



m. n. c. e. DVA. REGISTRO UFFICIALE. I. 0002012.29-01-2018

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

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

Quinto di Treviso 26 gennaio 2018

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

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

Regione Veneto
Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.
Cannaregio, 99
30121 – VENEZIA
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

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

Prefettura di Treviso
Ufficio Territoriale del Governo
Piazza dei Signori, 22
31100 – Treviso
prefettura.treviso@interno.it



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

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

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC
Aeroporto "Marco Polo"
Venezia - Tessera
protocollo@pec.enac.gov.it

Commissione Aeroportuale "A. Canova"
Dr.ssa Carli
c/o ENAC
Direzione aeroportuale Nord-Est
Aeroporto "Marco Polo"
Viale Galileo Galilei, 16
30173 – Venezia Tessera
nordest.apt@enac.gov.it

Direttore Generale ULSS 2
Dr. Francesco Benazzi
Via Sant'Ambrogio di Fiera, 37
31100 - Treviso
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Responsabile del Servizio Igiene, Sanità pubblica e Medicina di Comunità
Dipartimento di Prevenzione – Distretto di Treviso
Azienda ULSS 2 – "Marca Trevigiana"
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Direttore Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura, 40
31100 - TREVISO
segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune Quinto di Treviso
Piazza Roma, 2
31055 - QUINTO DI TREVISO
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it



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

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

Sindaco Comune di Treviso
Via del Municipio, 16
31100 – TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it

Sindaco Comune di Zero Branco
Piazza Umberto I, 1
31059 ZERO BRANCO
legalmail@pec.comunezerobranco.it

p. c.

Direttore Dipartimento Provinciale ARPAV
Sezione di Treviso
Via S. Barbara, 5/a
31100 - Treviso
daptv.ing@arpa.veneto.it

Oggetto: **Impatti ambientali:** Relazioni tecniche ARPAV - Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso.

Premesso che:

- Il diritto alla salute è riconosciuto come fondamentale diritto dell'individuo. La salute è una situazione soggettiva che deve essere tutelata contro tutti gli elementi nocivi ambientali o a causa di terzi, che possano in qualche modo ostacolarne il godimento,
- La tutela della salute, vista come rispetto della persona umana, assume carattere personalistico, tanto che il mancato riconoscimento di mezzi di tutela per singoli aspetti specifici di protezione viola il valore costituzionale della persona,
- La Salute dei Cittadini deve essere intesa non solo come integrità fisica ma anche come benessere psichico comprendente la qualità della vita ed i valori della persona; la violazione di tale diritto, qualificato vero e proprio diritto soggettivo primario ed assoluto, si traduce nella tutela costituzionale dell'integrità psico-fisica e del diritto ad un ambiente salubre, poiché la prevenzione di varie patologie impone di eliminare le cause dell'inquinamento ambientale,



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

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

- L'inquinamento sonoro e atmosferico rappresentano una concreta e grave minaccia alla Salute,
- Il danno non patrimoniale conseguente ad immissioni illecite è risarcibile indipendentemente dalla sussistenza di un danno biologico documentato quando sia riferibile alla lesione del diritto al normale svolgimento della vita familiare all'interno della propria abitazione e del diritto alla libera e piena esplicazione delle proprie abitudini di vita quotidiane, trattandosi di diritti costituzionalmente garantiti,
- L'eliminazione delle cause che ledono e pongono in pericolo la salute pubblica è affidata dalla Costituzione agli organi amministrativi,

L'Associazione di promozione sociale "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso", codice di classificazione regionale PS/TV0198, a seguito recenti rilevamenti ambientali effettuati da **ARPAV**, per la prima volta inerenti il territorio del Comune di Treviso, su iniziativa di Residenti "a circa 300 m dalla proiezione al suolo delle rotte di decollo e atterraggio corrispondenti alla testata 07 della pista" dell'aeroporto di Treviso e "all'esterno dell'intorno aeroportuale", con la presente relazione espone una disamina delle risultanze desumibili da relazioni tecniche **ARPAV**, riferite ai principali impatti ambientali: "**RUMORE – ARIA**" riscontrati nei dintorni dell'aeroporto Canova di Treviso.

