



Panella Monica

E.prot DVA-2013-0010209 del 06/05/2013

Da: dantenicola.faraoni@postacertificata.gov.it
Inviato: lunedì 29 aprile 2013 15.07
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO
CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.IMPATTO ACUSTICO

Allegati: Osservazioni impatto acustico_VIA2013.pdf



Osservazioni
atto acustico

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA
OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.IMPATTO ACUSTICO 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 15.07
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.IMPATTO ACUSTICO
Firmato da: posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it
Allegati: VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.IMPATTO ACUSTICO; daticert.xml



VALUTAZIO daticert.xml
ATTO AMBIE

Messaggio di posta certificata

Il giorno 29/04/2013 alle ore 15:06:49 (+0200) il messaggio "VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.IMPATTO ACUSTICO" 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: 1B8853C1.0000EE8A.55E723D6.4652D698.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

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

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,

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

6 Studio di Impatto Ambientale: Quadro di riferimento ambientale – Atmosfera

6.1 Aggiornamenti sulla qualità dell'aria dello stato di fatto

La centralina fissa più vicina all'area aeroportuale è ubicata in via Lancieri di Novara – Treviso città, che dista ca. 3,5 Km dall'aerostazione e non è idonea per descrivere le caratteristiche di qualità dell'aria delle zone prospicienti il sedime aeroportuale: quartieri S. Angelo – Canizzano – Santa Maria del Sile – Frescada e men che meno il territorio del Comune di Quinto di Treviso, coinvolto integralmente da tutte le operazioni di atterraggio e decollo.

I valori dei parametri analizzati da questa centralina, correlabili a processi di combustione: NO_x – CO – PM₁₀ – O₃ – IPA, si ritengono quindi non esaustivi per la caratterizzazione della qualità dell'aria nel territorio direttamente a contatto con le problematiche inerenti la movimentazione di aeromobili, anche a causa della prevalente direzione del vento dal quadrante nord orientale; c'è comunque da tenere in considerazione che

l'inquinamento locale coinvolge un'area di 5 Km di raggio, centrata sull'aeroporto e quindi la città di Treviso e tutti i paesi limitrofi sono anch'essi coinvolti dall'inquinamento aeroportuale.

Le tre campagne effettuate dall'ARPAV nei pressi della struttura aeroportuale, finalizzate a verificare l'impatto sul territorio circostante, non sono state attuate in periodi temporali corrispondenti e quindi inequivocabili ad evidenziare la variabilità dell'inquinamento dell'aria con attività aeroportuale attiva ed inattiva.

Le campagne sono state pianificate volutamente in stagionalità diverse, non consentendo quindi alcuna possibilità di raffronto.

10/11 ÷ 06/12/2010 – situazione antecedente interventi di potenziamento e sviluppo infrastrutture

10/06 ÷ 17/07/2011 – chiusura traffico aereo

22/11 ÷ 29/11/2011– chiusura traffico aereo

23/02 ÷ 09/04/2012– situazione dopo ripresa attività aeroportuale

Come si può riscontrare, i periodi di monitoraggio risultano effettuati in periodi di ridotta attività aeroportuale, in brevi periodi ed attuati con campionatori rilocabili e campionatori passivi che non garantiscono una valutazione con le stesse condizioni di rappresentatività temporale (numeri di campioni raccolti) previsti dalla Normativa vigente per le stazioni di tipo fisso, rispondenti a precisi criteri di posizionamento e numero minimo di dati raccolti.

Il campionamento passivo non viene considerato nella vigente Normativa tra i metodi utili per la valutazione della qualità dell'aria: Decreto Legislativo n° 155/2010. Pertanto la valutazione del rispetto dei limiti stabiliti dalla Normativa, per i dati ambientali rilevati nei siti monitorati, deve essere considerata con valore indicativo, in particolare per i limiti a lungo termine: media annuale – valori limite da non superare più di "X" volte per anno civile. I siti di campionamento non risultano sempre gli stessi, nell'arco delle tre campagne ARPAV, inoltre i parametri presi in considerazione non prevedono: "CO – Ozono – SO₂ – PM_{2,5}" mentre PM₁₀ – IPA sono stati rilevati in sporadici punti di campionamento per ogni campagna.

6.1.1 Biossido di zolfo (SO₂) – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

L'ARPAV segnala che non viene effettuato il confronto con i limiti per la protezione degli ecosistemi, in quanto l'ubicazione della centralina non rispetta i criteri di posizionamento previsti per Legge come punto di controllo di tale parametro (Parco del fiume Sile).

6.1.2 Ossidi di Azoto (NO_x) – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

Il valore medio annuale per la protezione della salute umana corrisponde esattamente al limite massimo consentito: 40 µg/mc "evidenziando una situazione non ancora esente da criticità" (ARPAV).

