	21:55	21:55	--
Frankfurt Hahn	Ryanair	FR 8093	21:55	21:55	--

[Nuova ricerca >](#) [Vedi gli arrivi >](#)

### Vedi anche

- [»» Prospetto dei principali scioperi](#)
- [»» Parcheggi](#)
- [»» Travel Tips](#)

**ATVO**  
Bus Express  
**LOW COST**  
**BUS TICKETS**

Prenota subito

> Info voli	:: Voli di oggi
> Trasporti	:: Orario stagionale
> In aeroporto	:: Destinazioni
> Servizi passeggeri	:: Compagnie
> Servizi turistici	
> B to B	

Area riservata:   [Entra >](#) [dimenticato la password?](#) [Registrali >](#)

## Voli di oggi

Cerca nel sito  [Vai >](#)

**14 arrivi disponibili**

[Stampa](#)

[Nuova ricerca >](#)

[Vedi le partenze >](#)

Aggiornato alle 17:25

I voli in marrone sono charter

Provenienza	Compagnia	Volo	Previsto	Stimato	Note
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4984	21:55	01:04	Atterrato
Charleroi	Ryanair	FR 6053	08:10	08:14	Atterrato
Bremen	Ryanair	FR 3622	08:20	08:19	Atterrato
Birmingham	Monarch	ZB 5484	11:05	11:11	Atterrato
Praga	Wizz Air	W6 2697	11:55	12:46	Atterrato
Budapest	Ryanair	FR 5045	12:50	13:08	Atterrato
Valencia	Ryanair	FR 7266	14:00	13:57	Atterrato
Cluj	Wizz Air	W6 3391	14:15	14:11	Atterrato
Londra Stansted	Ryanair	FR 796	14:40	14:39	Atterrato
Bari	Ryanair	FR 8704	15:45	15:37	Atterrato
Frankfurt Hahn	Ryanair	FR 8092	17:00	16:57	Atterrato
Charleroi	Ryanair	FR 6055	20:40	--	--
Londra Stansted	Ryanair	FR 798	21:30	--	--
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4984	21:30	--	--

[Nuova ricerca >](#) [Vedi le partenze >](#)

### Vedi anche

- [» Prospetto dei principali scioperi](#)
- [» Parcheggi](#)
- [» Travel Tips](#)

**ATVO**  
Bus Express

**LOW COST  
BUS TICKETS**

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del  
Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

**Ministero per i Beni e le Attività Culturali**

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti,  
l'Architettura e l'Arte contemporanea  
Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio  
Via San Michele 22  
00153 Roma

**Regione del Veneto**

Segreteria Regionale per l'Ambiente  
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale  
**Palazzo Linetti** - Calle Priuli  
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

**Provincia di Treviso**

Via Cal di Breda 116  
31100 Treviso

**Comune di Treviso**

Via del Municipio 16  
31100 Treviso

**Comune di Quinto di Treviso**

Piazza Roma 2  
31055 Quinto di Treviso

**Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**

Via Tandura 40  
31100 Treviso

**ARPAV**

Direzione Generale  
Area Tecnico – Scientifica  
Piazzale della Stazione 1  
35131 Padova

**ARPAV**

Dipartimento Provinciale di Treviso

Via S. Barbara 5/a  
31100 Treviso

**ENAC**

Direzione Centrale Regolazione Aeroporti  
Via di Villa Ricotti 42  
00161 Roma

**ENAC**

Direzione Operazioni Venezia  
c/o Aeroporto Marco Polo  
30173 Tessera Venezia

\*\*\*

I sottoscritti:

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione "**Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso**", in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso,

**ROMEO SCARPA**, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**SILVANA CARCHIDI** nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano, via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**UMBERTO LORENZONI**, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

Elio Mantini nato a Quinto il 18/01/1955 residente a Quinto in Via Costamala N° 38  
CF MNTLEI55A18H131S

Marco Moratto, nato a Treviso, il 13/10/1981, residente in Via Vecchia Sant'Angelo 13/B, codice fiscale MRT MRC 81R 13L 4070

Duregon Stefania nata il 24 novembre 1965 a Quinto di Treviso e residente a Quinto di Treviso in Via Monte Bianco n. 36 C.F. DRG SFN 65S64 H131K

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 residente a Treviso via Nogarè 4

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

**formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sulla:**

## **VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE**

### **PROCEDIMENTI V.I.A. E LIMITE DEI NUMERI DI VOLI**

Nel capitolo 2.3; I procedimenti di VIA inerenti l'Aeroporto di Treviso del documento delle integrazioni volontarie presentate da AerTre spa – Thetis, viene fatta una storiografia alquanto strana e inusuale della V.I.A. valutazione degli impatti ambientali dell'aeroporto di Treviso.

Interpretazione che esprime in modo chiaro due cose:

1. la VIA è un iter burocratico che se non si può superare, si ignora
2. l'aeroporto è un'azienda che deve fare numeri e quindi si deve espandere.

Che questa interpretazione sia realistica la si evince dalle varie tappe di espansione delle infrastrutture e delle capacità fruibili dell'aeroporto nel periodo 2002/2011 dentro il quale sostanzialmente l'iter di VIA è rimasto solamente un cumulo di dati respinti in gran parte dalla Commissione VIA con i pareri interlocutori negativi del 2006 e del 2007, in cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) disponeva delle precise indicazioni e limiti ai voli che non sono mai stati rispettati.

Nel 2007 e negli anni susseguenti la struttura aeroportuale si dota di nuova aerostazione, di nuovi parcheggi dentro e fuori della struttura aeroportuale e (quindi fuori dalla giurisdizione di ENAC che ha competenze di "padre e padrone" solo in ambito di struttura), amplia di nuovo l'aerostazione mentre voli e passeggeri aumentano. Tutto ciò sotto la prima presentazione della VIA: "*Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel Comune di Treviso*": istanza presentata da AERTRE S.p.A. in data 6 dicembre 2002 (richiesta di VIA per gli effetti dell'incremento del traffico aereo). Che gli impatti sul territorio siano aumentati nessuno può negarlo, anche se poi l'incompletezza delle analisi del quadro ambientale, non è sufficiente per un giudizio obiettivo definitivo come dimostra il parere interlocutorio negativo del 2007. E' proprio lo sviluppo degli interventi effettuati ignorando l'applicazione della VIA, nata da una legge europea con i propositi di *valutare gli effetti che un progetto produce su una pluralità di fattori biotici - quali l'uomo, la flora e la fauna - e abiotici - quali il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, il paesaggio, i beni materiali e il patrimonio culturale - nonché le reciproche interazioni, i quali complessivamente considerati costituiscono l'ambiente in senso unitario e globale.* Basta fare riferimento alle direttive ed i principi concernente la VIA enunciati fin dal documento 85/377/CEE

**Direttiva del Consiglio 85/337/CEE del 27 giugno 1985**  
**concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici**  
**e privati**  
(G.U.C.E n. L. 175 del 5 luglio 1985)

**IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE**

*visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 100 e 235; vista la proposta della Commissione (1); visto il parere del Parlamento europeo (2); visto il parere del Comitato economico e sociale (3);*

*considerando che i programmi d'azione delle Comunità europee, in materia ambientale del 1973 (4), del 1977 (5) e del 1983 (6), i cui orientamenti generali sono stati approvati dal Consiglio delle Comunità europee e dai rappresentanti dei governi degli Stati membri, sottolineano che la migliore politica ecologica consiste nell'evitare fin dall'inizio inquinamenti ed altre perturbazioni, anziché combatterne successivamente gli effetti e affermano che in tutti i processi tecnici di programmazione e di decisione si deve tener subito conto delle eventuali ripercussioni sull'ambiente; che a tal fine prevedono l'adozione di procedure per valutare queste ripercussioni;*

*considerando che l'esistenza di disparità tra le legislazioni vigenti negli Stati membri in materia di valutazione dell'impatto ambientale dei progetti pubblici e privati può creare condizioni di concorrenza ineguali e avere perciò un'incidenza diretta sul funzionamento del mercato comune; che è quindi opportuno procedere al ravvicinamento delle legislazioni, previsto dall'articolo 100 del trattato;*

*considerando che risulta inoltre necessario realizzare uno degli obiettivi della Comunità nel settore della protezione dell'ambiente e della qualità della vita;*

*considerando che, poiché i poteri d'azione all'uopo richiesti non sono stati previsti nel trattato, è necessario ricorrere all'articolo 235 del trattato;*

*considerando che occorre introdurre principi generali di valutazione dell'impatto ambientale allo scopo di completare e coordinare le procedure di autorizzazione dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente;*

*considerando che l'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente; che questa valutazione deve essere fatta in base alle opportune informazioni fornite dal committente e eventualmente completata dalle autorità e dal pubblico eventualmente interessato dal progetto;*

*considerando che i principi di valutazione dell'impatto ambientale devono essere armonizzati, in particolare per quel che riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti e il contenuto della valutazione;*

*considerando che i progetti appartenenti a determinate classi hanno ripercussioni di rilievo sull'ambiente; che pertanto questi progetti debbono essere per principio sottoposti ad una valutazione sistematica;*

*considerando che progetti appartenenti ad altre classi non hanno necessariamente ripercussioni di rilievo sull'ambiente in tutti i casi e che detti progetti devono essere sottoposti ad una valutazione qualora gli Stati membri ritengano che le loro caratteristiche lo esigano;*

*considerando che, per i progetti soggetti a valutazione, debbono essere fornite determinate informazioni essenziali relative al progetto e alle sue ripercussioni;*

*considerando che gli effetti di un progetto sull'ambiente debbono essere valutati per proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento della varietà delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale di vita;*

*considerando tuttavia che non è opportuno applicare la presente direttiva ai progetti adottati nei dettagli mediante un atto legislativo nazionale specifico, inteso che gli obiettivi perseguiti dalla presente direttiva, incluso l'obiettivo della disponibilità delle informazioni, vengono raggiunti tramite la procedura legislativa;*

*considerando peraltro che può risultare opportuno in casi eccezionali esonerare un progetto specifico dalle procedure di valutazione previste dalla presente direttiva, a patto di informare adeguatamente la Commissione,*

Da come si evolva la prima parte della storia delle VIA (sub a), peraltro elencate a pag. 11 delle Integrazioni Volontarie al PSA, i principi fondatori del progetto europeo recepito anche dall'Italia sembrano non essere mai stati applicati e non certamente per colpa del MATTM e delle sue Commissioni. Ma anche la nuova DIRETTIVA 2011/92/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 dicembre 2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, è sicuramente maggiormente propensa a tutelare l'ambiente e le persone dagli impatti.

Ma a che servono le VIA se non danno risposte certe, oppure come nel caso di Treviso non se ne applicano le prescrizioni? Anzi si cerca di eluderle come capitato per i numeri dei voli? Difatti su questo punto è necessaria una esplicita presa di posizione sull'interpretazione delle disposizioni ministeriali in materia di VIA, bisognerebbe chiedersi o chiedere anche alla VS autorità a che cosa servono le procedure di Valutazione se non per dare giudizi e/o prescrizioni.