RUMORE

Nel rapporto tecnico datato 06/12/2017, ARPAV ha segnalato:

«Nel corso del monitoraggio effettuato dal 5 al 15/9/2017 È risultato superato il limite di 60 dB(A), espresso come indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, indice definito dal DM 31/10/1997: nei giorni dal 6/9 al 12/9 il valore LVA è risultato pari a circa 64 dB(A).

Inoltre, sono stati superati i limiti assoluti di immissione per la classe III [aree di tipo misto] di 60 dB(A) nel periodo diurno e di 50 dB(A) in quello notturno stabiliti dalla vigente zonizzazione acustica comunale.

E' stato effettuato anche un ulteriore monitoraggio dal 13 al 15 ottobre, durante un periodo di inattività dell'aeroporto per lavori di asfaltatura: durante queste giornate, il livello di immissione è risultato diminuire, al confronto con le giornate di attività dell'aeroporto stesso, mediamente, di circa 10 dB nel periodo diurno e di circa 6 dB nel periodo notturno».

La relazione riporta la regolare esecuzione di continue ed ingiustificabili movimentazioni notturne (oltre le ore 23.00) ed il raggiungimento picchi di rumore in ciascuna movimentazione aeronautica unidirezionale:

oltre 80 dB(A) in atterraggio / oltre 90 dB(A) in decollo.

Dalla documentazione si evince chiaramente che il livello di rumorosità medio giornaliero è direttamente proporzionale al numero di movimentazioni, situazione che contrasta le conclusioni della relazione ISPRA «*m amte . DVA . REGISTRO . UFFICIALE . I . 0006127 . 04-03-2016: Aeroporto di Treviso. Richiesta di intervento e verifica ai sensi dell'art. 29 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.*», già contestate dal Comitato in data 29 marzo 2017:

L'analisi condotta dal gestore conferma quindi quanto già evidenziato dal servizio AMB-AGF di ISPRA, ovvero che l'impronta acustica al suolo generata da un'infrastruttura aeroportuale non dipende solo dal numero di movimenti annui, ma anche da altri fattori quali la ripartizione dei movimenti nei due periodi di riferimento diurno e notturno, la tipologia di aeromobili in uso e le procedure di volo adottate.



Nel caso specifico (considerate costanti le procedure di volo negli anni), la mancata ottemperanza alla prescrizione relativa al tetto massimo sul numero di voli non ha prodotto un aggravio dell'impatto acustico dell'infrastruttura sul territorio, in quanto, nonostante l'accertato aumento del traffico aeronautico nell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso dal 2004 al 2010 (pari a 4288 voli), la diminuzione dei voli notturni e contemporaneamente la sostituzione nel fleet mix degli aeromobili più impattanti hanno comportato di fatto una diminuzione dell'impronta acustica dell'aeroporto.

In occasione di precedenti rilevamenti acustici, **ARPAV**, con rapporto tecnico «*Verifica di conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale" – Sistema dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – Anno 2015*» del 7 luglio 2015 - centralina n. 1657 via Capitello - Quinto di Treviso:

«*Tale postazione si trova in zona di classe acustica III, nelle immediate vicinanze del confine della zona A dell'intorno aeroportuale*» - aree di tipo misto [limiti di zona: 60 dB(A) diurno / 50 dB(A) notturno / 60 dB(A) L_{VA}] – periodo rilevamento: 8/5 ÷ 14/5/2015, ha riportato come valori settimanali:

L_{Aeq} diurno = 63 dB(A) - L_{Aeq} notturno = 59,2 dB(A) - L_{VA} = 60,8 dB(A)

e segnalato: «*Il monitoraggio settimanale in doppio Arpav – Società di gestione svolto nella stazione 1657 di via Capitello ha fornito risultati degli indicatori acustici, in particolare dell'indice L_{VA}, compatibili entro i limiti dell'incertezza di misura*», tacendo l'evidente superamento di tutti i limiti previsti dalla Normativa, anche se in una settimana del quadrimestre non di maggior traffico.

Analoga situazione ambientale è stata evidenziata dal rapporto di prova **ARPAV** n. 23/15 del 15 giugno 2015, con oggetto: "*Monitoraggio dell'inquinamento acustico prodotto dall'"Aeroporto Antonio Canova" di Treviso – rilievi svolti nel biennio 2013-2014*": «*In comune di Quinto di Treviso, dove le zone residenziali generalmente sono classificate in classe II – aree destinate prevalentemente ad uso residenziale [limiti di zona 55 dB(A) diurno e 45 dB(A) notturno], i valori limite assoluti di immissione vengono superati sia di giorno che di notte*».