In considerazione del valore medio annuale segnalato, la quantità di NO_x riscontrabile nel periodo invernale risulta considerevolmente superiore al valore medio registrato. Il Comune di Treviso rientra nelle zone di tipo A che devono prevedere l'applicazione di un piano di Azione e Risanamento.

Anche per questo parametro non viene effettuato il confronto con i valori limite per la protezione degli ecosistemi individuati dal D. Lvo 155/2010 (Parco del fiume Sile).

6.1.4 Polveri sottili PM₁₀ – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

Il valore limite di 24 h per la protezione della salute umana, da non superare più di 35 volte per anno civile, ha registrato n° 83 superamenti del limite giornaliero (50 µg/mc), come in tutti gli anni precedenti. Il valore medio annuale per la protezione della salute umana, ha registrato 35 µg/mc (valore limite 40 µg/mc); di conseguenza l'ARPAV segnala che per quanto riguarda il "trend" in atto, si evidenzia una situazione tendenzialmente in miglioramento.

Infatti, come volevasi dimostrare, nell'anno 2011 sono stati riscontrati dall'ARPAV i seguenti valori (361 campionamenti):

N° 102 superamenti del valore limite di 24 h

43 µg/mc valore medio annuale.

Nel periodo invernale la quantità di polveri sottili presente in atmosfera risulta indubbiamente preoccupante.

6.1.5 Polveri respirabili PM_{2,5} – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

Il valore limite calcolato come media annuale: 25 µg/mc è stato superato perché il valore medio annuale riscontrato è risultato pari a 28 µg/mc (come in tutti gli anni precedenti).

Nell'anno 2011 il valore medio annuale è stato riscontrato dall'ARPAV nella misura di 31 µg/mc.

Nel periodo invernale la quantità di polveri respirabili aerodisperse nell'aria presenta valori assolutamente abnormi.

6.1.6 Ozono (O₃) – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

Il Superamento del valore orario (180 µg/mc) , come soglia di informazione, è stato superato 49 volte in 13 giorni (nell'anno 2011: n° 24 superamenti).

Il raggiungimento di tale soglia, nel caso di esposizione di breve durata per alcuni gruppi particolarmente sensibili della popolazione, impone di assicurare informazioni adeguate e tempestive.

Il superamento del valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana (120 µg/mc: max giornaliera di 24 medie mobili su 8 ore) è stato riscontrato per un totale di 55 giorni (nell'anno 2011: n° 91 superamenti).

La presenza di tale inquinante si riscontra principalmente nelle ore diurne dei mesi estivi e comporta notevoli conseguenze per la salute dei Cittadini.

Anche per questo parametro non viene effettuato il confronto con i valori limite per la protezione degli ecosistemi individuati dal D. Lvo 155/2010 (Parco del fiume Sile).

6.1.8 +Benzo(a)pirene – Centralina fissa di Treviso / anno 2010 / ARPAV

Sostanza rilevata su campioni di PM₁₀ (124 campionamenti). I micro inquinanti presenti nel PM₁₀ costituiscono i principali fattori di rischio per la salute. Le proprietà chimico fisiche e tossicologiche di detti composti inducono impatti diversi sulla salute pubblica

Il valore medio annuale registrato corrisponde a 1,1 ng/mc, superiore al valore obiettivo: 1 ng/mc.

Il Benzo(a)pirene è stato inserito da IARC nel gruppo 1 cioè tra le sostanze che hanno accertato potere cancerogeno sull'uomo.

Disciolto in acqua è tra le sostanze più pericolose (valore limite: 0,01 µg/mc); può entrare nella catena alimentare e può provocare il cancro.

La maggiore concentrazione dell'inquinante si riscontra nel periodo invernale, quando, ad esempio, la coltivazione del radicchio trevigiano è nel pieno fulgore!

La relazione segnala che il "trend" relativo agli ultimi 5 anni sembra essere in atto un leggero decremento delle concentrazioni in aria di questo inquinante.

Infatti, come volevasi dimostrare, nell'anno 2011 il valore medio annuale registrato è risultato pari a: 1,9 ng/mc, quasi il doppio del valore obiettivo (127 campionamenti).

Considerazioni

Ribadendo ulteriormente la inidoneità della centralina fissa, ubicata in via Lancieri di Novara – Treviso, a rappresentare il reale grado di inquinamento dell'intorno aeroportuale, i parametri più significativi sono risultati:

Ossidi di Azoto (NO_x) : il valore medio annuale corrisponde al limite max consentito: 40 µg/mc, con evidente pesante criticità nel periodo invernale/primaverile.