Per quanto concerne la procedura VIA (sub b): "Aeroporto di Treviso interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo": istanza presentata da ENAC in data 17 febbraio 2011 (Richiesta di VIA per il progetto di rifacimento e potenziamento della pista e delle infrastrutture di volo), la ricostruzione che i proponenti fanno sul documento di integrazioni volontarie è alquanto distorta e non concernente i fatti avvenuti. Soprattutto quando a pag. 13 delle Integrazioni Volontarie al PSA si dice:

*"con sentenza del 11 luglio 2012, n. 975 il TAR Veneto ha respinto il ricorso e confermato la bontà del provvedimento ministeriale e la legittimità dei lavori eseguiti presso lo scalo trevisano (Allegato 2.3-6)".*

Non è andata proprio così perché la sentenza si è evoluta in tutt'altro senso. Difatti ai punti 1; 2; 3; 4; della sentenza, il Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto rigetta le richieste di AerTre, MATTM e ENAC dando di fatto ragione ai ricorrenti.

Solo al punto 5 il TAR dà ragione ad AerTre appoggiandosi alla già avvenute precedenti valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui era stata rigettata l'istanza cautelare imposta dallo stesso TAR. E cioè che il parere della commissione VIA VAS del MATTM del 5 maggio 2011, che disponeva la non assoggettabilità alla VIA del progetto prescriveva però che il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non doveva subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato. (A seguire estratto Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS)

Limite dei voli riferiti, come dice la sentenza, ai 16300 voli/anno prescritti nel 2007 e che, come i giudici del TAR scrivono, la società AERTRE spa ne ammette l'esistenza e si impegna a rispettarlo.

Quel limite dei voli che la Commissione VIA ribadisce all'atto dell'autorizzazione dei lavori del 2011 e che due tribunali ribadiscono come garanzia cautelativa e insuperabile nei confronti degli impatti, ma che AerTre sfora puntualmente anche nel 2012: 20279 voli; dati ufficiali Assaeroporti.

(a seguire testo della sentenza del TAR veneto sopra menzionata)

*Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.*

**FATTO e DIRITTO**

*Con il provvedimento impugnato è stata disposta l'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto degli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso a condizione del rispetto di alcune prescrizioni.*

**1. Deve essere rigettata l'eccezione di tardività del ricorso formulata dal Ministero dell'ambiente.**

*Infatti il sessantesimo giorno utile per notificare il ricorso era sì il 24 Luglio 2011, ma si trattava di*

*domenica. Ne consegue che il termine era differito al successivo lunedì 25 Luglio 2011, che è il giorno in cui il ricorso è stato tempestivamente notificato.*

**2.** *Il Ministero dell'Ambiente e Aer Tre S.p.A. eccepiscono l'inammissibilità del ricorso per mancata notifica ad Aer Tre S.p.A. medesima del ricorso. Tale eccezione viene motivata in relazione alla circostanza che Aer Tre S.p.A. è la società concessionaria dello scalo aeroportuale di Treviso nel quale sono realizzati i lavori in questione, è il soggetto che ha predisposto la progettazione sottoposta a valutazione, è l'Amministrazione aggiudicatrice dei lavori ed è il soggetto che ha stipulato il contratto con l'A.T.I. Aggiudicataria. L'eccezione è infondata.*

*Infatti il secondo comma dell'art. 41 del codice del processo amministrativo stabilisce che il ricorso deve essere notificato, a pena di decadenza, alla Pubblica Amministrazione che ha emesso l'atto impugnato e ad almeno uno dei contro-interessati che sia individuato nell'atto stesso. Il ricorso è stato ritualmente notificato al Ministero dell'Ambiente, Autorità che ha posto in essere il provvedimento impugnato ed al contro-interessato Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Amministrazione che ha richiesto la verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., così come la stessa E.N.A.C. è individuata nel provvedimento impugnato.*

*Quanto sopra non toglie che Aer Tre S.p.A. possa configurarsi come controinteressato cui il contraddittorio debba essere integrato. Tuttavia l'intervento in giudizio di Aer Tre S.p.A. ha reso superfluo l'ipotetico ordine di integrare il contraddittorio.*

**3.** *Aer Tre S.p.A. eccepisce l'inammissibilità del ricorso per mancanza d'interesse.*

*Tale eccezione viene motivata con la circostanza che parte ricorrente non ha impugnato i provvedimenti di approvazione del progetto delle opere. L'eccezione è infondata.*

*Infatti, come si desume da nota 14 Aprile 2011 prot. n° 47700, E.N.A.C. Ha approvato il progetto esecutivo con la specifica prescrizione che l'avvio dei lavori è subordinato al parere del Ministero dell'Ambiente in merito alla verifica di assoggettabilità del progetto alla V.I.A.. Ne consegue che senza il provvedimento impugnato i lavori non possono essere eseguiti e parte ricorrente è appunto titolare dell'interesse a che i lavori non siano eseguiti in presenza di un provvedimento negativo di assoggettabilità a V.I.A., ma illegittimo. Il perseguimento di tale interesse non richiede l'impugnazione anche dei provvedimenti con cui sono approvati i progetti, perché è possibile semplicemente richiedere, al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, che il progetto sia sottoposto ad una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..*

*Quanto sopra è altresì coerente con l'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006, da cui si desume proprio che i lavori non possono essere eseguiti senza che sia stata espletata una legittima procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A..*

**4.** *Aer Tre S.p.A. eccepisce l'improcedibilità del ricorso per sopravvenuto difetto d'interesse. Tale eccezione viene motivata con la circostanza che i lavori sono stati eseguiti. L'eccezione è infondata.*

*Infatti, qualora sia accertata l'illegittimità del provvedimento negativo di verifica di assoggettabilità a V.I.A. o di annullamento in via giurisdizionale dei provvedimenti adottati l'Autorità dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale secondo la disciplina di cui all'art. 29 del D. Lgs. n° 152 del 2006. In relazione all'eventualità di tali successivi interventi dell'Autorità Amministrativa permane l'interesse di parte ricorrente.*

**5.** *La decisione del ricorso deve tenere conto delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n° 4460/2011 con cui è stata rigettata l'istanza cautelare.*

*In tale ordinanza è stato osservato che il gravato provvedimento contiene la prescrizione secondo cui il numero totale annuo di movimenti dei veicoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato e che non sussistono essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura in esame. Ne consegue che il progetto, per il quale è stato deciso di non procedere a valutazione d'impatto ambientale, non è idoneo a ledere gli interessi ambientali di cui parte ricorrente è portatrice. Il collegio evidenzia sotto tale profilo che le opere progettate sono costituite da interventi di mero rifacimento della pista esistente, senza alcuna variazione della quantità e delle caratteristiche dei voli e senza alcuna alterazione degli attuali livelli d'impatto: interventi di manutenzione della pista di volo necessarie per garantire non già un incremento di traffico, ma per garantire il mantenimento della stessa apertura dello scalo, anche, per mera ipotesi, in caso di un solo volo giornaliero.*

*Quanto sopra è, tra l'altro, dedotto in modo specifico dalla stessa società di gestione dell'aeroporto con memoria in data 22 Maggio 2012. Il collegio sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico dei voli annuo autorizzato, pari a 16.300, come risulta dal Decreto del Ministro dell'Ambiente in data 14 Maggio 2007. È evidente che tale limite massimo di voli*

*annuo deve essere rispettato dalla società di gestione dell'aeroporto, anche considerando che la sussistenza di tale limite annuo di voli è riconosciuto dalla stessa società di gestione dell'aeroporto. Parte ricorrente evidenzia che il numero di movimenti registrato nell'anno 2010 è stato pari a 18.086, dunque superiore al limite autorizzato. Tuttavia l'avvenuto superamento del limite numerico dei voli autorizzati non è imputabile al provvedimento impugnato, potendo semmai essere il motivo per avviare, da parte di chi ne abbia interesse, le diverse iniziative ritenute necessarie. Il ricorso è dunque infondato. La complessità della questione comporta la compensazione delle spese e degli onorari di giudizio.*

In quanto al limite dei voli, pomo della discordia, va aggiunto che basandosi sull'ultima parte della sentenza sopra citata (evidenziata in verde) dopo gli sforamenti dell'anno scorso, in data 07 dicembre 2012 sei (6) associazioni: Italia Nostra, Legambiente, Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, ANPI, Salviamo il Paesaggio e Fare Treviso, attraverso la persona dei rispettivi presidenti hanno inoltrato un esposto al Tribunale di Treviso. (vedi allegato: ESPOSTO ALLA PROCURA DI TREVISO.pdf) Sulla stessa questione è stato depositato un altro esposto automa mente redatto dal Comune di Quinto di Treviso attraverso i propri legali.

E' d'obbligo osservare, a questo punto dell'analisi, l'uso "propriamente accomodante" e sicuramente contraddittorio delle VIA da parte della Società di Gestione dell'aeroporto Canova, sicuramente non gestite in maniera conforme a quello che sono i principi fondanti della VIA stessa che considera ambiente e persone coinvolte nelle dinamiche. E ci riferiamo al limite dei voli tutt'ora vigente perché, anche se, come dice AerTre la documentazione denominata nelle Integrazioni Volontarie "sub a", è stata archiviata, le stesse prescrizioni vivono a pieno titolo di validità su due sentenze ribadite dai Magistrati del Consiglio di Stato e del TAR Veneto che hanno ritenuto giuridicamente attivo quel limite di 16.300 voli. Quei voli che i giudici dei Tribunali hanno ritenuto determinanti per il verdetto finale, basandosi sulla prescrizione dettata dalla Commissione VIA VAS del MATTM del 2011 che a tutt'oggi ha validità perché nessuno ne ha chiesto l'archiviazione.

Inoltre, se la Commissione VIA/VAS ed i magistrati hanno ritenuto quel dato dei limiti dei voli determinante per garantire e tutelare ambiente e persone, perché il gestore di una struttura aeroportuale non dovrebbe prenderlo in considerazione? Non sono forse la variazione del numero dei voli e dei passeggeri in transito a creare aumento degli impatti acustico, in atmosfera e sulla mobilità a terra dei passeggeri, che oltretutto nell'aeroporto di Treviso è gestita e continuerà ad essere gestita esclusivamente su veicoli a combustione e su gomma?

Per concludere sulla interpretazione di AerTre, va precisato che i procedimenti di VIA "sub b" e "sub c" vanno palesemente in contraddizione se sottoponiamo le richieste ad un lineare e realistico iter procedurale. Difatti il proponente ENAC nel Masterplan presentato nel marzo 2012 dà chiara evidenza del fatto che sono già state eseguite e completate nel 2011 una serie di opere propedeutiche allo sviluppo dell'aeroporto. Appare quindi evidente che la presentazione del Masterplan è in ritardo di anni ed infatti dopo il "parere favorevole all'esclusione di VIA n° 698 del 15.04.2011 della Commissione Tecnica VIA/VAS, il Masterplan viene presentato a maggio del 2012 per un nuovo parere della Commissione VIA presso il VS Ministero.