«*Nel punto di misura 15, situato in via Fagarè, una laterale di via Giorgione, è stato riscontrato, mediante monitoraggi svolti in due diversi periodi, il superamento del limite di 60 dB(A) per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali*».

In sintesi, dai rapporti tecnici **ARPAV** riferiti all'intorno aeroportuale, si è sempre riscontrata una situazione acustica allarmante, non rispettosa dei limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale e aeroportuale.

Di conseguenza, la Normativa vigente prevede interventi di risanamento:

DM 29/11/2000: "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore".

2. *Obblighi del gestore.*

1. **Le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, inclusi i comuni, le province e le regioni, hanno l'obbligo di:**

individuare le aree in cui per effetto delle immissioni delle infrastrutture stesse si abbia superamento dei limiti di immissione previsti;

determinare il contributo specifico delle infrastrutture al superamento dei limiti suddetti;



presentare al comune e alla regione o all'autorità da essa indicata, ai sensi dell'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, il piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture di cui sopra: "Essi devono indicare i tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore".

4. Obiettivi dell'attività di risanamento.

1. Le attività di risanamento devono conseguire il rispetto dei valori limite del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto,

5. Oneri e modalità di risanamento.

1. Gli oneri derivanti dall'attività di risanamento sono a carico delle società e degli enti gestori delle infrastrutture dei trasporti

3. Gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente scala di priorità:

- a) direttamente sulla sorgente rumorosa;
- b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore;
- c) direttamente sul ricettore.

Il gestore aeroportuale non ha mai soddisfatto i suoi obblighi; tale condizione ha generato l'emissione del parere interlocutorio negativo, prot. DSA-DEC-2007-0000398 del 14/05/2007, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, che ha disposto:

«- 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 **16.300** (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D. M. 29 novembre 2000;

- In caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie».

Il vincolo limitativo non è mai stato rispettato; l'attuazione delle iniziative di tutela mai stata eseguita!

I Comuni, a seguito ricezione relazioni ARPAV e nell'ambito delle proprie discrezionalità amministrative, dovrebbero attivare precisi provvedimenti finalizzati alla soluzione delle problematiche, purché legittimi e congrui, per la tutela del bene violato: la **Salute Pubblica**.

Il gestore nella presentazione del Master Plan – Studio di Impatto Ambientale - anno 2012, ha riconosciuto «come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. Sarà pertanto opportuno, su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso uno Studio Specialistico che dovrà essere coordinato sia da ARPAV che dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale» - ha evidenziato inoltre che «E' quindi possibile evidenziare alcune criticità circa la zonizzazione (acustica aeroportuale) approvata nel 2003, in particolare si può affermare che la stessa non può più rappresentare l'impatto acustico derivante dalle attività aeroportuali in quanto la stessa zonizzazione è stata formulata sulla base di un mix di flotta completamente differente dall'attuale»; ha precisato che:



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

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

«nella Zona A ricade una porzione consistente dell'abitato di Quinto di Treviso mentre le aree più densamente abitate del comune di Treviso non sono interessate dal rumore degli aeromobili. Solo le località Confine (via Canizzano) e Sant'Angelo lo sono parzialmente con livelli prossimi o superiori a 60 dB (L_{VA})».

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

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

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

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

In considerazione di quanto segnalato, si evince chiaramente il critico stato di inquinamento acustico cui sono sottoposti i Residenti nell'intorno aeroportuale; tale situazione si protrae da anni con continuo peggioramento determinato dall'incessante incremento dell'attività aeronautica nell'oblio e nell'indifferenza generale.

Il Comitato esige il rispetto del vincolo limitativo annuo ministeriale, con seria valutazione ricadute ambientali e dei limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno, stabiliti dalle classificazioni acustiche comunali e aeroportuali.

ARIA

Oltre alle problematiche elargite magnanimamente dall'inquinamento acustico, è da rilevare l'inesistenza di un sistema di rilevamento dell'inquinamento atmosferico.

