



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

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

Espr. DVA - 2012 - 0011442 del 14/05/2012

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



Il Piano di Classificazione acustica del Comune di Treviso, approvato il 16 giugno 2001, non riporta ancora la prescritta zonizzazione acustica di interesse aeroportuale come già sollecitato dal Ministero dell'Ambiente con il parere del 14 maggio 2007 e ribadito dallo stesso Ente nel parere n. 698 del 15 aprile 2011.

C 6.3.1.2 Gestione e pianificazione del territorio (pag. 185)

La mancanza in Treviso della zonizzazione acustica di interesse aeroportuale è stata causa di un non idoneo sviluppo a carattere residenziale che ha visto sorgere, negli anni tra il 2005 e il 2009 in un'area costeggiante la riva destra del Sile (circoscrizione di S. Angelo), un gran numero di edifici con centinaia di appartamenti posti di fronte all'aerostazione ed a circa 300 metri dalla pista.

C 6.3.1.3 Procedure di abbattimento del rumore (pag. 185)

L'assenza di qualsiasi "barriera antirumore" ed il taglio della vegetazione, operato da AERTRE all'interno della recinzione aeroportuale fino a giungere alla riva sinistra del Sile, rende impossibile, alle centinaia di residenti nell'area sopraccitata, la sopportazione del rumore prodotto dagli aerei in corrispondenza dell'aerostazione.

Da rilevare inoltre che nella stessa zona (S. Angelo) lungo la riva destra del Sile ed a meno di 300 metri dalla pista è stato già realizzato, per circa 200 metri, un percorso ciclopedonale che, progettato per fini didattici, sportivi e turistici, andrà dalle risorgive del fiume fino a Portegrandi.

Eclatante l'incompatibilità anche di quest'opera con l'attività dell'aeroporto che con il previsto raddoppio ed oltre dei voli (ben 20.588 nel 2010), l'assenza di "barriere antirumore" e di qualsiasi possibilità di provvedimenti nei confronti anche dell'immediato e diretto inquinamento atmosferico da parte di aerei transanti in continuazione a bassissima quota, renderà impraticabile la fruizione della stessa.

C 6.3.1.5 Normativa di settore

DPR 11 dicembre 1997 n.496 "Riduzione inquinamento acustico aeromobili civili" (pag. 187)

La contestazione, da parte del Direttore della Circoscrizione Aeroportuale delle eventuali violazioni delle procedure antirumore, rilevate dai sistemi di monitoraggio nelle fasi di massima emissione del rumore quali quelle del decollo e delle manovre presso l'aerostazione, non può essere effettuata per l'assenza di qualsiasi centralina in corrispondenza di tale area.

Infatti delle quattro centraline di monitoraggio la più vicina è quella posta attualmente presso il campo sportivo di Canizzano all'altezza della testata della pista opposta a quella dalla quale, ancora alla data odierna, avviene oltre il 90% dei decolli.

DM 20 maggio 1999 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti (pag. 187)

Da sottolineare la mancata osservanza del Decreto in oggetto che all'articolo 3, paragrafo 1, comma a) prescrive che "*I sistemi di monitoraggio devono essere composti da un numero di stazioni periferiche, di rilevamento dei livelli sonori prodotti, idoneo a monitorare l'intorno aeroportuale così come definito dall'articolo 2, punto 7, del decreto 31 ottobre 1997*".

Infatti, soltanto fra il 10 febbraio ed il dicembre 2010, a sette anni dall'approvazione della zonizzazione acustica da parte della Commissione Antirumore, furono posizionate quattro centraline, tutte in territorio di Quinto di Treviso, di cui una in via Lotto 4, lateralmente alla pista ed all'altezza della testata 07, ed altre tre sul prolungamento della linea di pista nell'abitato di Quinto.

Essendo stato lasciato scoperto tutto l'intorno aeroportuale del territorio di Treviso ed a seguito delle contestazioni del Comitato durante un pubblico incontro con rappresentanti della SAVE, la

centralina di via Lotto 4 venne trasferita presso il campo sportivo di Canizzano il giorno 4 agosto e non il 4 ottobre 2010 come affermato nel verbale della Commissione Antirumore del 27 aprile 2011. Pertanto non risponde al vero il dato riferito alla posizione della centralina in via Lotto 4, per tutto il mese di agosto 2010, così come indicato a pag. 23 del documento "Intervento di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo – Studio preliminare ambientale D RTG".

