

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:

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 e residente a Treviso via Nogarè 4,

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

Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso via Passo Buole 10/a,

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

Aeroporto di Treviso “Antonio Canova”
Piano di sviluppo aeroportuale (2011-2030)

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OGGETTO: Osservazioni allo S.I.A. della V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso.

Sezione C - Quadro di riferimento ambientale

C 4 ATMOSFERA

C 2.4.2 Qualità dell'aria (pag.39)

In questo capitolo vengono indicate le tre fonti informative i cui dati sono posti alla base della trattazione della qualità dell'aria nel documento in esame.

Da sottolineare le caratteristiche di parziale o totale inidoneità di tali fonti a fornire dati corrispondenti alle prescrizioni di legge in vigore.

La prima fonte informativa è la relazione "Il monitoraggio della qualità dell'aria del comune di Treviso", relativa al 2009, redatta dall'ARPAV con i dati ricavati dalla centralina fissa situata in Treviso. Questa centralina è ubicata a Nord-Est ed a circa Km. 3,5 dall'aerostazione.

E' da ritenere pertanto che non sia in grado di monitorare adeguatamente tutta l'area aeroportuale ed in particolare il territorio del comune di Quinto di Treviso distante oltre 6 chilometri dalla stessa.

Un'ulteriore difficoltà ai rilevamenti è rappresentata anche dal regime anemometrico che, al mattino di tutte quattro le stagioni, vede una provenienza di venti dal primo quadrante ed in particolare da Nord-Est.

Altra fonte informativa è indicata nella relazione dell'ARPAV "Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto Canova di Treviso. Periodo di indagine novembre 2010".

Questa relazione, proprio riguardo ai riferimenti normativi (a pag.17 della stessa) afferma : "*Si premette che i limiti di concentrazione in aria per gli inquinanti previsti dalla normativa, si riferiscono principalmente allo stato di qualità dell'aria monitorato con stazioni fisse rispondenti a precisi criteri di posizionamento e un numero minimo di dati raccolti. Nel presente caso la valutazione è riferita a un monitoraggio di breve periodo effettuato con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantisce le stesse condizioni di rappresentatività temporale (numero di campioni raccolti) previste dalla normativa vigente per le stazioni di tipo fisso. Per quanto detto, la valutazione del rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa per i dati ambientali rilevati nei siti monitorati in prossimità dell'aeroporto Canova nell'inverno 2010 deve essere considerata, in particolare per i limiti a lungo termine, con valore indicativo*".

Appare pertanto di tutta evidenza la **totale inidoneità** di questa fonte i cui dati per i loro limiti temporali non possono essere posti a base di un Piano di Sviluppo Aeroportuale che si proietta nel 2020 e successivamente nel 2030.

Da sottolineare che ad analoga conclusione sono giunti altri due monitoraggi svolti dall'ARPAV di cui uno nell'ottobre 2005, su richiesta del Comando dei Vigili del Fuoco, ed il secondo nel periodo giugno-luglio 2011, durante l'interruzione dell'attività aeroportuale.

La terza fonte informativa è rappresentata dai campionamenti della qualità dell'aria effettuati, dagli estensori dello Studio di Impatto Ambientale, nelle giornate 1, 2 e 3 aprile 2011.

L'analoga **totale inidoneità** di questa fonte è rappresentata dagli stessi motivi che caratterizzano la

precedente fonte informativa ai quali si deve aggiungere che i dati, raccolti nel 2011, non rappresentano lo scenario 0 di partenza fissato nel 2010.

C 2.4.2.1 Biossido di zolfo (SO₂) (pag. 39)

In merito a questo inquinante la relazione dell'ARPAV, realizzata con i dati tratti dalla centralina fissa di Treviso, precisa che non viene fatto il confronto con i limiti per la protezione degli ecosistemi in quanto l'ubicazione della stessa non rispetta i criteri di posizionamento previsti per legge come punto di controllo di tale parametro.

C 2.4.2.1 Ossidi di azoto (NO_x) (pag.41)

Anche per questo inquinante, per gli accennati motivi di ubicazione della centralina, non viene effettuato il confronto con i limiti per la protezione degli ecosistemi.

In particolare l'ARPAV aggiunge che *"le concentrazioni di ossidi di azoto rilevate negli ultimi cinque anni risultano al di sopra della Soglia di Valutazione Superiore e quindi da tenere sotto stretto controllo per tutelare la salute umana"*.

Viene ribadita pertanto la situazione di criticità che già il Ministero dell'Ambiente, a pag. 8 del parere espresso in data 14 maggio 2007, aveva evidenziato come particolarmente elevata per il comune di Quinto di Treviso, per una frazione significativa dovuta anche alle emissioni aeroportuali, estendibile al comune di Treviso in condizioni particolari di vento.

Da evidenziare inoltre che per il 2010 i valori registrati dall'ARPAV sono stati: valore massimo orario di **143 µg/m³** e media annuale di **40 µg/m³**. **Quest'ultimo è il limite massimo previsto dal D.Lgs. 155/2010.**

Si sottolinea che **i sopraccitati valori non sono stati riportati nello SIA** in esame.