Nel parere interlocutorio negativo rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambiente – prot. DVA – 2014 – 0007289 del 18/03/2014 è riportato:

Componente Atmosfera: *«Un buon indicatore di rilevamento dell'inquinamento atmosferico è il posizionare un minimo di stazioni "fisse" di monitoraggio nell'intorno delle zone di rullaggio, di decollo e di atterraggio. Non è dato a conoscere dallo SIA la metodologia di stima adottata per monitorare al 2010 e di calcolare sugli Scenari futuri le emissioni principali che caratterizzano gli aviogetti (Idrocarburi, Monossido di Carbonio, Ossidi di Azoto, ecc.), né se per le stazioni di misurazione si è ottemperato a quanto prevede il D. Lgs. 155/2010 A. V».*

«Lo stesso ARPAV però precisa che non essendo i monitoraggi stati eseguiti su "siti fissi" e per lunghi periodi e non avendo selezionato le sorgenti emmissive, i dati non sono interpretabili come completi e definitivi e confrontabili con le norme fissate dal D. Lgs. 155 del 13/08/2010».

«Proprio nelle conclusioni sulla qualità dell'aria, lo stesso SIA precisa che "le emissioni di inquinanti atmosferici emessi dalle attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto al fondo ambientale indotto dalle più numerose ed importanti sorgenti presenti (traffico stradale, ecc.)».



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

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

«RITENUTO

Cionondimeno che permangono ancora le carenze documentali già rilevate in corso di Istruttoria e non soddisfatte nella Documentazione Integrativa (DI-2012) presentata dal Proponente, eventualmente superabili con la presentazione di una Nuova Istanza di VIA con uno SIA che dimostri e garantisca con specifici approfondimenti:

8. Un monitoraggio sulla qualità dell'aria aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA della Regione Veneto sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra dei LTO rilevando le concentrazioni di tutti gli inquinanti compreso l'Ozono.

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

Il gestore ha ripresentato una nuova proposta di incremento dell'attività aeroportuale trevigiana: «Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 – Aprile 2017», dimenticandosi di ottemperare a quanto intimato dal Ministero competente.

Oggi esiste una sola centralina di rilevamento atmosferico, posizionata a piacimento del gestore in un punto certamente non tra i più penalizzati, i cui riscontri sono comunque mantenuti secretati.

Dalla relazione ARPAV: "Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso – Sintesi delle campagne eseguite tra il 2010 e il 2016 – 21/3/2017" si rileva:

«Dai monitoraggi eseguiti, essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate, risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata; i motori degli aeromobili, consumando importanti quantità di combustibile durante i movimenti a terra e in volo, determinano il rilascio in atmosfera di inquinanti qualitativamente simili a quelli emessi allo scarico da un motore a combustione interna alimentato da combustibili fossili.

Del resto, come ormai noto anche in base agli studi disponibili in letteratura sviluppati negli ultimi anni, in generale dai soli monitoraggi routinari realizzati allo scopo di verificare il rispetto dei limiti della normativa per la Qualità dell'Aria intorno agli aeroporti, tipicamente non emerge il contributo dell'aeroporto, dal momento che nella gran maggioranza dei casi i livelli misurati nelle immediate vicinanze degli aeroporti non sono significativamente più elevati rispetto a quelli rilevati nelle altre zone influenzate dalle emissioni da traffico veicolare. I livelli misurati riflettono il contributo d'insieme delle diverse sorgenti, aeroportuali e non, nello specifico contesto territoriale, climatico e meteorologico in cui le misure sono effettuate».

Le conclusioni succintamente riportano: «Tali monitoraggi non hanno evidenziato criticità particolari legate alla presenza dell'aeroporto».

Nel dettaglio, il solo campionamento eseguito nell'unico punto da ritenersi influenzato atmosfericamente dalle movimentazioni aeroportuali (via Nogarè – Quinto di Treviso, in prossimità testata pista 07) e valutato "non influenzato dal traffico urbano e sottovento", è risultato:

- 24/02 ÷ 09/04/2012 - **PM10** - n° 26 superamenti soglia giornaliera (50 µg/mc) su 46 campioni – valore medio = **58 µg/mc**
- 25/02 ÷ 25/04/2012 - **IPA Benzo(a)pirene** in PM10 – valore medio = **2,6 ng/mc** (limite medio = 1 ng/mc)

riscontrando valori fuori norma, più elevati rispetto la centralina di Treviso città, che smentiscono palesemente le sbrigative conclusioni.