E' come se il proponente ancora oggi chiedesse una procedura di VIA "in sanatoria" o ex post per cui diventa non congruente con la situazione reale attuale, quanto descritto nel Masterplan e quanto sostenuto nell'iter VIA descritto da Aertre/Thetis nelle integrazioni volontarie.

Si veda per esempio il paragrafo 15.2 della "Relazione e Piano degli investimenti" relativo alle piste che rappresenta una situazione non conforme alla realtà (vedi fig.51); si noti che questo documento è datato "luglio 2011" mentre gli altri sono aggiornati a "marzo 2012"

proprio per dimostrare come attuale una situazione di fatto già realizzata per tutti gli aspetti dei lavori 2011. Nella "Sintesi non tecnica" a pagine 4 tali opere sono identificate come "in fase di realizzazione", mentre sono terminate con la riapertura dello scalo da gennaio 2012.

Quindi nelle integrazioni volontarie si doveva per lo meno richiedere che la documentazione relativa allo stato attuale 2013, fosse modificata e resa conforme alla realtà, al fine di non più presentare le evidenti incongruenze rilevate e di garantire una corretta definizione dello stato del procedimento di VIA. Cosa che ovviamente Aertre/Thetis non hanno fatto.

Riprendendo la questione del limite dei voli è a nostro avviso da censurare il capitolo: **"2.4 Il numero dei voli autorizzati"** del documento delle integrazioni volontarie, AerTre così si pronuncia:

*Il numero di voli autorizzati sullo scalo trevigiano è attualmente pari a 8 movimenti/ora, come recentemente ricordato da ENAC nei Comitati di Sicurezza Aeroportuale del 28 gennaio e 6 settembre 2011 (Allegati 2.4-1 e 2.4-2). Non ha valenza limitativa del traffico aereo il parere interlocutorio negativo espresso con decreto*

*DSA-DEC-2007\_000039 in data 14 maggio 2007 (16'300 movimenti/anno) in quanto:*

- ai sensi dell'art. 687 Codice della Navigazione nel settore dell'aviazione civile l'"unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo" è l'ENAC;*
- il limite di 16'300 movimenti/anno non è un dato rappresentativo di un limite ambientale ma è riferito al traffico dell'anno 2004, termine temporale individuato dall'applicazione del DM 29 novembre 2000;*
- in ogni caso, il parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM (Allegato 2.3-2).*

A nostro avviso ENAC può sicuramente autorizzare 8 movimenti/ora, certamente corrispondenti alle nuove capacità fruibili della nuova pista che è stata fortemente potenziata con i lavori eseguiti nel 2011, ma non è in grado di dare un'autorizzazione anche per gli impatti provocati in quanto questo ruolo tocca ad altri. Altrimenti ci viene da chiederci perché ENAC abbia avuto bisogno di richiedere la VIA al MATTM per il Master Plan che contiene una richiesta dell'aumento del numero dei voli, se lo stesso ente ha già autorizzato. Ci pare evidente che l'autorizzazione è riferita alla pista ed alle nuove potenzialità della struttura ma non agli impatti che tale capacità può creare dentro e fuori l'aerostazione. Facendo due conti sull'autorizzazione che AerTre si arroga di aver ottenuto da ENAC, calcolando **8 movimenti/ora per 17 ore/giorno** (essendo vietato per decreto volare dalle 23.00 alle 6.00) e calcolandolo **per 365 gg**, significa che in un anno hanno l'autorizzazione di fare **49640 voli!** Più di quelli richiesti nel SIA, più di quelli contemplati nel Master Plan. Allora perché scomodare la Commissione VIA se dopo i lavori effettuati nel 2011 la struttura è in grado di avere le potenzialità per realizzare il progetto aziendale?

Credo che questo atteggiamento sia offensivo anche nei confronti della VS Commissione e dell'intero MATTM, quando AERTRE fa riferimento all'articolo 683 del Codice della Navigazione, ricordando che ENAC è "padre e padrone" degli aeroporti ma sicuramente non lo è dei procedimenti VIA, dimenticandosi appunto, che sta interloquendo con la COMMISSIONE stessa!!!

La stessa sfrontatezza nei confronti della VS Commissione che abbiamo ravvisato quando a pagina 14 del documento Integrazioni Volontarie si afferma:

- in ogni caso, il parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM (Allegato 2.3-2).*

Ci sembra naturale sospettare che la richiesta tanto voluta di archiviazione da parte della

società AerTre spa sia dovuta alla ricerca di una "pezza giustificativa" per eliminare quei 16300 voli che prima gli hanno fatto vincere 2 ricorsi giudiziari (TAR e Consiglio di Stato) e poi sono diventati stretti visto gli sforamenti perpetrati negli anni e i procedimenti giudiziari in corso.

In ogni caso va sicuramente fatta chiarezza anche sull'interpretazione del documento sopra rilasciato dal MATTM, sul consenso di archiviazione della prima VIA (sub a) che così dice:

Noi leggiamo che la società aeroportuale di Treviso ha **richiesto il ritiro della documentazione inoltrata** e che il Ministero ha risposto di **considerare archiviata la precedente documentazione, evidentemente inoltrata da AerTre** ma nulla c'è scritto delle prescrizioni che la commissione VIA del Ministero aveva rilasciato nel 2007. In ogni caso, supposto che l'interpretazione di AerTre sia corretta e che si ritengano l'archivate anche le prescrizioni, si dimentica che esiste un documento ancora vivo e vegeto del Ministero e non archiviato: il Parere n° 698 del 15.04.2011 dalla Commissione Tecnica VIA VAS che così si pronuncia:

Quindi è fuori di dubbio che un limite ai voli ancora è in funzione, quello che, secondo noi non permette ad ENAC di autorizzare nessun volo in più senza **una nuova dichiarazione della VS Commissione**. Inoltre ricordiamo che su questa **prescrizione** all'esclusione di VIA ci sono due Tribunali che hanno fondato le loro sentenze sul limite e sulla credibilità degli enti indagati, i quali hanno testimoniato di fronte ai giudici che non sarebbe avvenuto nessun aumento previa nuova autorizzazione, che a tutt'oggi non c'è.

## **ANALISI E PROPOSTE SULLE ALTERNATIVE E SULLE MITIGAZIONI**

Riguardo al punto **4.4 L'analisi delle alternative - Integrazioni Volontarie**, dove si analizzano differenti metodologie di mitigazione e di noise abatement vanno fatti dei chiarimenti basati sulla realtà territoriale dove l'aeroporto Canova opera da anni. La fondamentale strategia di mitigazione adottata al fine di minimizzare gli effetti sugli abitanti dei centri abitati limitrofi, in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti dal PSA, è una diversificazione percentuale di distribuzione dei decolli su Quinto di Treviso (il 55% su testata 25) e su Treviso (il 45% su testata 07). Va evidenziato che presentare una distribuzione del traffico (e anche delle rotte) come noise abatement con una zonizzazione acustica aeroportuale adottata con l'Ordinanza ENAC 16/2003 nel luglio del 2003 ci sembra una presa in giro! Ci può stare che il MATTM abbia riconosciuto ad AerTre con nota U. Prot. DVA-2012-0012365 del 24/05/2012 l'archiviazione della documentazione della VIA iniziata nel 2002 ma ci sembra altrettanto logico che se si avanza una proposta di mitigazione come questa, per essere sufficientemente credibile, il proponente avrebbe dovuto prevedere ad una nuova Zonizzazione acustica, sostenuta dal fatto che quella del 2003 non solo è datata ma supponiamo che sia decaduta con l'archiviazione documentale della VIA iniziata nel 2002.

La ripartizione dei voli annunciata tra le due testate appare una forzatura previsionale, non solo per mancanza di nuova zonizzazione acustica ma, essendo la pista corta, appena 2400 metri, gli aerei che decollano verso Treviso si devono avvicinare al fondo pista che è molto vicino alle recinzioni e al centro abitato di Quinto di Treviso. Le prime case sono a

pochi metri dalla recinzione. La cartografia mostra che in testata 07 il sedime aeroportuale si riduce, si rimpiccolisce e finisce a forma di cono. Quando gli aerei decollano utilizzando la potenza massima di spinta, il rumore in quella zona diventa fortissimo e assordante disperdendosi come dei tuoni ravvicinati per tutto il centro abitato di Quinto. Come dire che se gli aerei ci passano sulle case decollando verso Quinto o ci piantano nelle orecchie le turbine in partenza verso Treviso, non cambia niente. Anzi ci verrebbe da dire che è meglio che le partenze vengano fatte in maniera tradizionale come avviene oggi per il 95% dei voli verso Quinto di Treviso; altro che effetto mitigazione!!! E' inutile dire che sarebbe opportuno e ovvio fare degli accertamenti sugli impatti acustici di questa supposta forma di mitigazione degli impatti!

Ancora più gravi ci sembrano gli scenari, oltretutto descritti con la solita leggerezza da Aetre/Thetis a pag. 30 delle Integrazioni Volontarie:

*La distribuzione degli atterraggi al 2020 e al 2030 rimane invece invariata in quanto le procedure di avvicinamento strumentale possono essere operate solamente su testata 07 che è dotata di ILS (sistema di atterraggio strumentale). Non è pertanto possibile valutare soluzioni alternative alla distribuzione delle rotte di atterraggio rispetto a quella attualmente utilizzata, che avviene appunto su testata 07.*

Cioè, circa 25000 voli anno che sorvoleranno le case di Quinto, con i rischi già contratti in dieci di anni di voli. Lo sanno bene gli abitanti di via Contea a Quinto di Treviso che hanno subito decine e decine di Vortex Strike, i colpi di vento aerodinamico verticale, che causano il sollevamento delle tegole nei caseggiati sorvolati. La maggioranza dei vortex strike sono concentrati in prossimità delle testate pista dove appunto si trova via Contea, dove si affaccia anche la parrocchia di S.Giorgio ed un asilo infantile anch'esso in passato vittima di vortex strike. Ma quello che occorre rilevare il più delle volte, il vortex alare pur raggiungendo i tetti delle case, mentre in corto finale le sorvola, provoca una costante e progressiva sollecitazione sul tetto. Una sorta di turbolenza che sottopone la parte superiore dei caseggiati ad uno stress che fa vibrare e muovere le tegole/tetti anche se solo raramente li solleva per farli precipitare al suolo. In via Contea invece il sollevamento c'è stato molte volte con tegole volate non solo nei cortili delle case ma anche sulla strada. In via Contea ogni famiglia ha fatto esperienza di Vortex Strike e molti hanno le crepe sui muri e sui soffitti.