C 2.4.2.4 Polveri sottili (PM₁₀) (pag. 44)

L'ARPAV riferisce che il numero di superamenti del valore limite di 24 ore previsto dal D.Lgs. 155/2010 è stato superato per più di 35 volte durante l'anno 2010 (83 superamenti).

Anche questo dato non è stato riportato nel documento in esame che si ferma al 2009 con 72 superamenti.

Il documento ARPAV pone inoltre in rilievo che *"Le concentrazioni di PM 10 negli ultimi cinque anni (dal 2006 al 2010), presso la centralina di Treviso, risultano al di sopra della Soglia di Valutazione Superiore per quanto riguarda la media annuale e superiore al VALORE LIMITE per quanto riguarda i valori medi giornalieri"*.

C 2.4.2.6 Ozono (O₃) (Pag. 49)

Anche per l'ozono non viene effettuato il confronto con i valori limite per la protezione della vegetazione a causa dell'ubicazione della centralina.

Inoltre l'ARPAV riferisce che:

- nel 2010 sono stati osservati 49 superamenti, compresi in tredici giorni, della Soglia d'Informazione che rappresenta il livello oltre il quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per alcuni gruppi particolarmente sensibili della popolazione nel suo complesso ed il cui raggiungimento impone di assicurare informazioni adeguate e tempestive,

- il valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana è stato superato per 55 giorni; in base all'art. 8 del D.Lgs. 155/2010, essendo stato superato l'obiettivo a lungo termine previsto dall'allegato VII del decreto, risulta obbligatorio provvedere al monitoraggio dell'inquinamento con rete fissa al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente (Si ritiene con riferimento in particolare all'intorno aeroportuale);

- inoltre per l'ozono si osserva che, nel periodo tardo primaverile ed estivo, le particolari condizioni di alta pressione, le elevate temperature e la scarsa ventilazione favoriscono il ristagno e l'accumulo degli inquinanti sui quali il forte irraggiamento solare innesca una serie di reazioni fotochimiche che determinano concentrazioni di ozono particolarmente elevate.

In base a quanto esposto si ritiene inconfutabile la circostanza che per l'area in esame **non si è valutato il reale grado di inquinamento**, fatto questo che può comportare gravi conseguenze alla salute dei cittadini ed al valore di pregio ambientale, costituito in massima parte dall'insostituibile Parco del Sile.

Conclusiva in merito risulta l'affermazione, riportata nella relazione dell'ARPAV, che così si riassume: *"In base ai dati di qualità dell'aria rilevati nel 2010 presso la stazione di monitoraggio di Treviso.....per migliorare la qualità dell'aria e tentare di rientrare entro i limiti previsti dalla normativa per tutti gli inquinanti, le future politiche di risanamento dovranno continuare a puntare alla riduzione delle emissioni prodotte da tutti i macrosettori inquinanti (tra cui traffico, industrie e riscaldamento)"*.

E' di tutta evidenza l'indispensabilità di aggiungere, ai citati macrosettori, quello dell'attività aeroportuale che è destinato a divenire il più importante con il raddoppio ed oltre dei voli come progettato dal Master Plan in esame.

Infatti il numero dei voli annui, già di 20.588 nel 2010 ed in continuo aumento, giungerà a circa il doppio in breve tempo.

Tutto questo nonostante la chiara considerazione, espressa (pag. 9 del parere n. 698 in data 15 aprile 2011) dal Ministero dell'Ambiente, che "lo stato di esercizio dell'aeroporto a conclusione dell'attività di cantiere non prevede variazioni del servizio offerto e del numero di atterraggi e partenze di velivoli dallo scalo".

E, ancora più grave, l'inosservanza della prescrizione n. 1, espressa nel sopraccitato documento nella quale si stabilisce che "Il numero totale annuo dei movimenti dei velivoli sullo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato (16.300).

L'ultima osservazione si risolve in una domanda che rivolgiamo alla coscienza di tutti ed a noi stessi: ci sarà un'autorità in grado di far rispettare le leggi poste a tutela sia della salute e della vita dei cittadini sia dell'ambiente nel quale dovranno vivere e non tentare di sopravvivere i nostri discendenti ?

Treviso, 07/05/2012

Firme:

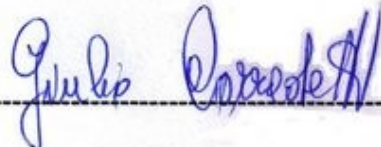
1. Giovanni De Luca

Handwritten signature of Giovanni De Luca in blue ink, written on a dashed line.

2. Antonella Vazzoler

Handwritten signature of Antonella Vazzoler in blue ink, written on a dashed line.

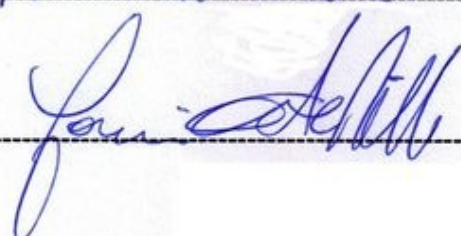
3. Giulio Corradetti

Handwritten signature of Giulio Corradetti in blue ink, written on a dashed line.

4. Alessandro Sottana

Handwritten signature of Alessandro Sottana in blue ink, written on a dashed line.

5. Dante Nicola Faraoni

Handwritten signature of Dante Nicola Faraoni in blue ink, written on a dashed line.