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

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

A precisazione, per quanto concerne la sempre ripetuta osservazione sulla difficoltà di discernimento delle varie fonti inquinanti, si riporta quanto evidenziato dal **Dipartimento di epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale, Lazio – Istituto per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. Pisa – ISPRA/Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale – ARPA Lazio** in riferimento alla corretta modalità di esecuzione per il rilevamento dell'inquinamento atmosferico di origine aeronautica:

"Gli aeromobili emettono particelle ultrafini $< 0,1 \mu$ sia immediatamente allo scarico, prevalentemente sotto forma di carbonio elementare, sia in conseguenza della rapida condensazione e coagulazione di gas e vapori (acido solforico, combustibile parzialmente bruciato, olio lubrificante) immediatamente dopo l'emissione, fenomeno che si verifica entro poche decine di metri dallo scarico.

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

Il **Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente** ed il **Ministero dell'Ambiente - "Qualità dell'ambiente urbano/VIII Rapporto/Edizione 2012"** a riguardo riporta:

«Dai soli monitoraggi routinari non emerge il contributo dell'aeroporto dal momento che nella grande maggioranza dei casi i livelli misurati nelle immediate vicinanze degli aeroporti non sono significativamente più elevati rispetto a quelli rilevati nelle altre zone influenzate dalle emissioni da traffico veicolare o da emissioni industriali». Nello stesso documento risulta altresì che:

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

Da considerare inoltre l'estrema criticità riscontrabile nello svolgimento delle operazioni aeronautiche nella realtà abitativa trevigiana, pericolosamente a contatto ravvicinato con gli aeromobili nelle fasi operative più critiche, causa mancato rilevamento del tipico inquinamento atmosferico aeroportuale, non contemplato dal D. Lgs. n. 155/2010:

nanopolveri – inquinanti adsorbiti ed in fase gassosa – metalli pesanti

Una ulteriore doverosa segnalazione da ribadire, riguarda il monitoraggio dei composti organici volatili: **COV** e degli ossidi di Azoto: **NOx**, eseguito tramite *campionatori passivi* nei quali la cattura dell'inquinante da ricercare avviene per diffusione molecolare della sostanza, a mezzo specifica cartuccia adsorbente.

"Il sistema di campionamento passivo non viene considerato nella vigente Normativa tra i metodi utili per la valutazione della qualità dell'aria".

Nelle conseguenze derivanti dall'inquinamento atmosferico, inoltre è da rilevare che nelle stime delle emissioni a livello comunale, non è stata mai considerata l'attività aeroportuale come fonte di deposizione totale (*massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici e a qualsiasi altro tipo di superficie - d. lgs 155/2010*), per cui necessita ricercare sul terreno sostanze chimiche e metalli pesanti.



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

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

Il rilevamento atmosferico nell'intorno aeroportuale trevigiano è assolutamente insufficiente e carente sia come entità di rilevamenti sia come numero di rilevatori locali da posizionare in "siti fissi", in mancata osservanza della Normativa; le due centraline fisse disponibili nell'area cittadina, riferite all'agglomerato di Treviso, non sono idonee allo scopo perché distanti e sopravento.

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

CONSIDERAZIONI

Gli sporadici e limitati rilevamenti acustici ARPAV hanno sentenziato che il livello di rumorosità all'esterno delle zone di pertinenza aeroportuale, sia nel comune di Quinto di Treviso, sia nel comune di Treviso, risulta superiore ai limiti stabiliti dalla zonizzazione acustica comunale ed al limite del Livello di Valutazione Aeroportuale.

Nel comune di Quinto di Treviso la situazione acustica fuori norma è stata ufficializzata nell'anno 2013, senza nessun riscontro di conseguenti interventi atti a ridurre l'entità del fenomeno; l'applicazione della Normativa di riferimento si dimostra un vincolo inapplicato dal gestore aeroportuale, con la complicità delle pertinenti Pubbliche Istituzioni a danno dei Residenti.

L'ipotesi delle nuove rotte, intesa come misura di mitigazione per il territorio comunale quintino, peggiorerebbe la situazione, coinvolgendo ulteriori parti di territorio di Treviso e di Zero Branco.