Se fossero svolte accurate ispezioni si potrebbe – probabilmente – verificare come la manutenzione dei tetti nell'area antistante la pista si renda necessaria con una maggior frequenza rispetto, ad esempio, ad altre zone del territorio comunale di Quinto. Andrebbero messi in sicurezza tutte le case e i condomini di quella zona per tutelare l'incolumità degli abitanti, dei passanti, delle persone che frequentano la scuola materna ed i negozi di via Contea. Ma non sono stati mai fatti degli interventi verso tale direzione, anzi le risposte date da autorità e società operanti nel settore dell'aviazione civile sono state di minaccia e di diffida nei confronti delle famiglie che hanno denunciato i danni.

La storia di via Contea sotto le rotte la riassumiamo con due casi di Vortex Strike uno del 2009 denunciato dalla signora Livotto Fiorella, caso emblematico di questa storia, e quello del signor Gianni Marchi successo il giorno prima di Pasqua di quest'anno. La signora Fiorella Livotto ha fatto richiesta di risarcimento denunciando danni per 17.250 euro e ha puntualmente richiesto ad AerTre di individuare la compagnia di appartenenza dell'aereo che gli aveva danneggiato la casa. AerTre ha segnalato chi aveva causato il danno, Ryanair Ltd. Il legale della signora Livotto, non avendo avuto nessun riscontro da Ryanair coinvolge e pretende risposte da ENAV responsabile del traffico aereo civile e dalla società di gestione dell'aeroporto di Treviso AerTre che a vario titolo si smarcano dicendo che non

sono responsabili dell'accaduto. La Livotto insiste a richiedere i danni alla Ryanair Ltd, risultato: le arriva una lettera di minaccia da parte del pool di avvocati della compagnia low cost irlandese con la diffida di continuare ad avanzare richieste. E' chiaro che dopo questo fatto le denunce di danni da parte dei cittadini sono diminuite sia per paura che per senso di impotenza.

L'altra storia è l'ultimo atto di questa cronaca di danni e soprusi, quella del signor Gianni Marchi. Nel giorno precedente la domenica di pasqua 2013, le tegole del suo tetto sono state risucchiate verso l'alto e quindi sono precipitate al suolo del suo cortile e sulla strada adiacente senza fortunatamente causare alcunché alle persone. Il signor Marchi ha avuto il coraggio di denunciare il fatto prima chiamando i vigili del fuoco per una verifica e poi, attraverso mille difficoltà, ha denunciato il fatto ai carabinieri. **In allegato la documentazione dei due fatti. Vortex Strike Treviso.pdf**

Sarebbe bello che accadesse come negli aeroporti di tutta Europa dove ogni evento denunciato dagli abitanti delle case viene registrato e comporta un immediato intervento di una Task Force predisposta allo scopo dalle società di gestione, ma crediamo che a Treviso sarebbe come chiedere il cielo.

In ogni caso se, come da previsione, i decolli verso Quinto di Treviso saranno - salvo per ragioni meteo - via via meno frequenti con l'incremento dei voli/movimenti in pista, tutti gli avvicinamenti ed atterraggi continueranno ad operare sulla pista attuale, la 07. Quella sulla quale è installata la procedura ILS di I° Categoria, e questo determina un carico acustico elevato, se non eccessivo, sull'abitato di Quinto di Treviso. Diventerebbe di fatto inagibile, per superamento dei livelli di criticità acustica. Certo invece, che si potrebbe parlare di sostenibile mitigazione se il sistema di ILS servisse anche la testata opposta, la 25 ma questo è impossibile perché non esistono spazi sufficienti per rendere operativo tale sistema. In questo senso l'aeroporto di Treviso per i suoi limiti di sedime aeroportuale, comparato al carico di voli previsto dal Master Plan è come un uccello che vola con una sola ala. **Crediamo che questa limitazione di fatto dell'operatività della testata 25 debba essere presa in considerazione dalla COMMISSIONE.**

Gli stessi limiti che la VS Commissione dovrebbe osservare nell'esposizione dell'altro documento presentato sempre da Aertre/ Thetis: **Valutazione di Incidenza al punto 3.5 Misure progettuali di attenuazione.** Per quanto riguarda le misure di attenuazione per la fase di esercizio, al secondo punto della pagina 47 il documento recita:

*“adozione di misure di mascheramento attraverso la piantumazione di idonee macchie arboreo-arbustive di tipo autoctono;”*

Vorremmo ricordare che la società di Gestione era già stata sollecitata nel 2007 dal Ministero dell'Ambiente nel realizzare adeguate aree verdi e delle quali nei dintorni e nei comuni interessati dalla struttura aeroportuale non ve n'è traccia, sono anni che i residenti limitrofi al perimetro dell'aeroporto denunciano la mancanza di qualsiasi barriera o sistema per il contenimento dell'impatto aeroportuale. Nel Documento VIA 2007\_398 il Ministero prescriveva al punto 1:

*“la cortina arborea lungo il perimetro dell'aeroporto, già proposta nel SIA ma con due file di alberi, dovrà essere almeno con triplice filare d'alberi “.*

Nello stesso documento alla voce compensazioni:

*“a compensazione dovrà essere realizzata un'ulteriore area 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.”.*

Considerando la prescrizione al punto 1 ci chiediamo anche come la stessa possa essere

adottata dalla società AerTre vista la ridotta dimensione del sedime aeroportuale (1550000m<sup>2</sup>) risultante essere circa la metà rispetto a scali simili e con movimentazioni di aeromobili paragonabili all'aeroporto "Canova" a fine PSA. Lo stesso spazio a disposizione per interventi di mitigazione si ridurrà ulteriormente dopo la realizzazione della Taxy-Way prevista nel 2018 (Tabella 3-4 pag.45) in modo che la stessa rispetti le aere di sicurezza imposte da Enac. Il proponente stesso dichiara al punto 3.2 la difficile gestione degli spazi interni della struttura:

*"...considerando la ristrettezza degli spazi disponibili..."*

Segnaliamo inoltre che nell'ottobre del 2012 la società aeroportuale per far funzionare il nuovo sistema ILS di 2°Cat ha effettuato con l'autorizzazione dell'Ente Parco del Sile numerosi tagli, di importante entità, proprio nel perimetro del sedime aeroportuale e anche all'interno di proprietà private eliminando così i pochi sistemi di mitigazione naturali esistenti dimostrando ancora una volta che l'esigenza della struttura è quella di avere più spazi e non si può oggettivamente permettere di utilizzare le aree per creare barriere fonoassorbenti, confermando la tesi delle forti criticità. Molto ad effetto la metafora usata da un noto ingegnere trevigiano a proposito dell'ampliamento del Canova: "a xè come far crescer un baobab inte un piter"; **è come far crescere un baobab dentro un vaso di fiori!**

Ancora in tema di mitigazione sempre al punto **3.5 Misure progettuali di attenuazione - Valutazione di Incidenza**, pagina 47, il documento recita:

*"al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, descritte nel seguito, il gestore limita l'operatività al solo periodo diurno in modo da poter attuare il divieto dei voli notturni. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede la chiusura dell'aeroporto dalle 23 alle 06;"*

L'operatività al solo periodo diurno e la chiusura dello scalo dalle 23 alle 06 non sono "gentili" concessioni fatte dal gestore ma sono dei legittimi decreti legge già esistenti. Ricordiamo appunto che esiste un divieto di effettuare voli notturni emesso con D.P.R 11 dicembre 1997 n° 496, modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n°476 che all'art. 5 e dice:

*"...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali."*

Il divieto è stato anche confermato dallo stesso Ministero dell'Ambiente con prot.DVA2011-000049 e spesso non considerato dalla società di gestione. AerTre non regala niente a nessuno, anzi a causa dei continui sforamenti con conseguenti proteste di molti residenti ha costretto la nostra associazione, il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso, a una denuncia. Difatti, dopo innumerevoli decolli notturni nella notte del 12 febbraio 2013 abbiamo effettuato un esposto al Comando provinciale dei Carabinieri di Treviso (Esposto ai Carabinieri.pdf) anche se questa nostra azione non ha portato ad un cambiamento di atteggiamento della gestione aeroportuale visti anche i successivi voli effettuati in orario notturno. Per evidenziare le innumerevoli violazioni riassumiamo alcune partenze da inizio 2013 di voli commerciali eseguiti con aerei Boeing B737-800, che provocano un considerevole impatto acustico soprattutto negli orari notturni:

Data	Volo	Destinazione	Compagnia	Previsto	Effettuato
20/01/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	20:10	23:40
09/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	00:12 <sub>(10/02/2013)</sub>

11/02/2013	FR8874	Palermo	Ryanair	17:00	03:00 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR6572	East Midlands	Ryanair	17:15	00:32 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR6056	Charleroi	Ryanair	20:55	02:35 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	21:15	02:28 <sub>(12/02/2013)</sub>
11/02/2013	FR4827	Cagliari	Ryanair	22:20	02:44 <sub>(12/02/2013)</sub>
23/03/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	21:50	23:39
02/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	23:45
09/04/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	22:25	23:04
16/04/2013	FR9514	Gerona	Ryanair	22:00	00:28 <sub>(17/04/2013)</sub>
21/04/2013	FR799	Londra Stanted	Ryanair	22:50	23:18

\*A queste partenze in orario notturno molte volte corrispondono anche arrivi in orario notturno.

Tutto ciò scritto per dimostrare che già oggi con circa 20000 voli/anno gli impatti sulla popolazione e sull'ambiente sono alti tanto da rendere una ulteriore richiesta di ampliamento impossibile da sopportare per tutto il territorio circostante. Invece se di mitigazioni si deve parlare, queste vanno cercate e disegnate guardando i nuovi scenari della situazione trasporto aereo del Nord Est.

1. L'aeroporto di Treviso opera in sinergia con l'aeroporto Marco Polo di Venezia che nel 2011 per 6 mesi, durante la chiusura dell'aeroporto di Treviso, è riuscito ad assorbire interamente il traffico aereo dello scalo Trevigiano. Riteniamo che con un minimo di ristrutturazione aziendale, riuscirebbe ad assorbire nell'arco di un anno anche fino a 10000 voli.

2. Esiste già un primo accordo tra SAVE azionista di maggioranza di AerTre spa, e la Regione Friuli Venezia Giulia per l'acquisizione della quota di maggioranza dello scalo Ronchi dei Legionari che ora la Regione detiene. Questa nuova situazione porterebbe in ogni caso a decentralizzare il traffico aereo low cost. Oggi questo aeroporto è poco utilizzato e sicuramente sarebbe in grado di assorbire quella quantità di voli destinati all'ampliamento dell'aeroporto di Treviso. L'aeroporto è anche collegato con la ferrovia Venezia Trieste.

3. La crisi economica sta contraendo il mercato del traffico aereo soprattutto quello low cost che interessa totalmente il traffico commerciale di Treviso, quindi non c'è una necessità immediata di ampliamento, semmai di riordino della struttura ricettiva per quanto riguarda la viabilità di fronte al terminal.