Polveri sottili (PM₁₀) : nell'anno 2010: n° 83 superamenti del limite giornaliero
nell'anno 2011: n° 102 superamenti del limite giornaliero
43 µg/mc valore medio annuale superiore al valore max consentito (40µg/mc).

Polveri respirabili (PM_{2,5}) : nell'anno 2010 valore medio annuale riscontrato: 28 µg/mc, superiore al valore consentito: 25 µg/mc
nell'anno 2011 valore medio annuale riscontrato: 31 µg/mc.

Ozono (O₃) : nell'anno 2010: valore orario (180 µg/mc) superato n° 49 volte
Valore obiettivo (120 µg/mc) superato n° 55 volte.
Nell'anno 2011: valore orario (180µg/mc) superato n° 24 volte
Valore obiettivo (120 µg/mc) superato n° 91 volte.

Benzo(a)pirene : nell'anno 2010: valore medio annuale: 1,1 ng/mc, superiore al valore obiettivo (1 ng/mc).
Nell'anno 2011: valore medio annuale: 1,9 ng/mc.

Da quanto si evidenzia, tenendo presente che la centralina fissa può essere un utile valore di riferimento, sembra azzardato dichiarare che *“gran parte delle concentrazioni misurate sono costituite da valori di fondo generati da sorgenti non locali e che i vari andamenti temporali sono essenzialmente legati dall'andamento della meteorologia di tipologia comune in tutta la regione. Per il parametro polveri sottili è quindi possibile presumere che i dati misurati a Treviso (via Lancieri) siano ben rappresentativi anche della situazione a Quinto di Treviso”*.

In realtà la situazione ambientale, nell'attuale situazione, deve essere valutata seriamente critica.

Le stime ISPRA nella contestualizzazione del contributo emissivo specifico dell'attività aeronautica nel territorio circostante non si ritengono estremamente attendibili, considerando i risultati derivanti dalle indagini ARPAV effettuate nell'intorno aeroportuale e risulta quindi non veritiero che non sia visibile il contributo delle emissioni connesse alle attività aeroportuali nei dati di monitoraggio ARPAV.

Nella documentazione delle Integrazioni Volontarie (pag.67) si cita *“Relativamente agli scenari futuri 2020 e 2030 si è tenuto conto dell'abbassamento dei fattori di emissione (per NO_x CO e HC) previsto dalla metodologia CORINAIR. Tale metodologia nel fornire queste indicazioni sulle probabili riduzioni dei fattori di emissione, esplicita anche una notevole incertezza nella reale consistenza delle stime fornite”* mentre nella documentazione inerente la Valutazione di Incidenza, nel parametro riferito a: Caratteristiche del ciclo LTO standard (EMEP/CORINAIR, 2006)[pag. 61], si evidenzia che *“relativamente agli scenari futuri (2030) si è tenuto conto dell'abbassamento dei fattori di emissione previsto dalla metodologia CORINAIR. Tale metodologia nel fornire queste indicazioni sulle probabili riduzioni dei fattori di emissione, esplicita anche una notevole incertezza nella reale consistenza delle stime fornite:”* emissioni NO_x – 20% - VOC – 36%.

Quanto sopra segnalato dimostra in maniera inequivocabile l'attendibilità dei risultati e delle conclusioni prospettate dalla documentazione AerTre!

Per una necessaria sintesi dei monitoraggi effettuati dall'ARPAV, si riporta una specifica tabella riassuntiva.

Sostanze campionate	valore limite	Periodo campionamento	traffico urbano	traffico urbano	no traffico	no traffico	traffico urbano
			sopravento	lungo strada	lontano strada	no sorg. Emiss.	sottovento
			Scuola Appiani	S.S. 515 Noalese	Mulino Canizzano	Via S. Trovaso	Via Contea Quinto
PM 10	50 µg/mc giorn. 40 µg/mc annuale	12-11/17-11-10	superamenti 4 su 6 = 67% campionamenti				
		18-11/5-12-10	superamenti 6 su 18 = 33% campionamenti	superamenti 3 su 18 = 17% campionamenti			
I P A (in PM 10) Benzo(a)pirene	1,0 ng/mc annuale	10-11/06-12-10	2,4 ng/mc	2,6 ng/mc			
C O V Benzene	5,0 µg/mc annuale	10-11/06-12-10	2,4 µg/mc	2,2 µg/mc	2,1 µg/mc	1,8 µg/mc	2,3 µg/mc
PM 10	50 µg/mc giorn.	10-06/17-07-11					
I P A (in PM 10) Benzo(a)pirene	1,0 ng/mc annuale	12 ÷ 30/06-11 3-5/07/11					
C O V Benzene	5,0 µg/mc annuale	10-06/08-07-11	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile	non rilevabile
N O 2	40 µg/mc annuale	10-06/08-07-11	45 µg/mc valore medio	37 µg/mc valore medio	21 µg/mc valore medio	12 µg/mc valore medio	42 µg/mc valore medio
PM 10	50 µg/mc giorn.	24-02/09-04-12					
I P A (in PM 10) Benzo(a)pirene	1,0 ng/mc annuale	25-02/07-04-12					
C O V Benzene (diagramma a barre)°	5,0 µg/mc annuale	22-11/29-11-11 23-02/13-03-12	÷ 3 µg/mc °	÷ 3 µg/mc °	÷ 3 µg/mc °	÷ 3 µg/mc °	÷ 4 µg/mc °
N O 2	40 µg/mc annuale	23-02/13-03-12	67 µg/mc valore medio	57 µg/mc valore medio	41 µg/mc valore medio	37 µg/mc valore medio	63 µg/mc valore medio