Da tener presente che il rilevamento acustico deve essere espletato anche in aree interne ed esterne all'intorno aeroportuale più sottoposte al disagio; i Residenti nella consistente parte ubicata in zona A di pertinenza aeroportuale debbono sopportare disagi ancora maggiori, senza il supporto di un adeguato rilevamento acustico che attualmente è limitato, sconosciuto e con centraline ubicate in posizioni non corrette.

Il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente nel DOC. N. 27/12: "*Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale*" prevede la validazione dei dati, l'emissione di periodici rapporti tecnici, l'informazione al Pubblico e: «*Il sistema di monitoraggio deve essere predisposto ad accogliere le lamentele dei cittadini; deve quindi facilitare la comunicazione diretta tra abitanti e gestore del sistema, in modo da mantenere aperto un canale di confronto. Il sistema di gestione delle lamentele consente anche di verificare quante e quali operazioni rechino fastidio o disturbo alla popolazione, a patto che sia data a tutti la possibilità di segnalare con immediatezza l'evento lamentato*».

Il riferimento vale per tutti gli aeroporti italiani, tranne per quello trevigiano!

In questo desolante quadro il gestore amministra la situazione a suo piacimento, disattendendo il vincolante impegno di riduzione dell'impatto acustico sul territorio ed accentuando l'effetto del disturbo da rumore con le negative conseguenze.

I consuntivi gestionali dell'aeroporto di Treviso (*statistiche Assaeroporti*), riferiti all'anno 2017:

movimentazioni aeronautiche = n. 21.265 - passeggeri = n. 3.015.057

risultano superiori ai corrispettivi di tutti gli anni precedenti, anche con la quindicinale chiusura scalo nel mese di ottobre, superando l'obiettivo massimo previsto dal Piano Nazionale Aeroporti (3,2 ML passeggeri) nell'anno in corso anziché nel pianificato 2030.



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

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

L'aeroporto di Treviso dall'anno 1996 ha gestito e continua a gestire in assoluta autonomia e nella massima indifferenza delle Istituzioni la sua attività aviatoria senza aver mai ottenuto un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il gestore ha ripetutamente utilizzato la tecnica dilatoria: ha presentato due "Master Plan" per richiedere un incremento fruitivo dell'aeroporto trevigiano che successivamente ha ritirato in conseguenza dei numerosi Pareri Negativi in cui venivano indicate *opere di mitigazione* mai attuate, con richiesta di rilevanti *approfondimenti – prescrizioni – raccomandazioni – compensazioni* mai presi in considerazione.

Alla luce dei risultati il gestore non ha bisogno di ottenere alcuna autorizzazione, in quanto raggiunge e supera celermente i suoi stessi dichiarati obiettivi temporali, nell'incuria generale.

In conseguenza a quanto segnalato, **il Comitato contesta il mancato rispetto delle Normative di riferimento e chiede interventi adeguati per garantirne l'ottemperanza.**

Ciò che risulta in modo evidente ed incontestabile è che una infrastruttura aeroportuale necessita di un sedime aeroportuale adeguato per un corretto svolgimento dell'attività mentre nella realtà trevigiana la disponibilità di spazi è molto limitata, circondata da un territorio estremamente antropizzato, incompatibile per tale scopo. A riguardo, la relazione illustrativa ENAC datata 03 marzo 2011, in riferimento all'ipotizzata zona "D" del Piano di rischio aeroportuale, riporta: «... la larghezza di tale nuova area può essere, in prima approssimazione, valutata in 1.000 metri rispetto all'asse della pista di volo. Si ritiene peraltro che la gran parte delle aree ricomprese nella nuova fascia di tutela ricada nel sedime aeroportuale costituendo un aggravio molto limitato per il territorio». Le planimetrie dell'aeroporto di Treviso che riportano l'impronta delle zone di tutela, rilevano la presenza di consistenti aree urbanizzate all'interno delle quattro zone soggette a rischio (A – B – C – D) legato all'attività aeronautica, con presenza di siti sensibili e luoghi di rilevante affollamento.