4. Altre alternative si affacciano con la spending review, i tagli della spesa pubblica. Nei mesi scorsi è stato annunciato il riordino delle Forze Armate e tra i tagli previsti ci sono la dismissione di una serie di Aeroporti Militari del Nord Italia, oramai poco utili anche con il variare degli scenari delle tensioni geopolitiche. Le minacce ed i conflitti da Nord Est si sono spostati in Medio Oriente e quindi sono maggiormente strategici gli aeroporti militari del Sud Italia. Nella nostra zona è attualmente operativo l'Aeroporto Militare di Istrana, uno di quelli in lista di dismissione, che si trova a 6 Km da Treviso e ha un doppio collegamento ferroviario nei due lati lunghi del sedime. L'area di sedime è quasi il doppio di quella di Treviso e non ha urbanizzazione nelle testate della pista luogo ideale per creare quella mobilità intermodale tanto decantata da ENAC nel suo Piano Nazionale degli Aeroporti.

Proponiamo queste soluzioni perché crediamo che sia il quadro economico, quello degli interventi e quello degli impatti è sicuramente molto più realizzabile e realistico della

forzatura di un Master Plan che può essere applicato in strutture più ricettive e spazialmente più grandi. Il limite dei voli di 16300 voli, secondo noi è una quantità ancora sostenibile per le capacità del territorio e le circostanze spaziali in cui opera l'aeroporto stretto tra il Parco del Sile, una strada fortemente trafficata come la S.S. Noalese e due Centri densamente urbanizzati come Quinto e Treviso. Se si chiede un ampliamento va creata un'alternativa sostenibile.

### **CRITICITA' INTERVENTI SULLA VIABILITA' E INRTERMODALITA'**

Per quanto riguarda la viabilità e l'accessibilità all'aeroporto, apprezziamo gli sforzi di AerTre che al punto **3.3 Interventi sulla viabilità, 3.3.1 Soluzioni per la fluidificazione del traffico; nelle sue Integrazioni Volontarie** modifica notevolmente la prima proposta presentata nel SIA del VIA del Master Plan aumentando la capacità del rondò e soprattutto inserendo un'alternativa al semaforo pedonale ipotizzando un ponte sopraelevato per far attraversare gli utenti dello scalo. Si, per fare la Rotatoria e modificare la viabilità Aertre abbatte le due case private di fronte al Terminal ed espropria il giardino di un'alta proprietà che è di fianco, ma sicuramente questa soluzione darà più respiro alla caoticità del traffico attuale.

Quello che però ci si dimentica di dire è che nel piano degli interventi questa dovrebbe essere un'opera prioritaria già oggi necessaria prima di qualsiasi ampliamento vista la forte congestione di traffico sulla direttrice Quinto di Treviso – Treviso, viale della Repubblica. Si propone un progetto enunciando l'intervento di Comune, Provincia e Regione, ma non c'è accordo di programma e soprattutto rimane alieno ed incoerente con il PAT, Piano di Assetto del Territorio del comune di Treviso che a tutt'oggi non prevede modifiche corrispondenti con le proposte di AerTre. Andrebbe ipotizzata la copertura finanziaria che con espropri, ponte sopraelevato, la rotonda ed altro andrebbe a gravare pesantemente sulle casse degli enti pubblici in questo momento senza risorse. Soprattutto non prevede nessuna inter modalità e quindi nessuna mitigazione sugli inquinanti immessi in atmosfera dall'aumento del traffico su gomma, unica modalità prevista. Quindi, considerando, l'ampliamento previsto dal Masterplan, va giudicato ancora come insufficiente l'intervento sulla viabilità e i suoi impatti non essendo oltretutto previste misure di abbattimento delle polveri sottili, CO2, altri inquinanti prodotti dal traffico che sarà sicuramente in aumento di fronte all'aerostazione.

Treviso 27.04.2013

Allegati:

- ESPOSTO ALLA PROCURA DI TREVISO.pdf
- Vortex Strike Treviso.pdf
- Esposto ai Carabinieri.pdf

Elenco firmatari:  
Presidente Italia Nostra Onlus sezione di Treviso

PRESIDENTE pro tempore  
SEZIONE DI TREVISO DI ITALIA NOSTRA Onlus

Cognome.....	SCARPA
Nome.....	ROMEO
nato il.....	14/01/1963
(alto n.....	100 P..... IIS..... B.....)
a.....	FLEURIER (CH).....
Cittadinanza.....	ITALIANA
Residenza.....	TREVISO
Via.....	VIA S. ELENA IMPERATRICE, 21
Stato civile.....	CONIUGATO
Professione.....	INGEGNERE
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI	
Statura.....	mt. 1,87
Capelli.....	castano chiari
Occhi.....	celesti
Segni particolari.....	---



Firma del titolare: *Romeo Scarpa*  
TREVISO il 22/12/2003  
Il SINDACO  
Impronta del dito indice sinistro: *Romeo Scarpa*  
DIRITTI  
Euro 5,42



CF SCR RTTO 63A 14 2 133 F

SCADENZA: 22/12/2008	REPUBBLICA ITALIANA
COMUNE DI TREVISO validità prorogata ai sensi dell'art. 31 del D.L. 25/6/2008 n. 112 fino al 22 DIC. 2013	COMUNE DI TREVISO
7 MAR. 2011 A. IL SINDACO IL DELEGATO <i>Paolo Bresolin</i> <i>Paolo Bresolin</i>	CARTA D'IDENTITÀ
AJ 1873383	N° AJ 1873383
	DI SCARPA ROMEO
	

Presidente Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso.

*Luigi De Luca*

.....

Giovanni De Luca ..... *G. De Luca*

Antonella Vazzoler ..... *Antonella Vazzoler*

Marco Moratto ..... *Marco Moratto*

Giulio Corradetti ..... *Giulio Corradetti*

Stefania Duregon ..... *Duregon Stefania*

Elio Mantini ..... *Mantini Elio*

Presidente ANPI Treviso ..... *Lorenzoni Umberto*

LA PRESIDENTE  
Silvana Carohidi

*Silvana Carohidi*

Legambiente circolo di Treviso .....

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI TREVISO

**Oggetto: Esposto relativo al rispetto del limite vigente di 16.300 movimenti annui autorizzati sull'Aeroporto di Treviso "A. Canova".**

I sottoscritti:

**DANTE NICOLA FARAONI**, nato a La Plata (Argentina) il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso; Via Nogarè n. 15; C.F.: FRNDNT56P14Z600X; in qualità di Presidente dell'Associazione: "COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO",

**ROMEO SCARPA**, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**SILVANA CARCHIDI** nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano , via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede a Treviso, via Isonzo 10, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

**UNBERTO LORENZONI**, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

**ALBINO BORDIERI** nato a Siracusa, il 23/09/1959 e residente a Treviso, via Zermanese 73 C.F.: BRDLBN59P23I754R; in qualità di Presidente e in nome e per conto dell'Associazione FARE TREVISO,

**GIULIANO CARTURAN**, nato a Monselice il 17.12.1946 e residente a Casier, in via Chianni 53 C.F.: CRTGLN46T17F382B; in qualità Cordinatore Provinciale dell'Associazione SALVIAMO IL PAESAGGIO TREVISO

Il limite, citato in oggetto, è stato disposto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con decreto VIA n. 398 del 14 maggio 2007 subordinatamente alla mancata presentazione di un'aggiornata istanza che permettesse la successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativa al MASTERPLAN dell'aeroporto di Treviso (vedi allegato n° 1 sulle disposizioni).



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comitatoaeroportovt@gmail.com](mailto:comitatoaeroportovt@gmail.com)

Nel decreto VIA è stabilito: *“resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004)...”*.

Lo stesso Ministero, in data 2 maggio 2011, esprimendo parere favorevole all'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto relativo agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto, ribadisce come prima prescrizione che *“il numero totale annuo di movimenti di velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero precedentemente autorizzato”* (vedi allegato n° 2 sulle prescrizioni).

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta) con ordinanza, in data 12 ottobre 2011, respinge l'istanza cautelare proposta in primo grado circa la sospensione dei citati lavori di potenziamento e sviluppo delle strutture di volo, alla luce della già citata prescrizione contenuta nel provvedimento in data 2 maggio 2011 del Ministero dell'Ambiente, circa il mantenimento del limite di 16.300 voli annui (vedi allegato n°3 fotocopia Ordinanza Consiglio di Stato pronunciata in data 12/10/2011).

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, a seguito di ricorso dell'Associazione Italia Nostra onlus e del Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso per la sopraccitata esclusione, nella sentenza dell'11 luglio 2012 *“sottolinea che il progetto e la decisione impugnata di non sottoporlo a VIA rispettano il limite numerico annuo dei voli autorizzati pari a 16.300 come risulta dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 14 maggio 2007 e che è evidente che tale limite massimo di voli annui deve essere rispettato dalla Società di gestione dell'aeroporto anche considerando che la sussistenza di tale limite è stata riconosciuta da questa stessa società in data 22 maggio 2012”* (vedi allegato n°4 estratto sentenza TAR pronunciata in data 11/07/2012).

Il limite sancito è stato nel tempo più volte superato con valori (dati ufficiali traffico ENAC) di 19.140 nel 2007, 19.435 nel 2008, 19.453 nel 2009, 22.672 nel 2010, 9.776 nel 2011 (aeroporto chiuso 6 mesi per gli interventi di potenziamento e sviluppo delle strutture di volo), di 17.687 nell'anno in corso da gennaio a tutto il mese di ottobre 2012 (vedi allegato n°5 documento prodotto da Assaeroporti ossia l'Associazione Italiana Gestori Aeroporti).

Numerose dal giugno 2010 sono state le richieste di intervento per ottenere il rispetto del limite stabilito rivolte a tutti gli Enti territorialmente competenti (Comuni, Provincia, Prefettura) da parte di questo Comitato e da altre Associazioni nonché, in sede istituzionale, da un Consigliere comunale di Treviso.

In merito il Sindaco del Comune di Quinto di Treviso che, a conclusione delle proprie osservazioni al progetto di interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dell'aeroporto, aveva chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che il numero totale dei movimenti annui restasse inferiore ai 16.300 (vedi allegato n°6 della pagina finale del documento), ha espresso l'intenzione di presentare a codesta Procura una richiesta analoga alla presente.

### **SI CHIEDE:**

che l'intestata Procura della Repubblica di Treviso, voglia accertare e valutare se nei fatti, atti e comportamenti sopra riportati siano rinvenibili fattispecie penalmente rilevanti procedendo, in caso affermativo, nei confronti dei soggetti responsabili, adottando i necessari provvedimenti affinché vengano rispettate le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Consiglio di Stato e del TAR del Veneto.



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comitatoaeroporto@tvtv@gmail.com](mailto:comitatoaeroporto@tvtv@gmail.com)

Richiediamo altresì una disposizione urgente dell'indagine e dei conseguenti provvedimenti in funzione della sicurezza e dell'incolumità delle persone e delle proprietà dell'intorno aeroportuale in quanto, in caso di incidente aereo, potrebbero rischiare di non essere protetti da nessuna copertura assicurativa per il mancato rispetto del limite dei voli.

