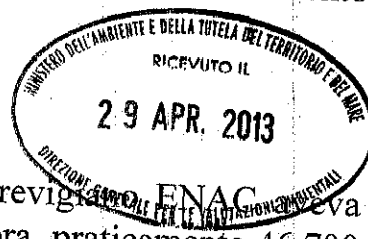


Aeroporto di Treviso "Antonio Canova"  
Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011/2030)  
Documento integrazioni volontarie alla  
Documentazione presentata ai fini della  
Valutazione d'Impatto Ambientale

Il sottoscritto Alvaro Ferrante, promotore del "Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'aeroporto di Treviso", in merito al documento sopraccitato espone le seguenti osservazioni:

2.4 Il numero dei voli autorizzati (pag. 14)



Nel documento in esame viene ricordato che sullo scalo trevigiano era "autorizzato" prima del 28 gennaio 2011, con 8 movimenti/ora, praticamente 46.700 movimenti annui ossia 14.100 movimenti in più del doppio del limite (16.300) stabilito dal Ministero dell'Ambiente il 14 maggio 2007.

E' da ritenere che l'ENAC con tale provvedimento intendesse prevenire la propria richiesta di Valutazione d'Impatto Ambientale per il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, presentata al citato Ministero nel marzo 2012, dandone per scontata la rapida approvazione senza che questo Ente tenesse conto del limite dei voli che lo stesso aveva già stabilito da anni.

Poiché però la relativa istruttoria ministeriale si prolunga da oltre un anno ENAC, facendo particolare riferimento all'art. 687 del Codice della Navigazione, afferma ora che non ha valenza limitativa del traffico aereo il parere interlocutorio negativo (leggi più esattamente **disposizione**) espresso dal Ministero dell'Ambiente e confermato dalle sentenze della Sesta Sezione del Consiglio di Stato, in data 12 ottobre 2011, e dal Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto in data 27 giugno 2012.

In merito si deve porre in rilievo che detto articolo recita testualmente: "L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché fatte salve le competenze degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, di certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari".

Risultano pertanto più che evidenti le specifiche competenze dell'ENAC che dovrebbero risolversi, come ad esempio nel caso dell'aeroporto di Treviso, nell'intervento per l'applicazione di modifiche tecniche agli apparati di combustione di aeromobili particolarmente rumorosi e fumosi o, qualora non possibile, nell'esclusione di questi dai sorvoli di aree particolarmente abitate come quelle dello scalo trevigiano.

**Resta pertanto del Ministero dell'Ambiente, massimo tutore della natura e della salute degli esseri viventi in essa presenti, la specifica competenza dell'intervento**

**per limitare il citato numero dei voli al fine di un contenimento degli inquinamenti acustico ed atmosferico che gli aeromobili incontestabilmente producono in grande quantità.**

Di contro è di fondamentale importanza mettere in rilievo che il descritto intervento dell'ENAC, ai sensi del citato art. 687, se posto in atto sin dall'inizio dell'attività civile del "Canova" avrebbe potuto evitare molte delle gravi conseguenze che tuttora si perpetuano nei casi sottoriportati.

Il 16 novembre 1998 il Ministero dell'Ambiente stanziò la somma di lire 1.450.000.000 per i servizi tecnici di controllo del rumore degli aeroporti di Verona, Venezia e Treviso (nel quale dal 1996 era iniziato un intenso traffico civile). Da allora nonostante che, in relazione al notevole e continuo aumento dei voli, il Comune di Quinto di Treviso in sede di Commissione Antirumore abbia ripetutamente sollecitato che fosse attuato il monitoraggio prescritto per legge, la **direzione dell'aeroporto ha posizionato soltanto nel febbraio 2010 tre stazioni fisse di rilevamento del rumore ed una quarta nel dicembre dello stesso anno.**

**Mancata osservanza**, in relazione al citato limitatissimo numero di stazioni, dell'art. 3 del D.M. 20/05/99 che prescrive di posizionare un numero **di stazioni periferiche idoneo a monitorare tutto l'intorno aeroportuale.** Infatti il posizionamento fu attuato soltanto nel territorio di Quinto di Treviso con una stazione presso la scuola materna di via Contea, per il prevalente rilevamento degli aerei in atterraggio, una stazione in via Monte Bianco, una in via Maggioli 5 ed una in via Lotto 4. Quest'ultima fu spostata, il 5 agosto 2010, su richiesta dello scrivente, perché posta dietro una casa che in direzione della pista impediva i rilevamenti dei sorvoli degli aerei per circa l'80% del loro percorso. La nuova posizione fu quella presso il campo sportivo di Canizzano all'altezza della testata 07 di Quinto di Treviso.