Analizzando i parametri che sono stati presi in considerazione, risulta:

Polveri sottili PM₁₀:

1^a campagna: rilevamenti effettuati presso Scuola Appiani – S.S. 515 Noalese, entrambi punti si trovano in corrispondenza della strada statale e quindi inevitabilmente risentono del traffico urbano, utilizzato come opportuno paravento. I superamenti del limite giornaliero abbondano: 67% - 33% - 17% .

2^a campagna: unico rilevamento in via Nogarè – Quinto di Treviso, punto non interessato dal traffico urbano ma significativo in quanto sotto la rotta aeroportuale sia in atterraggio che in decollo.

Riscontrato nessun superamento del limite giornaliero.

3^a campagna: unico rilevamento in via Nogarè – Quinto di Treviso. Il numero dei superamenti del limite giornaliero risultano corrispondenti al 56%, superiori a quelli della centralina fissa (39%).

IPA – Benzo(a)pirene in PM₁₀:

1^a campagna: in Scuola Appiani e S.S. 515 Noalese, i valori sono risultati abnormi e proibitivi, rispettivamente: 2,4 – 2,6 ng/mc, così come in centralina fissa: 2,3 ng/mc. Il valore obiettivo corrisponde a: 1 ng/mc.

In questi posizionamenti fa comodo addossare la causa dell'inquinamento esclusivamente al traffico urbano. I risultati segnalano una situazione ambientale al collasso anche in prossimità della Scuola Materna!

2^a campagna: in via Nogarè – Quinto di Treviso gli strumenti analizzatori hanno evidenziato un valore al di sotto della soglia di rilevabilità degli stessi.

3^a campagna: in via Nogarè – Quinto di Treviso, lontano dal traffico urbano / sotto vento e punto idoneo a rilevare l'incidenza del traffico aeroportuale nell'inquinamento, il valore risultante è pari a 2,6 ng/mc: valore assolutamente rilevante e nocivo per la Salute umana, quasi doppio rispetto alla rilevazione della rete fissa.

COV - Benzene:

1^a campagna: tutti i punti analizzati segnalano valori al di sotto del valore medio annuale di 5 µg/mc, anche se il confronto non è proponibile; c'è da rilevare comunque che l'inquinante di riferimento è presente con identiche quantità anche nei siti lontano da traffico urbano e non in presenza di sorgenti emissive.

2^a campagna: tutti i valori sono risultati al di sotto dei limiti di rilevabilità degli strumenti analizzatori, anche in siti influenzati dal traffico urbano.

3^a campagna: i rilevamenti nel mese di Novembre 2011 sono stati effettuati con aeroporto non in attività. I risultati dell'indagine sono riportati in diagramma a barre e quindi sono stati ricavati valutando con approssimazione la scala di riferimento.

Tutti i valori sono risultati incrementati, anche quelli dei siti non influenzati dal traffico urbano e prossimi al valore medio annuale.

Biossido di Azoto (NO₂):

2^a campagna: i valori che hanno superato il limite medio annuale (40 µg/mc) sono risultati quelli influenzati dal traffico urbano, riscontrando una ridotta presenza sugli altri siti.

3^a campagna: le quantità riscontrate sono tutte superiori al valore medio annuale; l'unico in prossimità è risultato il sito di San Trovaso.

L'inquinamento da Biossido di Azoto interessa pesantemente tutta l'area presa in considerazione dall'ARPAV.

Una prima valutazione è attinente all'impossibilità di effettuare un confronto dei valori riscontrati nei siti monitorati con i limiti di Legge, perché nel confronto tra le tre campagne ARPAV c'è da rilevare l'esiguo numero di indagini dei parametri: Polveri sottili / IPA - Benzo(a)pirene, risultanti molto rilevanti nell'influenza sulla Salute umana, soprattutto nel periodo invernale/primaverile.

A questo proposito il parametro Ozono, molto influente nel periodo estivo, non è stato tenuto minimamente in considerazione così come i parametri: CO – SO₂ – PM_{2,5}.

Le risultanze delle indagini dimostrano che la situazione ambientale riscontrabile con la funzionalità dell'attività aeroportuale, rispetto a quella con aeroporto fermo, è notevolmente penalizzante e preoccupante. Non si può semplicemente concludere che l'attività aeroportuale incida minimamente nell'inquinamento ambientale nelle aree limitrofe; seppure con le limitatissime indagini disponibili e considerando l'attuale situazione di movimentazione degli aeromobili, l'inquinamento indicativo, riferibile alle polveri sottili ed al Benzo(a)pirene è molto preoccupante perché raggiunge livelli proibitivi per la Salute umana.

Il Biossido di Azoto, seppure influenzato anche dal traffico urbano, è molto diffuso in tutto l'ambiente anche quello non coinvolto da tale fenomeno, incidendo considerevolmente nella qualità dell'aria con fenomeni diretti ed indiretti (Ozono).

Non si può fare il confronto con il valore della centralina fissa in quanto è da ritenere geograficamente non troppo veritiera nel rilevamento ambientale aeroportuale, considerando la prevalente direzione del vento dal quadrante nord-orientale.

Nell'indagine appaltata all'Ente zona industriale di Porto Marghera e Università di Venezia, si fa riferimento ad una centralina fissa di monitoraggio posizionata in zona Canizzano (via Cornare). Si segnala: *“ in questa centralina fissa, nel periodo gennaio – giugno 2012 non sono state evidenziate particolari criticità per la qualità dell'aria a Canizzano ad eccezione delle polveri nei mesi invernali e dell'ozono nei mesi primaverili”*.

Le criticità invece sono determinate proprio dai parametri: PM₁₀ – Benzo(a)pirene (non segnalato) – Biossido di Azoto (non segnalato) nel periodo invernale e Ozono nei periodi primaverile/estivo.

Inoltre si segnala: *“Le concentrazioni degli inquinanti monitorati nel trimestre primaverile sono confrontabili con le concentrazioni del periodo estivo dell'anno 2011, periodo in cui l'aeroporto non era attivo”*.

Nel periodo di inattività dell'aeroporto, i valori di tutti i parametri non hanno evidenziato nessun inquinamento per PM₁₀ – Benzo(a)pirene – Benzene – Biossido di Azoto (tranne nei due punti di traffico urbano); l'Ozono e PM_{2,5} non sono stati analizzati.

Non risulta vero che nella centralina fissa di Treviso non sono state evidenziate differenze significative nei mesi caratterizzati dalla chiusura dell'Aeroporto (giugno ÷ novembre 2011) e nei mesi successivi alla riapertura (dicembre 2011 e seguenti). E' sufficiente consultare i dati riportati nella precedente tabella!!

6.4 Approfondimenti sugli scenari emissivi e sulle relative metodiche di calcolo

6.4.1 +Emissioni degli aeromobili

Nella documentazione di riferimento è riportato quanto segue:

“Ad ogni fase del ciclo LTO (Landing – Take-off – cycle) corrisponde una diversa emissione riferita ai singoli inquinanti, influenzata dal tipo di aereo, di motori e del volume di traffico. I fattori di emissione applicati ricavati dalla metodologia CORINAIR (con l'attendibilità segnalata in precedenza) derivano dall'Exhaust Emission Databank, redatto dall'International Civil Aviation Organisation ICAO.

...Nel caso presente sono stati utilizzati fattori di emissione specifici, riferiti ad un ciclo LTO standard, le cui caratteristiche sono indicate in tabella 6-15.

Nella citata tabella (pag.67), il testo riporta i valori della “potenza erogata” e del “time in mode”, tralasciando l'indicazione del consumo di combustibile e degli Indici di Emissione, riferiti ai motori General Electric CFM 56 che equipaggiano il Boeing 737, durante le fasi operative a bassa quota, alle cui durate sono assegnate dall'ICAO valori standard rappresentativi.

[Impatto Ambientale dei motori aeronautici – Prof. Diego Lentini – Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale – Sapienza Università di Roma].