Difatti tale superamento potrebbe, fin da ora, non essere autorizzato da nessuna autorità competente e, in caso d'incidente potrebbe esentare le compagnie assicurative dal non coprire nessun danno in quanto tale scenario potrebbe non essere prescritto dagli accordi di contratto.

Treviso li, 07.12.2012



Associazione Comitato per la Riduzione dell'Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Treviso  
Via Nogarè 15, 31055 Quinto di Treviso  
Tel. 346 8832810 email: [comittoaeropotv@gmail.com](mailto:comittoaeropotv@gmail.com)



1  
LIVOTTO FIORELLA  
Via Contea 23  
31055 Quinto di Treviso (TV)

Spett.le  
AER TRE SPA  
Aeroporto A. Canova di Treviso  
Via Noalese 63/E  
31100 Treviso

Quinto di Treviso, 27/10/2009

Oggetto: RICHIESTA RISARCIMENTO DANNI

Con la presente desidero informarVi che in data 25/10/2009 tra le ore 10:00 e 12:00 antimeridiane circa, un aereo, passando a bassa quota, ha causato lo spostamento e la rottura di molte tegole del tetto della mia abitazione sita in Quinto di Treviso, Via Contea 23.

Intendo con la presente formulare richiesta di risarcimento dei danni da me subiti; a riguardo ho incaricato un'impresa edile a quantificare l'ammontare del danno ed il ripristino dello stato precedente, che Vi sarà sottoposto.

Distinti saluti.  
Livotto Fiorella

Quinto di Treviso, li 15/05/2010

Io sottoscritto Marchi Gianni nato a Quinto di Treviso il 22.09.1956, residente in via Contea n. 27 a Quinto di Treviso, sono stato testimone di un episodio accaduto in data 25/10/2009 tra le ore 11,00/11,30:

ero nel giardino della mia abitazione in Via Contea, 27 a Quinto di Treviso quando un aeromobile della Ryanair atterrando a bassa quota ha provocato un doppio vortice dai flap delle ali un fortissimo boato, come una violenta tromba d'aria, ha causato il rovesciamento di tutto il materiale del mio giardino ed ha provocato la caduta di molte tegole e vari oggetti dell'abitazione adiacente alla mia del civico n. 23 appartenente alla Sig.ra Favotto Fiorella.

Gianni Marchi





**Costruzioni MAGO**  
**S.n.c.**

**Lavori generali costruzione edifici e lavori  
di ingegneria civile - restauro intonaci**

Via Negrelli nr. 3  
31055 QUINTO DI TREVISO  
P.I. 02394250266  
Tel. e Fax: 0422/470932

**PREVENTIVO DI SPESA**

**Nr.** 89-A

**Del.** 27/11/09

**Committente:**

**Livotto Fiorella  
Via Cortea, 23  
31055 Quinto di Treviso**

**Oggetto:**

**Sistemazione tetto per danni provocati dal  
passaggio degli aerei del vicino aereoporto  
di Treviso.**

ART.	DESCRIZIONE	U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO (€)	IMPORTO (€)
<b>Oggetto: sistemazione tetto per danni provocati dal passaggio degli aerei del vicino aeroporto di Treviso.</b>					
1	Lievo dell'esistente manto di copertura in tegole con pulizia del fondo ed accatastamento delle tegole utilizzabili e trasporto a discarica del materiale non riutilizzabile.	Mq.	300,00	13,00	3.900,00
2	Esecuzione di nuovo manto di copertura in tegole di recupero fissate con malta bastarda una riga si e una no (una si e una no sotto e sopra vengono fissati tutti).	Mq.	300,00	25,00	7.500,00
3	Esecuzione di impalcature, eseguite a norma di legge, su tutto il perimetro del tetto, per la realizzazione delle opere sopra descritte.	Mq.	450,00	13,00	5.850,00
<b>TOTALE PREVENTIVO</b>					<b>17.250,00</b>

-----  
**CONDIZIONI GENERALI**  
 -----

Il presente preventivo ha validità : 60 giorni.

Gli oneri per la sicurezza sono compresi nelle voci del preventivo sopra descritto.

Dai prezzi indicati è esclusa l'applicazione dell'imposta Iva.

Saranno a carico del Committente:

- autorizzazioni Comunali o Private;
- energia elettrica;
- acqua;
- e quanto altro non espressamente sopra citato.

Ad ultimazione dei lavori le parti procederanno alla verifica delle opere svolte al fine di quantificare precisamente il costo

Eventuali altri lavori richiesti dal Committente verranno conteggiati a parte al prezzo orario di € 24,00= più i materiali

La ditta è regolarmente assicurata per responsabilità civile e danni eventualmente causati a cose o a persone durante

Distinti Saluti

**COSTRUZIONI MAGO S.n.c.**



*Aeroporto di Treviso spa*

Raccomandata AR  
Anticipata via email

TREVISO 23 DIC. 2009  
Prot. n. 3597

Spett.

**Ryanair Ltd**

Michael Cowley

Chief Operating Officer &  
Deputy Chief Executive

Dublin Airport

County Dublin

IRELAND

Gentile Sig.ra

**Fiorella Livotto**

Via Contea 23

31055 Quinto di Treviso (TV)

Tel: 0422.378924

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione del 25.10.2009.**

Spettabile Ryanair,

siamo con la presente a inoltrarVi la richiesta di risarcimento pervenuta alla scrivente società e relativa ad un danno subito dalla sig.ra Fiorella Livotto, residente a Quinto di Treviso in via Contea 23, in prossimità dell'Aeroporto Canova, che ci legge per conoscenza.

Come affermato nella comunicazione allegata alla presente, la casa della sig.ra Livotto avrebbe subito, in data 25.10.09 tra le ore 10:00 e 12:00 circa, un danno alla copertura del tetto - quantificato in € 17.250,00 oltre IVA - dovuto al sorvolo di un aereo che, in fase di atterraggio, non rispettava l'altezza dal suolo passando troppo vicino alle abitazioni.

Dalle verifiche effettuate in base alle indicazioni del sig. Favaro, l'aereo in questione non poteva che essere uno dei seguenti voli Ryanair:

*FR0794 da Stansted atterrato alle ore 10.23 locali*

*FR9402 da Ciampino atterrato alle ore 10.38 locali*

*FR8645 da Trapani atterrato alle ore 11.07 locali*

*FR9921 da Alghero atterrato alle ore 10.54 locali*

*FR4286 da Cagliari atterrato alle ore 11.49 locali*

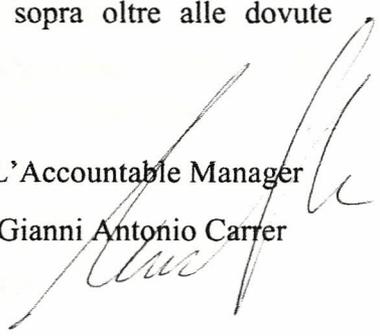
Essendo i fatti lamentati dalla sig.ra Livotto esclusivamente ascrivibili alla Vs responsabilità, Vi invitiamo a prendere celermente contatto la medesima al fine di risolvere la vertenza in parola.

Rimaniamo in attesa di ricevere da Voi positivo riscontro a quanto sopra oltre alle dovute rassicurazioni che episodi del genere non avranno più a ripetersi in futuro.

Distinti saluti.

L'Accountable Manager

Gianni Antonio Carrer



*Allegata: richiesta Sig.ra Livotto*



*Aeroporto di Treviso spa*

Treviso, li 23.12.1009

Prot. nr. 3597

Registered mail

Anticipated via email [cowleym@ryanair.com](mailto:cowleym@ryanair.com)

Dear

**Ryanair Ltd**

Mr. Michael Cowley

Chief Operating Officer &  
Deputy Chief Executive

Dublin Airport

County Dublin

IRELAND

Dear

**Ms Fiorella Livotto**

Via Contea 23

31055 Quinto di Treviso (TV)  
Italy

Phone: 0422.378924

**Subject: Roof damage to a private house of October 25<sup>th</sup> 2009.**

Dear Sirs,

We send you herewith the refund claim received from Ms Fiorella Livotto, living at Quinto di Treviso, via Contea 23, close to Canova Treviso Airport, who is in copy.

As per the self-explanatory enclosed communication, Ms Livotto's house sustained a damage to the roof valued at EUR 17,250.00.- plus taxes -, caused on October 25<sup>th</sup> 2009 between 10:00 and 12:00 local time by a landing aircraft that undercut the minimum altitude required in the approaching phase, thus flying too close to the buildings of the nearby urban area.



*Aeroporto di Treviso spa*

Further to the checks based on Ms Livotto's declaration, the involved flight could only be one of Ryanair's flights listed below:

*FR0794 from Stansted landed at 10:23 local time*

*FR9402 from Ciampino landed at 10:38 local time*

*FR8645 from Trapani landed at 11:07 local time*

*FR9921 from Alghero landed at 10:54 local time*

*FR4286 from Cagliari landed at 11:49 local time*

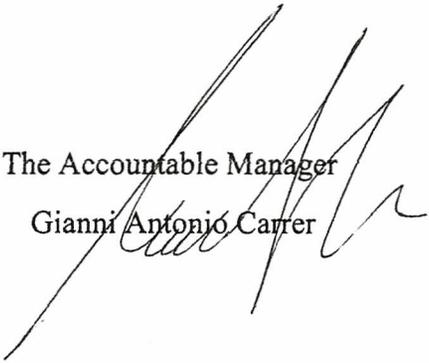
As the liability for the claim raised by Ms Livotto is due to the Carrier, we kindly invite you to get in contact as soon as possible with her in order to settle the dispute.

We look forward to receiving confirmation of an appropriate follow-up from your side, along with the assurances that you're acting to prevent similar cases in the future.

Yours faithfully.

The Accountable Manager

Gianni Antonio Carrer



*Attached: letter from Ms Livotto*

AEROPORTO DI TREVISO S.p.A. • VIA NOALESE, 63/E • 31100 TREVISO • ITALIA

CAP. SOC. € 13.119.840,00 I.V. • REGISTRO DELLE IMPRESE DI TREVISO N. 22462 • COD.FISC. E PARTITA IVA 01899350266

HEAD OFFICE : PH. 0422/315211 • FAX 0422 315219 • E-MAIL: [aertrespa@tv.veniceairport.it](mailto:aertrespa@tv.veniceairport.it)

AIRPORT: PH 0422/315111 • FAX 0422/315219

**Studio Legale Associato  
Mauro Crocetta e Paolo Barolo**

Avv. Mauro Crocetta  
Avv. Paolo Barolo

Avv. Ylenia Canzian  
[y.canzian@crocettabarolo.it](mailto:y.canzian@crocettabarolo.it)  
Avv. Mauro Martinelli  
[m.martinelli@crocettabarolo.it](mailto:m.martinelli@crocettabarolo.it)

Treviso, li 28 maggio 2010

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**RYANAIR LTD**  
Dublin Airport  
County Dublin  
IRELAND

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**Aeroporto di Treviso S.p.a.**  
Via Noalese 63/E  
31100 TREVISO

**RACCOMANDATA R.R.**

Spett.le  
**ENAV S.p.A.**  
Direzione Generale  
Via Salaria, 716  
00138 ROMA

E p.c.