Come non tener presente la possibilità di accadimento di incidente aereo nel critico contesto trevigiano? Come si può motivare un aeroporto con Piani di Rischio (5° comma art. 907 codice della navigazione) inconcepibili, irrispettosi delle regole e con la mancata valutazione del "*rischio contro terzi*" (valutazione dell'impatto di rischio derivante dalle attività aeronautiche per le comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, di cui all'art. 715 codice della navigazione) e del "*carico antropico*" da rendere pubblici con modelli di calcolo aggiornato? Come si può concepire che una parte preponderante di un centro abitato sia inserito in zona A di pertinenza aeroportuale? Come giustificare che il territorio a contatto con l'intorno aeroportuale recepisca un livello di rumorosità oltre i limiti previsti? Come non riportare l'assenza di rilevatori acustici idonei a verificare il rispetto delle procedure antirumore? Come interpretare il riscontro della presenza di "*black carbon*" sopra ed all'esterno delle abitazioni e la risultanza di odori molesti? Come sopportare il continuo transito di aeromobili a pochissima distanza dai tetti nelle operazioni di atterraggio? Come non considerare la precarietà di operazioni di atterraggio e decollo affiancando/sovrapponendo abitazioni presenti sull'immediato perimetro del sedime? Come non denunciare la continua esecuzione di movimentazioni notturne? Come non tener conto dell'assoluta mancanza di opere mitigative e compensative previste dallo stesso gestore per un'abitazione in zonizzazione acustica aeroportuale "B" e per obiettivi sensibili in zona A? Come valutare il mancato rimborso danni in occasioni di incontestabili effetti "*vortex strike*"? Come avallare il mancato rispetto dei diritti vincolati alla presenza del Parco Nazionale Naturale del Fiume Sile, dove dovrebbe essere vietato il sorvolo di aeromobili così come attuato in analoghi parchi della Regione Veneto ed il non rispetto dei "*Siti Natura 2000*"?



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

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

Come trascurare la presenza di allevamenti ittici a diretto contatto con il sedime aeroportuale, in sfregio alla possibilità di accadimento incidenti di "bird strike"? Come definire la mancanza di verifiche per le conseguenze della deposizione totale di inquinanti sull'agro-alimentare? Come non rilevare la non chiara gestione dei reflui liquidi sversanti nel fiume Sile e nel fosso strada Noalese? Come tacere l'inevitabile e rilevante deprezzamento dei beni immobiliari e della pesante crisi del settore edile nell'area? Come non evidenziare la caotica mobilità veicolare invadente ed incontrollata in prossimità del terminal aeroportuale, causa anche dell'inconsistenza parcheggi? Come motivare l'ingiustificata concentrazione aeroportuale nell'area: Istrana / Treviso / Venezia?

Il problema più rilevante che il Comitato evidenzia con viva preoccupazione è la conseguenza di tante problematiche sulla Salute e sulla Qualità di Vita dei Residenti; a tale scopo ha inoltrato richieste:

- * in data 11/07/2014: ai Sindaci l'esplicazione del potere di ordinanza per eliminare le movimentazioni aeronautiche notturne;
- * in data 03/03/2016; a *Direzione Generale – Dipartimento di Prevenzione* dell'ULSS di riferimento, per la Valutazione del rischio salute della popolazione residente nei dintorni dell'aeroporto, con l'espressione di un parere sanitario aggiornato per la valutazione dei rischi da esposizione / l'elaborazione mappe di rischio potenziale / la definizione di azioni utili a minimizzare gli impatti sulla Salute Pubblica / l'individuazione di gruppi sensibili maggiormente esposti;
- * in data 16/06/2016: "*il check-up sullo stato di salute della popolazione comunale basato sui dati già presenti (mortalità, ricoveri, farmaci assunti, ecc.), in altre parole un referto epidemiologico basato sui dati elettronici già presenti, che fornirebbe una informazione fondamentale: lo stato di salute della popolazione*".

A riscontro di tali rilevanze, il gestore aeroportuale presenta ed attua uno strumento di pianificazione ed ottimizzazione che prevede ulteriori incrementi dell'attività aviatoria, in un contesto territoriale e ambientale assolutamente incompatibile, nell'assordante silenzio di tutte le Istituzioni.

Il Comitato denuncia la criticità della situazione ambientale trevigiana, aggravata dalla presenza di un infrastruttura che garantisce onerose conseguenze ambientali/sanitarie ed intende far valere la tutela del Diritto alla Salute dei Residenti oltreché contrastare il peggioramento della Qualità di Vita.

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

Il Presidente