Gli indici di emissione si riferiscono ai parametri: Idrocarburi – Ossido di Carbonio – Ossidi di Azoto.
Le somme dei contributi delle fasi di ciascun ciclo LTO nelle emissioni degli inquinanti indicati risultano:

- Idrocarburi (HC) = Totale Kg. 2,025
- Ossido di Carbonio (CO) = “ “ 12,873
- Ossidi di Azoto (NOx) = “ “ 15,540

Comparando questi valori teorici all'attività aeroportuale espletata presso l'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, nell'anno 2012, si ricava:

- Totale movimenti/anno = 20.279
- Totale cicli LTO = 10.139
- Media cicli LTO/ giorno = 28 (365 gg/anno)
- Media cicli LTO / ora = 1,65 (17 ore/gg).
- Idrocarburi Kg 3,3 / h - Kg 56 / gg - Kg 20.440 / anno
- Ossido di Carbonio Kg 21 / h - Kg 357 / gg - Kg 130.305 / anno
- Ossidi di Azoto Kg 26 / h - Kg 442 / gg - Kg 161.330 / anno

Il particolato (particelle solide o liquide di vari diametri) non è preso in considerazione anche se è risaputo che i prodotti di scarico degli aerei contengono anche il "soot" (fuliggine), prodotto inevitabile nella combustione di tutti gli idrocarburi.

Nella tabella 6-18 (pagg. 68/69) della documentazione AerTre, si riporta il confronto tra le emissioni complessive generate dall'aeroporto di Treviso negli anni: 2010 – 2020 – 2030, calcolate da indicazioni CORINAIR.

Per le emissioni riferite esclusivamente al traffico aereo, espresse nell'unità di misura: Tonn / anno, risulta:

	Anno	CO	HC	NOx	PM ₁₀
	2010	105,9	8,92	75,1	1,54
2020	122,8	10,7	99,2	2,26	
2030	113,2	10,5	110,7	2,84	

A parte l'attendibilità di tali dati, il confronto con l'anno 2012 non è proponibile; in questa tabella, comunque, si evince che l'inquinamento certamente non diminuisce e ciò dimostra ulteriormente che, a fronte di un paventato miglioramento tecnologico dei motori aeronautici, l'incremento dell'attività aeroportuale annulla abbondantemente tali vantaggi.

Quanto segnalato nella relazione risulta in palese contraddizione; nel testo ci si affanna a dimostrare che *"le concentrazioni degli inquinanti emesse dalla movimentazione di aeromobili sono in linea con quelle della stazione ARPAV di Treviso. Pertanto le emissioni dell'aeroporto debbono considerarsi di entità limitata"*.

Al punto: 6.5 Approfondimenti sulle emissioni di IPA e Benzo(a)pirene, applicando modelli matematici di dispersione atmosferica sia per il traffico aereo che per quello veicolare, si segnalano i seguenti risultati:

- Scuola Materna Graziano Appiani (Treviso): Benzo(a)pirene - anno 2010 : 0,0016 ng/mc
- Scuola Materna San Giorgio Quinto di (Treviso): Benzo(a)pirene - anno 2010 : 0,0010 ng/mc

In realtà negli unici dati disponibili nell'anno 2010, emessi dall'ARPAV, si sono ottenuti i seguenti risultati con l'aeroporto in attività:

- Scuola Materna Graziano Appiani (Treviso): Benzo(a)pirene - anno 2010 : **2,4** ng/mc
- Strada S.S. 515 Noalese: Benzo(a)pirene - anno 2010 : **2,6** ng/mc
(Limite D. Lvo 155/2010 = 1,1 ng/mc)
- Via Nogarè – Quinto di Treviso: Benzo(a)pirene - anno 2012 : **2,6** ng/mc

I valori medi annuali di Benzo(a)pirene riscontrati a Treviso sono all'incirca corrispondenti a quelli rilevati nel quartiere Tamburi di Taranto, confinante con l'acciaieria ILVA:

Treviso benzo(a)pirene mg/mc	anno	mese	Taranto (benzo(a)pirene mg/mc	mese
---	2009		1,3	
1,1	2010		1,8	
1,9	2011		1,93	
2,6	2012	Marzo_ v.Nogarè Quinto di TV	2,76	gennaio
1,5	2012	Aprile	0,67	luglio

Conclusioni

Come già segnalato, nel documento di Integrazioni Volontarie alla documentazione presentata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, tutte le valutazioni riportate tendono a minimizzare l'influenza della movimentazione degli aeromobili nell'inquinamento ambientale.

Nella documentazione concernente la Valutazione di Incidenza si evidenzia, da parte di AerTre (pag. 80), come le concentrazioni in aria degli inquinanti raggiungono le massime concentrazioni all'interno del sedime aeroportuale; le aree limitrofe, per effetto di sconosciute ragioni fisiche, non sono minimamente coinvolte dalla dispersione di tali concentrazioni di inquinanti!