Gent.ma Sig.ra  
**Livotto Fiorella**  
Via Contea 23  
31055 Quinto di Treviso (TV)

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione in data 25.10.2009**

Viale Appiani n° 34  
31100 Treviso  
Tel. 0422 / 56722 r.a.  
Fax. 0422 / 56870  
E-mail [studiolegale@crocettabarolo.it](mailto:studiolegale@crocettabarolo.it)  
C.F. e P.I. 02504350261

LE INFORMAZIONI TRAMESSE CON LA PRESENTE COME INIZIATIVA DI CONCILIAZIONE SONO DA INTENDERSI SOLO COME UN'OPINIONE PERSONALE E NON SONO UN'OPINIONE UFFICIALE DEL TRIBUNALE. IL TRIBUNALE NON È RESPONSABILE PER IL CONTENUTO DELLE INFORMAZIONI TRAMESSE. PER INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ DEL TRIBUNALE, VISITATE IL SITO [www.tribunale-treviso.it](http://www.tribunale-treviso.it)

Intervengo per conto e su incarico della Sig.ra Fiorella Livotto di Quinto di Treviso, proprietaria dell'abitazione sita in Quinto di Treviso alla via Contea n. 23, che ci legge in copia.

In data 25.10.09, tra le ore 10.00 e 12.00 del mattino, un aereo in fase di atterraggio al vicino aeroporto Canova di Treviso, sorvolando a bassa quota ha causato ingenti danni al tetto della abitazione della mia Assistita, con spostamento e rottura di parte della copertura dello stesso.

La società gerente l'aeroporto Canova, Aeroporto di Treviso S.p.a., cui in primo momento la Sig.ra Livotto ha segnalato l'accaduto, ha potuto appurare che nel lasso di tempo indicato erano atterrati a Treviso i seguenti voli Ryanair:

FR0794 da Stansted atterrato alle ore 10.23 locali;

FR9402 da Ciampino atterrato alle ore 10.38 locali;

FR8645 da Trapani atterrato alle ore 11.07 locali;

FR9921 da Alghero atterrato alle ore 10.54 locali;

FR4286 da Cagliari atterrato alle ore 11.49 locali.

La stessa società provvedeva quindi a segnalare la cosa direttamente a Ryanair Ltd, con lettera del 23.12.09, invitandola a rispettare per il futuro l'altezza di sorvolo da terra ed a contattare la Sig.ra Livotto per definire la questione.

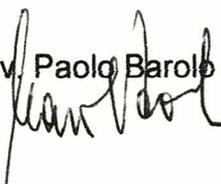
Ad oggi tuttavia nessun riscontro in tal senso è pervenuto alla mia Assistita.

Pacifica essendo la Vostra responsabilità, a vario titolo, in ordine all'accaduto, con la presente Vi invito dunque a risarcire la Sig.ra Livotto di tutti danni provocati al tetto della sua abitazione dal sorvolo effettuato da uno degli aeromobili sopra indicati; danni che indico nella somma di €17.500,00 oltre Iva, come da preventivo di spesa che opportunamente allego.

Avverto che, in difetto di un Vostro pronto riscontro nel termine di 15 giorni dal ricevimento della presente missiva, procederò senza ulteriore avviso a licenziare i conseguenti atti giudiziari a tutela degli interessi della mia Assistita, e ciò con ulteriore aggravio di spese a Vostro carico.

La presente ad ogni effetto di legge.

Distinti saluti.

Avv. Paolo Barolo  


All: come sopra.



*Aeroporto di Treviso spa*

Treviso, 21 giugno 2010

Raccomandata AR

Anticipata a mezzo fax +39.0422.56870

Preg.mo

**Avv. Paolo Barolo**

Viale Appiani 34

31100 Treviso

Anticipata via fax +39.06.81662293

p.c. Spett.

**ENAV S.p.A.**

Direzione Generale

Via Salaria 716

00138 Roma

Anticipata via fax +353.1.812.1672

p.c. Spett.

**Ryanair Ltd**

Dublin Airport

Co Dublin

Ireland

**Oggetto: danneggiamento tetto abitazione sig.ra Livotto.**

Egregio Avvocato,

riscontriamo la Sua datata 28 maggio u.s. per respingere, nuovamente, ogni addebito a carico della scrivente società di gestione per l'evento occorso alla Sua Assistita.

Difatti, non è compito della scrivente società, quale gestore aeroportuale, controllare le fasi di avvicinamento e decollo all'aeroporto.

Voglia, pertanto, escludere AerTre S.p.A. dall'eventuale instaurando contenzioso.

Distinti saluti.

  
Il Direttore Affari Legali e Societari  
Alessandra Bonetti

7 Affari Legali

AL/GF/ 186253

Ns. Rif.: D961

Roma, 09.07.2010

**RACCOMANDATA A/R**

**Egr. Avv. Paolo Barolo**  
**Viale Appiani 34**  
**31100 - Treviso**

**Danneggiamento tetto abitazione Sig.ra Livotto in data 25.10.2009.**

Egregio Avvocato,  
nel riscontrare la Sua nota del 28 maggio u.s., per correttezza allegata, significhiamo che la scrivente Società declina ogni responsabilità per il danno lamentato dalla Sig.ra Livotto, poiché ENAV non ha competenza alcuna nella fornitura dei servizi di assistenza al volo per lo scalo di Treviso.

La Società infatti, oltre a non essere a conoscenza delle informazioni relative alle comunicazioni tra gli aeromobili e gli enti preposti al controllo della navigazione aerea sul predetto aeroporto, non provvede nemmeno ad elaborarne le procedure di volo in allontanamento od in avvicinamento.

La invitiamo e La diffidiamo pertanto dall'intraprendere eventuali iniziative giudiziarie a carico di ENAV, alle quali non potremo che resistere fermamente, con ogni ed ulteriore aggravio di spese a carico della Sua assistita.

Distinti saluti.

Raffaella Romagnoli



8

**Studio Legale  
Mauro Crocetta - Paolo Barolo e Associati**

Avv. Mauro Crocetta  
Avv. Paolo Barolo  
Avv. Ylenia Canzian  
[y.canzian@crocettabarolo.it](mailto:y.canzian@crocettabarolo.it)  
Avv. Mauro Martinelli  
[m.martinelli@crocettabarolo.it](mailto:m.martinelli@crocettabarolo.it)

Treviso, li 10 febbraio 2011

Gent.le Sig.ra

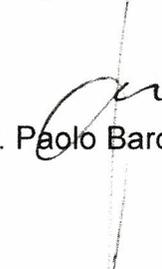
**LIVOTTO FIORELLA**

Via Contea n° 23

31055 QUINTO DI TREVISO (TV)

**C / RYANAIR LTD – AEROPORTO DI TREVISO + 1**

Le compiego le missive pervenutemi dalla Ryan Air e dalla sua assicurazione.  
Vorrà cortesemente contattarmi per decidere l'eventuale azione da intraprendere.  
Distinti saluti.

  
Avv. Paolo Barolo

All: c.s.

Viale Appiani n° 34  
31100 Treviso  
Tel. 0422 / 56722 r.a.  
Fax. 0422 / 56870  
E-mail [studiolegale@crocettabarolo.it](mailto:studiolegale@crocettabarolo.it)  
C.F. e P.I. 02504350261



1 9  
**Padraic Smith & Co Ltd**  
Insurance Brokers

Studio Legale Associate  
Mauro Crocetta E Paolo Barolo  
Viale Appiani No 34  
31100 Treviso  
Italy

13<sup>th</sup> January 2011

“without Prejudice”

<b>Our Reference:</b>	<b>8109</b>
<b>Our Insured:</b>	<b>Ryanair Limited</b>
<b>Date of Loss:</b>	<b>23<sup>RD</sup> December 2009</b>
<b>Your Reference:</b>	<b>RACCOMANDATA R.R</b>
<b>Your Client:</b>	<b>Mrs. Fiorella Livotto</b>

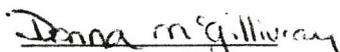
Dear Sirs,

I refer to your letter of 13<sup>th</sup> December 2010 addressed to Ryanair, which has been passed to us for our attention, and we would ask you to note our interest.

We are urgently carrying out enquiries and would be obliged if you can forward copy of estimate as it was not attached in your letter.

We await on hearing from you.

Yours sincerely

  
Donna McGilivray

Newcourt House  
Strandville Avenue  
Clontarf  
Dublin 3

T: +353 (0)1 833 0888  
F: +353 (0)1 833 1370  
E: [info@psmith.ie](mailto:info@psmith.ie)  
W: [www.padraicsmith.ie](http://www.padraicsmith.ie)

Directors:  
Ronan Smith *BSc. ALIA (Dip)*  
Eileen Smith

Registered in Ireland 179364.  
Regulated by the Financial Regulator  
Member of IBA.



**Corporate Head Office**  
 Dublin Airport  
 County Dublin  
 Ireland  
 Telephone: +353 1 812 1212  
 Fax: + 353 1 812 1213  
 Telex: 33588 FROP EI  
 Site: DUBHGFR  
**Reservations: +353 1 8087800**  
**Website: www.ryanair.com**

**Department Fax Numbers:**  
 Finance: 01 8121330  
 Sales & Marketing: 01 8121331  
 Flight Operations: 01 8444404  
 Engineering: 01 8121338  
 Reservations: 01 6097901

10 February 2011

**Mr Paolo Barolo**  
**Avvocato**  
**Studio Legale Associato**  
**Mauro Crocetta e Paolo Barolo**  
**Via Appiani 34**  
**31100 Treviso**  
**Italy**

**Fax: +39 0422 56870**

*By fax and post*

**Re: Your compensation claim against Ryanair for roof damage.**

Dear Mr Barolo,

I refer to your letter dated 13 December 2010, which I received only last week, in which you claim compensation of €17,500.00 plus VAT for roof damage on behalf of your client Ms Fiorella Livotto.

You claim that one of five Ryanair flights which approached for landing at the Canova airport in Treviso between 10am and 12pm on 25 October 2010 (flights FR0794, FR9402, FR8645, FR9921 and FR4286) did not comply with the applicable altitude regulations and caused serious roof damage to Ms Livotto's house. We are surprised that you chose to approach Ryanair instead of the proper addressee of your concerns – Treviso airport and / or ENAC/ ENAV.

We have nevertheless investigated the matter and confirm that, according to our records, all five flights were flown in accordance with approved standard operating procedures and that the correct glide path was maintained at all times.

In light of these facts, any damage to the roof of your clients' house on 25 October 2009 cannot be attributed to the operations of the above flights. Your claims against Ryanair are therefore rejected in full.

Should you nevertheless decide to pursue the matter further, please be aware that Ryanair will vigorously defend its rights in courts.