**Mancata osservanza** dell'art. 2 del D.M. 20/05/99, che prescrive di monitorare le singole operazioni di atterraggio e di decollo, per **l'assenza di una stazione fissa prossima all'area di decollo** che deve consentire il rilevamento del rumore, massimo in tale fase di volo, oltre a quello dei movimenti a terra degli aerei, delle eventuali manutenzioni e delle prove motori.

**L'assenza da sempre di stazioni fisse di monitoraggio nell'area di Canizzano e di S. Angelo** unitamente al mancato riporto nella zonizzazione acustica di Treviso della zonizzazione acustica di interesse aeroportuale, ha creato gravi conseguenze soprattutto a coloro che nel frattempo hanno preso residenza in tali località.

Da osservare inoltre che la caratterizzazione del clima acustico, con il descritto posizionamento delle quattro centraline, non può considerarsi rappresentativo dell'intorno aeroportuale essendo stata lasciata sprovvista la citata grande area di Treviso molto più rappresentativa del rumore da traffico aereo in quanto poco influenzata dal rumore del traffico viario.

**L'assenza di monitoraggi in Treviso**, in particolare in corrispondenza dell'area di decollo e dell'aerostazione, **si ritiene abbia pesantemente condizionato l'applicazione dell'art. 10 della legge 447/1995 non consentendo sanzioni amministrative agli aerei che non rispettino le norme stabilite dall'ENAC per la limitazione del rumore.**

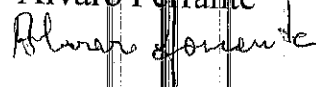
**Da rilevare ancora l'assenza di qualsiasi provvedimento di mitigazione** come ad esempio la piantumazione di una siepe di triplice filare d'alberi sempreverdi, in corrispondenza della recinzione dell'aeroporto, come prescritto dalla delibera della Regione Veneto del 2005 a presupposto dell'autorizzazione regionale alla VIA richiesta nel 2002.

Da sottolineare che la centralina fissa, posta nel giardino della scuola materna di via Contea, non risponde alle prescrizioni del paragrafo 5 dell'allegato B al D.M. 30/10/97 perché il microfono non è situato in modo che la linea di vista dello stesso con tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido. Infatti da un lato, a circa 8 metri di distanza, ha il muro della scuola alto più di 12 metri e dall'altro, a circa 6 metri di distanza, ha il muro di un'abitazione di oltre 8 metri di altezza. In tali condizioni è legittimo ritenere che i rilevamenti di questa centralina non possano corrispondere alla realtà per la maggioranza degli aerei transitanti a meno di quelli che sorvolino lo stretto corridoio descritto.

Infine si rappresenta che l'ARPAV nei primi giorni di settembre 2012 ha effettuato il primo ed unico controllo del rumore, dall'inizio dell'attività civile dell'aeroporto, impostato sulla totale corrispondenza alle norme e quindi anche con l'acquisizione dell'indispensabile **correlazione** dei rilevamenti con i tracciati radar dei sorvoli degli aerei in esame. I risultati di tali rilevamenti, tra i quali di particolare importanza quelli effettuati da posizione prospiciente l'area di decollo e dell'aerostazione, come riferito allo scrivente dal funzionario rilevatore, alla data del 10 aprile 2013 non erano ancora disponibili perché l'ARPAV aveva ricevuto dall'ENAC i dati sui sorvoli soltanto nei primi giorni di aprile, a distanza di sette mesi. Si ritiene che tale evento configuri le seguenti gravi realtà:

- mancata prescritta **correlazione** per mancanza di contemporaneità tra i rilevamenti e la comunicazione dei relativi tracciati radar;
- i tempi impiegati per detta comunicazione imporrebbero un inaccettabile diradamento degli insostituibili controlli effettuati dall'ARPAV soprattutto in vista dell'eventuale attuazione degli 8 movimenti/ora "autorizzati" dall'ENAC;
- impossibilità di confronto, per l'assenza delle prescritte stazioni fisse di rilevamento nell'area di decollo e dell'aerostazione, dei dati del rumore forniti dall'ARPAV con quelli forniti dall'ENAC.

Alvaro Ferrante



Alvaro Ferrante – Via Giovanna d'Arco, 4 - 31100 Treviso  
Tel. 0422 378284