Risulta ben a conoscenza che il rendimento dei motori a turbina utilizzati nei "jet" è da considerarsi di livello basso, con scarico dei prodotti incombusti in atmosfera senza alcun tipo di filtro. Questo significa che tutto il prodotto incombusto, in forma di particolato e gas, viene nebulizzato ed irrorato incessantemente lungo la scia dell'aereo con ricaduta nelle aree sottostanti e circostanti.

Si ricorda che l'inquinamento locale di un aeroporto fa riferimento ad un'area circolare di 5 Km. di raggio (fig. 1), centrata sullo stesso. Il sedime aeroportuale dell'aeroporto di Treviso è ridotto e limitato (metà rispetto ad altri aeroporti all'incirca equivalenti come volume di traffico); tutte le operazioni di atterraggio e decollo vengono effettuate transitando sopra le abitazioni/istituti scolastici della zona.

Negli anni trascorsi (2007 ÷ 2012) i movimenti aeroportuali sono stati attuati con un tempo medio di ~ 18 minuti, considerando il rispetto dell'orario di divieto dei voli notturni (D.P.R. 9 nov. 1999 – n° 476), spesso ignorato.

A fronte del preventivato raddoppio della movimentazione aeroportuale, come risulta dal piano di sviluppo (2011 ÷ 2030), si deve desumere che i movimenti in media verrebbero effettuati in tempi dimezzati: ogni ~ 9 minuti.

E' bene tenere presente che il combustibile utilizzato dal settore aereo è il Cherosene, composto da idrocarburi pesanti (C₉ ÷ C₁₆: alifatici – aromatici – ciclo paraffine) e più il combustibile è complesso più la combustione risulta incompleta.

Inoltre c'è da valutare che le aree limitrofe all'aeroporto di Treviso sono coinvolte dalle operazioni più penalizzanti: decolli – atterraggi; solo in fase di ciascun decollo un "jet" brucia dal 12 % (per tratte medio lunghe) al 33% (per tratte nazionali) di cherosene imbarcato, con le immaginabili conseguenze di rilascio di prodotti incombusti che si ripetono per ciascun aereo e ossessivamente per tutti i giorni dell'anno.

A fronte di queste considerazioni è assurdo sostenere che la movimentazione aeroportuale risulta poco incidente nel grado di inquinamento locale!

Oltre al buon senso, le indagini ambientali, anche se limitatissime, dimostrano purtroppo la qualità dell'ambiente in cui sono costretti a vivere, loro malgrado migliaia di Cittadini; solo Chi è costretto a subirne le conseguenze può rendersi conto della insostenibilità delle problematiche incidenti sulla vita quotidiana.

■ L'ARPAV nella relazione sul monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso: periodo di indagine Novembre 2010, segnala:
"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 numero minimo di dati raccolti.

Nel presente caso la valutazione è riferita a un monitoraggio di breve periodo effettuato con campionamenti 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, le valutazioni 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.

Si osserva che nel mese di Novembre 2010 si è verificata una prevalenza di vento proveniente dal settore nord orientale. Durante il periodo di monitoraggio si sono osservate frequenti precipitazioni che hanno favorito la rimozione degli inquinanti. Si può pertanto ipotizzare che, in assenza di precipitazioni e in condizioni di maggiore stabilità atmosferica, le concentrazioni degli inquinanti risulterebbero presumibilmente maggiori di quelle osservate durante la campagna eseguita a Novembre 2010.

Relativamente all'inquinante Benzene non risulta possibile confrontare direttamente le concentrazioni osservate con limite di Legge in quanto, in base a quanto prescritto dal D.Lvo 155/2010, le misurazioni dovrebbero essere effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno.

I Comuni interessati su cui insistono le rotte degli aerei in fase di atterraggio e decollo (fasi durante le quali avvengono le maggiori emissioni) sono: Morgano, Quinto di Treviso, Treviso e Zero Branco. Tra questi il Comune di Quinto di Treviso risulta essere il più coinvolto dal punto di vista dell'impatto emissivo.

Essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate, risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente emissiva sulla qualità dell'aria monitorata. Una seconda campagna, prevista per l'estate 2011, in occasione della chiusura del traffico aereo dell'aeroporto, permetterà di escludere la sorgente emissiva aeroportuale e di chiarire a posteriori quanto osservato durante la campagna invernale".

■ L'ARPAV nella relazione sul monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso: periodo di indagine Giugno – Luglio 2011 segnala:

"Si osserva che durante il periodo di monitoraggio si è verificata una prevalenza di vento proveniente dal settore nord orientale. Durante il periodo di monitoraggio si sono osservati rari fenomeni piovosi ma di discreta intensità".