I trust the above fully addresses your concerns and that you will now withdraw your claims against Ryanair.

Yours sincerely,

Juliusz Komorek  
**Director of Legal & Regulatory Affairs**

# Documentazione G. Marchi

AI COMANDO PROVINCIALE  
VIGILI DEL FUOCO DI TREVISO  
Servizi Statistici  
e di Polizia Amministrativa  
via Santa Barbara, 5  
31100 TREVISO  
Tel. 0422/358.168-137 - fax 0422/263368

## Richiesta di accesso al rapporto di intervento

accesso ai documenti amministrativi

(Art. 25 legge 7 agosto 1990, n. 241 e art. 6 D.P.R. 12 Aprile 2006, n. 184)

Il/La sottoscritto/a MARCHI Gianni nato/a QUINTO DI TV  
il 22-03-1956 residente in QUINTO DI TV via CONTEA  
n. 27 cap. 31055 tel. 0422-373338 CELI 3804121827 documento d'identità  
n. AS0726931 (in caso di trasmissione della richiesta via fax/posta o terza persona occorre **obbligatoriamente** inviare copia del documento)

### IN QUALITÀ DI:

- interessato: (specificare se: proprietario/affittuario) PROPRIETARIO  
**dell':** (specificare se: autovettura targa/immobile) IMMOBILE
- legale rappresentante di: (indicare i dati del rappresentato: persona fisica o giuridica) \_\_\_\_\_  
(allegare atto di nomina) \_\_\_\_\_
- procuratore dell'interessato (indicare i dati del rappresentato) \_\_\_\_\_  
(Allegare documento di identità in corso di validità del procuratore e dell'interessato, nonché **atto di procura**) \_\_\_\_\_
- altro: (specificare) \_\_\_\_\_

consapevole delle sanzioni penali nel caso di dichiarazioni non veritiere, di formazioni o uso di atti falsi, richiamate dall'art. 76 del D.P.R. n. 445/2000

### CHIEDE

- di prendere visione del rapporto di intervento
- il rilascio di copia semplice del rapporto di intervento
- il rilascio di copia conforme del rapporto di intervento

relativa all'intervento eseguito da una squadra dei VVF. il giorno GIOVEDÌ 04-APRILE-2013

alle ore circa: 11,00 per (specificare il tipo d'intervento) MESSA IN SICUREZZA CADUTA TEGOLE DAL  
TETTO

in comune di QUINTO DI TV località QUINTO CHIESA via CONTEA n. 27

► **motivazione della richiesta** del documento (indicare dettagliatamente l'interesse giuridico ad accedere ai documenti)  
(elemento essenziale per poter accedere agli atti) CONTRO TERZI  
PER PRESENTARE DENUNCIA DEI PAUVI PECCOLATI E  
MESSA IN SICUREZZA

► impegnandosi al pagamento dei costi di riproduzione dei documenti, nonché al pagamento dell'imposta di bollo ove richiesta

► desidera ricevere eventuali comunicazioni al seguente indirizzo: \_\_\_\_\_

► dichiara che non ha interesse a conoscere le generalità di eventuali controinteressati al fine di snellire il procedimento di accesso.

Il sottoscritto dichiara inoltre ai sensi dell'art. 13 del dlgs. 196/2003, di essere stato informato che i dati personali contenuti nella presente richiesta saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente richiesta viene presentata.

luogo e data

TREVISO 15-04-2013

firma del richiedente

Gianni Marchi

Quinto di Treviso. 15/04/2013

Marchi Gianni  
Via Contea 27, 31055  
Quinto di Treviso

**OGGETTO:** Autocertificazione per danneggiamento tetto abitazione propria

Con la presente desidero informarVi che in data 30/03/2013 tra le ore 19.30 e 20.00 antimeridiane circa, un aeromobile, atterrando a bassa quota con i flap al massimo di frenata, ha causato lo spostamento e la rottura di molti coppi del tetto della mia abitazione sita in Quinto di Treviso, via Contea 27.

Intendo con la presente formulare richiesta di risarcimento dei danni da me subiti, a riguardo ho incaricato un' impresa edile a quantificare l' ammontare dei danni e il ripristino allo stato precedente, che sarà sottoposto ai responsabili.

In data 10/04/2013 alle ore 17.00 in un incontro, ho informato e documentato anche il Sindaco di Quinto di Treviso avendo avuto piena accettazione e collaborazione.

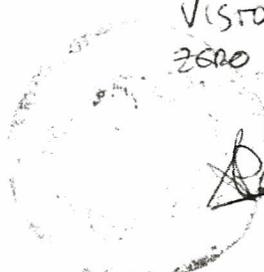
Distinti saluti

Marchi Gianni



REGIONE CARABINIERI VENETO  
Stazione di Zero Branco

VISTO PER LA PRESENTAZIONE  
ZERO BRANCO 15/04/2013 ORE 10:45



Al Comando Provinciale dei Carabinieri  
Via Cornarotta, 24 – Treviso

Io sottoscritto **DANTE NICOLA FARAONI** nato a La Plata il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso Via Nogarè n. 15, C.F. FRNDNT56P14Z600X in proprio e quale rappresentante dell'Associazione **“COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO”**, denuncio che, dalle ore 0.00 alle 03.00 del giorno 12 febbraio 2013, 5 (cinque) aerei in partenza ed 1 (uno) in arrivo hanno sorvolato il paese di Quinto di Treviso, paese dove risiedono numerosi soci del Comitato che io rappresento. Io stesso testimone e gli stessi soci mi hanno riferito che il forte frastuono in piena notte è stato motivo di sveglia con casi di forte tachicardia, innalzamento dei valori pressori e di molta ansia e preoccupazione dovuti sicuramente anche agli orari di notte profonda in cui sono avvenuti decolli e atterraggi.

In relazione all'accaduto porgo in evidenza che il D.P.R 11 dicembre 1997 n° 496, così come modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n°476 all'art. 5 recita: **“...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23 alle ore 6 locali.”**

Eventi di questo tipo hanno luogo purtroppo assai di frequente, provocando, oltre ai danni alla salute che le autorità sanitarie descrivono, anche notevoli disturbi al sonno dei cittadini che nel giorno successivo devono garantire delle prestazioni lavorative alle aziende di appartenenza.

Segnalo quanto sopra per i provvedimenti che l'autorità ritiene debbano essere eventualmente adottati nei confronti dei responsabili di codeste possibili violazioni di legge.

Allego anche n° 2 copie dei dettagli dei voli soprascritti, recuperati dal sito:  
<http://www.trevisoairport.it/>

In attesa di cortese riscontro porgo distinti saluti.

Treviso li, 14.02.2013

Dante Nicola Faraoni

> Info voli	:: Voli di oggi	
> Trasporti	:: Orario stagionale	
> In aeroporto	:: Destinazioni	
> Servizi passeggeri	:: Compagnie	
> Servizi turistici		
> B to B		

Area riservata:   [Entra >](#) dimenticato la password? [Registrali >](#)

## Voli di oggi

Cerca nel sito  [Vai >](#)

**20 partenze disponibili**

[Stampa](#) [Nuova ricerca >](#) [Vedi gli arrivi >](#)

I voli in marrone sono charter

Aggiornato alle 17:25

Destinazione	Compagnia	Volo	Previsto	Stimato	Note
Palermo	Ryanair	FR 8874	17:00	03:00	Decollato
East Midlands	Ryanair	FR 6572	17:15	00:32	Decollato
Brindisi	Ryanair	FR 8829	19:30	14:09	Decollato
Colonia	Germanwings	4U 815	19:55	15:44	Decollato
Charleroi	Ryanair	FR 6056	20:55	02:35	Decollato
Gerona	Ryanair	FR 9514	21:15	02:28	Decollato
Cagliari	Ryanair	FR 4827	22:20	02:44	Decollato
Charleroi	Ryanair	FR 6054	08:35	08:53	Decollato
Bremen	Ryanair	FR 3623	08:45	08:57	Decollato
Praga	Wizz Air	W6 2698	12:25	13:41	Decollato
Budapest	Ryanair	FR 5046	13:15	14:14	Decollato
Valencia	Ryanair	FR 7267	14:25	14:44	Decollato
Cluj	Wizz Air	W6 3392	14:45	14:54	Decollato
Londra Stansted	Ryanair	FR 797	15:05	15:34	Decollato
Birmingham	Monarch	ZB 5485	15:30	16:28	Decollato
Bari	Ryanair	FR 8705	16:10	16:19	Decollato
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4985	17:30	17:30	Imbarco immed.
Charleroi	Ryanair	FR 6056	21:05	21:05	--
Londra Stansted	Ryanair	FR 799	21:55	21:55	--
Frankfurt Hahn	Ryanair	FR 8093	21:55	21:55	--

[Nuova ricerca >](#) [Vedi gli arrivi >](#)

### Vedi anche

- [»» Prospetto dei principali scioperi](#)
- [»» Parcheggi](#)
- [»» Travel Tips](#)

**ATVO**  
Bus Express

**LOW COST**  
BUS TICKETS

Prenota subito

> Info voli	:: Voli di oggi
> Trasporti	:: Orario stagionale
> In aeroporto	:: Destinazioni
> Servizi passeggeri	:: Compagnie
> Servizi turistici	
> B to B	

Area riservata:   [Entra >](#) [dimenticato la password?](#) [Registrali >](#)

## Voli di oggi

Cerca nel sito  [Vai >](#)

**14 arrivi disponibili**

[Stampa](#)

[Nuova ricerca >](#)

[Vedi le partenze >](#)

Aggiornato alle 17:25

I voli in marrone sono charter

Provenienza	Compagnia	Volo	Previsto	Stimato	Note
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4984	21:55	01:04	Atterrato
Charleroi	Ryanair	FR 6053	08:10	08:14	Atterrato
Bremen	Ryanair	FR 3622	08:20	08:19	Atterrato
Birmingham	Monarch	ZB 5484	11:05	11:11	Atterrato
Praga	Wizz Air	W6 2697	11:55	12:46	Atterrato
Budapest	Ryanair	FR 5045	12:50	13:08	Atterrato
Valencia	Ryanair	FR 7266	14:00	13:57	Atterrato
Cluj	Wizz Air	W6 3391	14:15	14:11	Atterrato
Londra Stansted	Ryanair	FR 796	14:40	14:39	Atterrato
Bari	Ryanair	FR 8704	15:45	15:37	Atterrato
Frankfurt Hahn	Ryanair	FR 8092	17:00	16:57	Atterrato
Charleroi	Ryanair	FR 6055	20:40	--	--
Londra Stansted	Ryanair	FR 798	21:30	--	--
Paris Beauvais	Ryanair	FR 4984	21:30	--	--

[Nuova ricerca >](#) [Vedi le partenze >](#)

### Vedi anche

- [» Prospetto dei principali scioperi](#)
- [» Parcheggi](#)
- [» Travel Tips](#)

**ATVO**  
Bus Express

**LOW COST  
BUS TICKETS**