

Città e ambiente

Inquinamento: aeroporto "assolto"

► La commissione Via analizza i dati sulla qualità dell'aria
«La presenza del Canova non incide sulle aree urbane»

► La relazione si basa sulle rilevazioni fatte dall'Arpav
«Nei giorni di monitoraggio i valori sono stati accettabili»

DOCUMENTI

TREVISO Se l'aria di Treviso è inquinata la colpa non è, o almeno non è esclusivamente, dell'aeroporto Canova. A incidere è invece il traffico veicolare che intasa le strade trevigiane, in particolare la Noalese. Lo dice chiaramente la relazione della commissione Via ministeriale citando i rilevamenti fatti dall'Arpav a partire dal 2010. Accanto all'aumento dei voli, quello ambientale è l'altro grande motivo di conflitto tra Save/Aertre e i comitati che si appoggiano ai lavori di adeguamento dello scalo e all'aumento dell'attività. Ma la Via mette nelle mani della società aeroportuale un'arma potentissima: un documento ufficiale, timbrato dal Ministero dell'Ambiente, che assolve, con tanto di certificazione scientifica dell'Arpav, l'attività dell'aeroporto.

LA RELAZIONE

La questione ambientale occupa buona parte delle prime 35 pagine della relazione, quella incentrata sulle premesse al parere - positivo - e alla prescrizione a corollario del Masterplan da 54 milioni che detta i tempi di adeguamento dello scalo. A pagina 20 i commissari Via scrivono, citando le conclusioni di un periodo di misurazioni degli inquinanti nell'aria realizzato dall'Arpav in più puntate dal 2010 al 2017: «Si ribadisce quanto già valutato delle precedenti relazioni tecniche ovvero che essendo l'aeroporto situato in prossimità di arterie molto trafficate risulta difficile distinguere il contributo di ciascuna sorgente

«LO SCALO SI TROVA IN PROSSIMITÀ DI STRADE TRAFFICATE È IMPOSSIBILE DISTINGUERE L'INCIDENZA DI TUTTI»

emissiva sulla qualità complessiva dell'aria monitorata». Un passaggio fondamentale questo, perché consente alla Via di sottolineare che «i dati raccolti non hanno consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività dell'aeroporto».

GLI STRUMENTI

L'Arpav ha condotto le sue analisi basandosi inizialmente sulla centralina presente in via Lancieri che, scrive la Via «rileva le concentrazioni di inquinanti della città di Treviso e non sembra essere influenzata dall'esercizio dell'aeroporto tanto è vero che il PropONENTE (Save ndr) evidenzia l'assenza di correlazione tra le giornate di superamento dei valori limite e l'andamento del traffico nello scalo» ma che viene considerata «poco significativa della zona aeroportuale» in quanto situata a una certa distanza. Molto più importante è stato invece

l'apporto della centralina fissa presente in aeroporto dal giugno 2011 e gestita dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera. Ma non solo: Arpav, nel corso degli anni, ha eseguito campagne di monitoraggio (una nel 2011, due nel 2012, una nel 2013, una nel 2016 e una nel 2017) anche con stazioni mobili per verificare la qualità dell'aria attorno al Canova. Il risultato di tutto questo lavoro, compreso il monitoraggio quotidiano, lo si trova a pagina 21 del parere della Via e riporta un passaggio della relazione Arpav nel 7 marzo scorso che dice: «L'indice di qualità dell'aria durante il periodo di campionamento permette di rappresentare sinteticamente lo stato di qualità dell'aria. Il calcolo di tale indice per la campagna ese-



MOVIMENTO Un aereo in fase di atterraggio: i dati Arpav dicono che il traffico aereo non incide sulla qualità dell'aria in città



LE PRESCRIZIONI PERÒ IMPONGONO PIANI DI MONITORAGGIO PER TENERE SOTTO CONTROLLO L'ASPETTO AMBIENTALE

Il Comitato

«Le nostre case deprezzate del 30%: Save risarcisca chi abita sotto le rotte»

(m.f) «A causa dell'aumento dei voli al Canova, avvenuto in barba a qualsiasi regola, ora le nostre case hanno perso il 30% del valore. Se Save vuole continuare su questa strada, allora paghi la delocalizzazione di chi abita sotto le rotte degli aerei. Sono molte le persone già disposte a spostarsi altrove». Dante Faraoni, portavoce del comitato di cittadini che si batte contro l'ampliamento del Canova, replica così a Enrico Marchi, presidente di Save, che ieri se l'è presa con chi «ha costruito la casa accanto all'aeroporto e poi pretende di spostarlo». Il comitato sottolinea che la commissione Via ha dato l'okay al master plan che al 2030 prevede 22.500

movimenti all'anno, ma già nel 2018 il Canova è arrivato a operare 22.911 movimenti, come confermano i dati di Assaeroporti. «Prima dell'ampliamento avrebbero dovuto arrivare le mitigazioni - incalza Faraoni - invece l'aeroporto è già al 2030». Infine, il riferimento al 21% dei decolli «dirottato» sopra le case del quartiere a sud di Treviso. Vuol dire che 2.400 aerei all'anno saliranno in direzione di San Zeno e San Lazzaro, per poi virare sulla linea della tangenziale. «È Treviso che vuole l'aeroporto. Allora si sacrifichi - conclude Faraoni - un comune non può volere l'aeroporto e lasciare tutti i disagi a un altro comune».

guita a Treviso-Aeroporto Canova ha evidenziato che la maggior parte delle giornate si sono attestate sul valore di qualità dell'aria accettabile». Da qui la conclusione dei commissari Via: «La presenza dell'aeroporto non sembra avere un ruolo determinante ne caratterizzare la qualità dell'aria delle aree urbane della città di Treviso. Dal confronto dei monitoraggi Arpav svolti nel corso di un periodo lungo e significativo (2010-2016), nonostante il traffico dello scalo sia aumentato, non sono emersi peggioramenti o trend tali da rendere l'attività dall'aeroporto discriminante o percepibile ai fini emissivi».