Dalla relazione si evidenzia che, nonostante la chiusura dell'aeroporto ed a fronte di non rilevamento di inquinanti nella campagna di monitoraggio effettuata, il grado di inquinamento riscontrato dalla centralina fissa di Treviso sia risultato elevato per i parametri PM10 (n° 102 superamenti del valore limite giornaliero, con 43 µg/mc: valore medio annuale con superamento del valore limite: 40 µg/mc) e IPA_Benzo(a)pirene (1,9 ng/mc con un valore obiettivo pari a 1 ng/mc).

E' bene tenere presente che l'inquinamento imputabile ai due parametri sopra segnalati (oltre al Biossido di Azoto), si riscontra prevalentemente nel periodo invernale/primaverile dove risulta che l'aeroporto sia stato mantenuto in regolare attività||

Nel periodo interessato al monitoraggio effettuato dall'ARPAV (Giugno – Luglio 2011) sarebbe stato il caso di rilevare anche il parametro "Ozono", che non è stato monitorato.

■ L'ARPAV nella relazione sul monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso: periodo di indagine Febbraio ÷ Aprile 2012 segnala:

“Si osserva che durante il periodo di monitoraggio si è verificata una prevalenza di vento proveniente dal settore nord orientale. Durante il periodo di monitoraggio si sono osservati fenomeni piovosi e di scarsa intensità, eccezione fatta per gli ultimi giorni di monitoraggio.

Dal monitoraggio sono emerse maggiori concentrazioni di inquinanti in prossimità dei siti di traffico rispetto a quelli di background”.

Quanto riportato si riferisce al solo parametro “Biossido di Azoto”, in siti vicinissimi a traffico urbano.

Tutti i parametri evidenziano che il grado di inquinamento è superiore a quello riscontrato in centralina fissa di Treviso e notevolmente maggiore rispetto a quello evidenziato con aeroporto chiuso; questa purtroppo è la realtà.

In sintesi, quindi, non si può negare l’incidenza della movimentazione aeromobili nell’inquinamento atmosferico da cui si evidenzia che nelle attuali livelli di operatività, la situazione ambientale nelle aree limitrofe all’aeroporto sia a dir poco critica ed in peggioramento.

Il Comune di Treviso ha emesso ordinanze anti “smog” che prevedono provvedimenti atti a contenere e prevenire l’inquinamento:

- Divieto di circolazione dei veicoli più inquinanti
- Limitazioni dei combustibili fossili per il riscaldamento
- Divieto combustioni all’aperto
- Limitazioni d’uso dei soffiatori (nell’anno 2012).

Simili prevenzioni risultano dei puri e semplici palliativi rispetto ad una seria risoluzione dei problemi di inquinamento.

Un cambiamento di tendenza richiede perlomeno la limitazione dell’attività aeroportuale, richiesta dal Sindaco del Comune di Quinto di Treviso e non dal Sindaco di Treviso; gli Amministratori sono responsabili della Salute e Sicurezza dei Cittadini.

Le Persone che vivono sotto o nei paraggi delle rotte di movimentazione corrono il rischio di sempre più ipotetici incidenti oltre che subire incessantemente i disagi legati all’inquinamento acustico e chimico-fisico; per un’azione preventiva si impone una attività di vigilanza continua con monitoraggi rispettosi della Normativa, idonei alla verifica dell’inquinamento ambientale, posizionati nei punti più critici nell’intorno aeroportuale con conseguente puntuale informativa.

Inoltre si renderebbe necessaria l’attuazione di indagine epidemiologica, richiesta dalla Autorità locali, atta a conoscere la reale incidenza dell’inquinamento sulla Salute delle Persone residenti in aree coinvolte da tutto il contesto aeroportuale.

Nessuna Autorità locale sinora si è preoccupata minimamente di queste problematiche, in quanto si tiene unicamente conto dell’aspetto economico e del prestigio nel vantare un aeroporto cittadino.

Questa gestione del potere dovrebbe essere completamente stravolta; il “progresso” non può essere basato sul peggioramento della qualità della vita delle Persone perché equivarrebbe certamente ad un “regresso”.

La Costituzione Italiana nell’articolo 32 recita: “La Repubblica tutela la Salute come fondamentale diritto dell’Individuo e interesse della Collettività” e nell’articolo 41 “L’iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l’utilità sociale o in modo da recare danno alla Sicurezza, alla Libertà, alla Dignità umana.”.

Nella recente sentenza riferita all’ILVA di Taranto, la Magistratura cita testualmente:

*“Sulla vita non si mercanteggia – non c’è contrapposizione tra il diritto alla Salute e diritto al Lavoro perché quest’ultimo presuppone che il Lavoro debba essere rispettoso dei diritti fondamentali della Persona:
SALUTE - SICUREZZA - DIGNITA’ UMANA”.*

Treviso li, 29.04.2013

Elenco firmatari:

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*