In particolare è da precisare che la centralina, stretta tra la casa di via Lotto 4 e la casa di fronte posta a circa 4 metri dalla stessa in direzione della pista, aveva il microfono coperto alla traiettoria degli aerei per circa l'80% del loro percorso. E' pertanto di tutta evidenza la mancata osservanza delle prescrizioni del paragrafo 5 dell'allegato B al DM 30/10/97.

La stessa inosservanza si verifica, dall'installazione a tutt'oggi, per la centralina posta, nel giardino della scuola di via Contea in Quinto di Treviso, in posizione di sorvolo di tutti gli aerei in atterraggio e della maggior parte di quelli in decollo. In questo caso il microfono ha da un lato, a circa 8 metri di distanza, il muro della scuola alto più di 12 metri e dall'altro, a circa 6 metri di distanza, il muro di un'abitazione alta più di 8 metri. E' pertanto da ritenere che in tali condizioni i rilevamenti di queste due centraline non possano corrispondere alla realtà rendendo anche inefficaci i riferimenti a situazioni future. Da sottolineare che i dati, rilevati nel 2010 da AERTRE spa da queste due centraline, sono stati posti a base dell'accettazione dei rilievi sul rumore aeroportuale come riportato a pag. 9 del parere n. 698 in data 15 aprile 2011 del Ministero dell'Ambiente.

Legge n. 447 del 26 ottobre 1995 "Legge Quadro sul Rumore" (pag. 191 – 192)

Si ritiene che il Comune di Treviso, in riferimento alla prescrizione che "...i comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti debbono presentare una relazione biennale sullo stato acustico del territorio comunale...", non abbia potuto provvedere per il territorio interessato dall'attività aeroportuale in continuo aumento dal 1996 ad oggi (20.588 movimenti nel 20210).

Proprio per tale aumento del traffico aereo, assai superiore ai limiti prescritti (16.300 movimenti annui) dal Ministero dell'Ambiente con parere del 14 maggio 2007 poi ribaditi dallo stesso Ente con parere del 15 aprile 2011, e per l'assenza fino al febbraio 2010 di qualsiasi monitoraggio da parte di AERTRE, il Comune di Treviso avrebbe dovuto chiedere i controlli del rumore, da parte dell'ARPAV tramite la Provincia come sancito dall'articolo 14 della legge in oggetto, al fine di ottenere anche i dati sullo stato acustico del territorio interessato dall'attività aeroportuale.

In particolare i citati controlli dovevano essere richiesti, anche dal Comune di Quinto, ai fini dell'osservanza sia del paragrafo 2 del citato articolo 14, il quale sancisce che "Il comune esercita le funzioni amministrative relative al controllo sull'osservanza delle prescrizioni attinenti il contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare e delle sorgenti fisse (aeroporto)", sia del paragrafo 9 dell'articolo 2 nel quale si prescrive che "I soggetti che effettuano i controlli devono essere diversi da quelli che svolgono le attività sulle quali devono essere effettuato il controllo"

In merito si rappresenta inoltre che ancora non sono stati resi noti i risultati di controlli acustici chiesti, da questo Comitato all'ARPAV, in assenza dei dovuti interventi comunali.

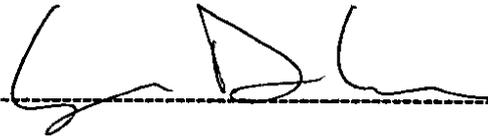
La conseguenza più grave della mancanza di tali controlli è costituita dall'impossibilità di verifica dei dati forniti da AERTRE con il documento "Aeroporto di Treviso Antonio Canova – Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) – STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – Sezione C – Quadro di riferimento ambientale – C 6 RUMORE".

Appare pertanto inconfutabile che gli enormi ritardi nell'applicazione e soprattutto le inosservanze di fondamentali passaggi di legge, posti a tutela della salute dei cittadini e del mantenimento dell'ambiente, privino di validità i contenuti del documento sopraccitato.

Treviso, 04.05.2012

Firme:

1. Giovanni De Luca



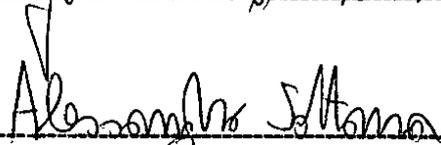
2. Antonella Vazzoler



3. Giulio Corradetti



4. Alessandro Sottana



5. Dante Nicola Faraoni