PRESCRIZIONI

Detto questo, la commissione Via ha comunque posto dei paletti al Masterplan pretendendo un piano per l'abbattimento dell'inquinamento acustico e un monitoraggio ambientale continuo, oltre a contributi per riquilibrare la Noalese con l'obiettivo di rendere più fluido il traffico.

Paolo Calia

I "berretti verdi" contro il Terraglio est mille firme per salvare Sant'Antonino

LA PROTESTA

TREVISO «Abbiamo la cittadella sanitaria, il progetto per il passaggio del Terraglio Est, la tangenziale, il depuratore e adesso anche gli aerei che virano sopra le case. Sant'Antonino rappresenta l'epicentro dei problemi legati alla viabilità e alla mobilità in generale». Sono queste le voci emerse ieri pomeriggio dalla marcia dei "berrettini verdi" per salvare il quartiere. È stata ribattezzata così la manifestazione organizzata dal gruppo Salvaguardia ambiente Treviso e Casier che ha richiamato in strada oltre 200 residenti. L'associazione ha già raccolto mille firme per chiedere interventi volti a ridurre l'impatto del traffico su Sant'Antonino. E adesso annuncia che ne raccoglierà altre 500 per proporre una delibera di iniziativa popolare da discutere a palazzo dei Trecento. «Le amministrazioni hanno sempre accolto positivamente le nostre proposte - dice Giam-

paolo Rasera, componente del consiglio direttivo della onlus - ma poi non se ne è mai fatto nulla».

NEMICO DICHIARATO

Da queste parti il nemico numero uno oggi si chiama Terraglio Est. Ora si ferma a Dosson. Ma il Comune ha già chiarito che deve essere completato fino alla tangenziale, all'altezza della rotatoria del Ca' Foncello. Per l'associazione sarebbe un disastro. I residenti hanno piantato dei picchetti nel campo in corrispondenza di via Fuin per mostrare plasticamente il tracciato previsto nel progetto, passando sotto via Sant'Antonino, ed

IN 200 AL CORTEO ORGANIZZATO PER CHIEDERE LO STOP AL PROLUNGAMENTO E INTERVENTI PER RIDURRE IL TRAFFICO

evidenziare la quantità di prato che verrebbe mangiata dalla nuova strada larga 14 metri. Ieri un gruppo di ragazzi si è posizionato in mezzo al "corridoio" esibendo una serie di cartelli - "Ne abbiamo pieni i polmoni", "Questa sarebbe la vostra attenzione per i quartieri?", "Mantenete le promesse piste ciclabili" - e facendo dei balzi al ritmo di "Chi non salta vuole il Terraglio est". «Deve fermarsi a Dosson. Tanto più che ora sembrano sparire anche le mitigazioni come la realizzazione in trincea - spiega Rasera - bisogna fare tutto il possibile per liberalizzare l'autostrada A27, che di fatto è parallela e nel punto più vicino dista appena due chilometri».

IL NODO CITTADELLA

Poi c'è il nodo dei parcheggi della nuova cittadella sanitaria. Il piano ne prevede mille in più rispetto ad oggi, per un totale che arriverà a 3mila. L'associazione chiede all'Usl di dimezzare quelli nuovi, fermandosi a 500. «Strade e parcheggi sono

Gigoletto

«In questo quartiere situazione esplosiva»

(mf) «A Sant'Antonino la situazione è esplosiva. L'assessore Sandro Zampese, che è della zona, potrebbe farsi un ripasso sulle condizioni del quartiere». La puntura arriva da Roberto Grigoletto, ex vicesindaco, oggi consigliere di opposizione del Pd. «Siamo seduti su una polveriera, c'è già la cittadella della salute. Realizzare anche il Terraglio Est vorrebbe dire far diventare la situazione davvero esplosiva». Ieri è sceso in strada assieme a Stefano Pelloni e Antonella Tocchetto. E poi Gigi Caleoso e un gruppo di ragazzi di Django. Il nuovo problema riguarda il passaggio degli aerei del Canova sopra le case. «Questa amministrazione non ha fatto nemmeno un'osservazione in merito».



LA MOBILITAZIONE I berretti verdi e il cartello simbolo della protesta

inesorabili attrattori di traffico. A tutti questi, poi, se ne potrebbero aggiungere altri 200 o 300 nel piazzale del deposito Mom - sottolinea Rasera - i nuovi parcheggi possono essere dimezzati, magari realizzando un park rialzato nel piazzale di via Ospedale o nella stessa area oggi della Mom. I soldi risparmiati potrebbero essere poi usati per progetti di mobilità lenta». L'associazione chiede di valutare

un servizio di bus navetta gratuito per l'ospedale dai parcheggi del casello di Treviso Sud e dello stadio Tenni. Così come un piano di mobilità casa-lavoro per i dipendenti dell'Usl. Allo stesso tempo domanda di non cancellare del tutto i parcheggi in Prato della Fiera: «Per non spostare il problema da un quartiere all'altro».

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA