

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

pag. 1/73

REGIONE DEL VENETOCOMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)**Parere n. 483 del 05/11/2014**

Oggetto: ENAC – Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” – Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)
– Comuni di localizzazione: Treviso e Quinto di Treviso (TV) - Procedura di VIA Statale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

PREMESSA

L'ENAC, con sede in Viale Castro Pretorio, 118 – 00185 Roma, in qualità di Soggetto Proponente, ha provveduto ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., ad attivare la procedura di V.I.A. relativa all'intervento in oggetto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, e a far pubblicare, in data 09/03/2012, sui quotidiani “Il Corriere della Sera” e “Il Corriere del Veneto”, l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai Ministeri suddetti, nonché di avvenuto deposito del progetto e del S.I.A. con il relativo riassunto non tecnico, presso i citati Ministeri, la Regione Veneto, la Provincia di Treviso, i Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso (TV) ed il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso alla Regione Veneto copia del progetto e dello S.I.A. in data 08/03/2012, acquisita dall'Unità Complessa VIA con prot. n. 115201 del 09/03/2012, per l'attivazione della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza regionale, ai sensi dell'art. 25 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

L'Unità Complessa VIA, verificata la completezza formale della documentazione presentata, con nota prot. n. 129893 del 19/03/2012, ha richiesto al proponente di provvedere alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto, di cui all'art. 15 della L.R. 10/1999.

Il Proponente, in data 01/04/2012, ha dato notizia mediante avviso stampa sui quotidiani “La Tribuna di Treviso” e “Il Corriere del Veneto” delle modalità di presentazione al pubblico del progetto.

Il Proponente, in data 04/04/2012, ha provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, come disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, secondo modalità concordate dalla Provincia di Treviso con i Comuni interessati, presso il BHR Treviso Hotel, Via Postumia Castellana 2, Quinto di Treviso (TV).

L'Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 166816 del 10/04/2012, ha trasmesso all'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, copia della relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale.

Nella seduta della Commissione Regionale V.I.A. del 18/04/2012 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

L'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, con nota prot. n. 350715 del 30/07/2012, ha trasmesso una richiesta di integrazioni relativa all'elaborato di Vinca, inoltrata dall'UC VIA, con nota prot. n. 398528 del 04/09/2012, per opportuna conoscenza, al proponente e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In data 18/10/2012, l'ENAC ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e del Tutela del Territorio e del Mare documentazione integrativa volontaria, inoltrata successivamente alla Regione Veneto con nota del 25/02/2013 e acquisita con prot. n. 98197 del 05/03/2013.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

pag. 2/73

A seguito del suddetto deposito di integrazioni, il proponente ha provveduto a far pubblicare, in data 01/03/2013, sui quotidiani “La Repubblica” e “Il Corriere del Veneto”, l’avviso di deposito della nuova documentazione presso gli enti interessati e dell’indizione di una nuova presentazione al pubblico, ai sensi dell’art. 15 della L.R. 10/99, in data 13/03/2013.

Il proponente, in data 13/03/2013, ha provveduto alla presentazione al pubblico della nuova documentazione integrativa, ai sensi dell’art. 15 della L.R. 10/99, svolta presso il BHR Treviso Hotel, Via Postumia Castellana 2, Quinto di Treviso (TV).

L’Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 138287 del 02/04/2013, ha trasmesso all’Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, per il seguito di competenza, copia nuovo elaborato di Valutazione di Incidenza Ambientale, acquisito in data 05/03/2013.

Il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA, incaricato dell’analisi tecnica del progetto, ha svolto alcuni incontri tecnici (in data 27/05/2013 e 08/07/2013) e ha effettuato un sopralluogo presso l’Aeroporto di Treviso (in data 03/06/2013), con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA ha svolto un nuovo incontro tecnico in data 08/07/2013, con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

Entro la data di espressione del presente parere da parte della Commissione Regionale V.I.A., sono pervenute le seguenti osservazioni, che risultano trasmesse contestualmente anche al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

1. Sig. Beniamino Sandrini, nota del 04/04/2013, acquisita con prot. n. 1600572 del 04/04/2012;
2. Sig. Albino Bordieri (Associazione Fare Treviso), nota del 08/05/2012, acquisita con prot. n. 212730 del 09/05/2012;
3. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 214937 del 10/05/2012;
4. Comune di Quinto di Treviso (TV), nota del 08/05/2012, acquisita con prot. n. 216699 del 10/05/2012;
5. Sig.ri Colesso, De Marchi, Puppinato, Bordignon, Marchi, Cafiero, nota del 08/05/2012, acquisita con prot. n. 214988 del 10/05/2012;
6. Legambiente di Treviso onlus, nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 214981 del 10/05/2012;
7. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 214960 del 16/05/2012;
8. Sig.ri Mansutti, De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 214975 del 10/05/2012;
9. Sig.ra Caldato (per alcuni Consiglieri del Comune di Treviso), nota del 10/05/2012, acquisita con prot. n. 230672 del 18/05/2012;
10. Sig. Sottana, nota del 08/05/2012, acquisita con prot. n. 223599 del 15/05/2012;
11. Sig. Faraoni, nota del 11/05/2012, acquisita con prot. n. 219959 del 14/05/2012;
12. Sig. Zuliani, nota del 11/05/2012, acquisita con prot. n. 231969 del 21/05/2012;
13. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 214975 del 10/05/2012;
14. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso), nota del 04/05/2013, acquisita con prot. n. 232171 del 21/05/2012;
15. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso) + 653 firmatari, nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 232262 del 21/05/2012;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

pag. 3/73

16. Sig.ri De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 232286 del 21/05/2012;
17. Sig.ri Mansutti, De Luca, Vazzoler, Corradetti, Sottana, Faraoni (Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso), nota del 07/05/2012, acquisita con prot. n. 232295 del 21/05/2012;
18. Sig.ri Brunello e Rachello (Lista Civica "Il Ponte"), nota del 08/05/2012, acquisita con prot. n. 230672 del 18/05/2012;
19. Comune di Quinto di Treviso, nota del 26/04/2013, acquisita con prot. n. 180299 del 29/04/2013;
20. Dante Nicola Faraoni, nota del 28/04/2013, acquisita con prot. n. 180157 del 29/04/2013;
21. Dante Nicola Faraoni, nota del 29/04/2013, acquisita con prot. n. 181310 del 30/04/2013;
22. Dante Nicola Faraoni, nota del 29/04/2013, acquisita con prot. n. 181312 del 30/04/2013.

In sede di istruttoria, inoltre, sono stati acquisiti i pareri formulati da:

- Provincia di Treviso – Settore Ecologia e Ambiente (prot. n. 2013/0065093 del 06/06/2013), acquisito dall'UC VIA con prot. n. 241943 del 06/06/2013;
- Regione Veneto - Unità di Progetto Genio Civile di Treviso (prot. n. 293249 del 09/07/2013), acquisito dall'UC VIA in data 09/07/2013.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) ha trasmesso, con nota prot. n. 126624 del 25/03/2014, la relazione istruttoria n. 81/2014 del 20/03/2014, con cui esprime parere favorevole con prescrizioni sullo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. DVA-2014-0012223 del 29/04/2014, ha trasmesso ad ENAC, al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali ed alla Regione Veneto, una comunicazione ai sensi dell'art. 10-bis della Legge 241/90, secondo quanto espresso dalla Commissione Tecnica VIA/VAS con parere negativo n. 1454 del 07/03/2014.

Il Presidente della Commissione regionale VIA, con nota prot. n. 221838 del 22/05/2014, ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per il seguito di competenza, il parere favorevole sullo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale acquisito, manifestando inoltre l'intenzione di "concludere l'istruttoria finalizzata a rendere il proprio parere sull'intervento".

Facendo seguito a quanto comunicato da parte del Ministero dell'Ambiente, ENAC ha trasmesso approfondimenti ed integrazioni volontarie, con note acquisite con prot. n. 201875 del 09/05/2014, prot. n. 386466 del 16/09/2014 e prot. n. 437744 del 20/10/2014.

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

L'intervento rientra tra i progetti di competenza VIA statale ai sensi dell'Allegato II al D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. La Regione Veneto è chiamata a esprimere il proprio parere nell'ambito del soprarichiamato procedimento statale.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Masterplan per l'aeroporto di Treviso con orizzonte 2030, riguarda l'ampliamento delle infrastrutture airside, l'ampliamento ed una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione della viabilità di accesso e di distribuzione interna, ed in minima parte l'ampliamento del sedime. In sintesi il complesso degli interventi è riconducibile a tre fasi:

- prima fase 2010-2015;
- seconda fase 2016-2020;
- terza fase 2021-2030.

I movimenti aerei necessari a movimentare al 2030 i 4.300.000 passeggeri stimati saranno dati dalla somma dei movimenti di Aviazione Civile (AC) e di Aviazione Generale (AG), ovvero 25.760 di AC (rispetto ai

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

29.495 movimenti presentati nella versione originale del SIA) + 6.487 di AG = 32.247, contro i 35.983 stimati nella versione originaria del SIA e del MP.

Per tale motivo lo scenario al 2020 sarà quindi composto da 21.440 movimenti di AC+AG, rispetto agli iniziali 23.500; con il 70% dei decolli su Quinto di Treviso ed il 30% dei decolli su Treviso.

Gli edifici che compongono il sistema aeroportuale subiranno consistenti variazioni e ampliamenti. Si procederà all'ampliamento del terminal passeggeri, alla realizzazione del nuovo presidio vigili del fuoco, alla sistemazione del deposito mezzi di rampa, alla realizzazione del nuovo hangar aviazione generale, alla realizzazione della nuova torre di controllo e al nuovo deposito carburanti.

Sarà, inoltre, realizzata la nuova viabilità di accesso al presidio vigili del fuoco, l'adeguamento della recinzione e il rifacimento giunti piazzali aeromobili e l'ampliamento delle superfici dei piazzali di sosta degli aeromobili con la realizzazione della Resa Testata 25, la nuova via di rullaggio, Taxiway, di collegamento con la parte terminale ovest della pista di decollo, la nuova piazzola de-icing, la nuova piazzola holding bay di collegamento ad est tra la pista di rullaggio e il piazzale sosta aeromobili, la nuova viabilità di accesso al presidio vigili del fuoco e la redistribuzione funzionale delle aree di viabilità interna e delle aree di sosta a parcheggio.

Si prevede un aumento dell'attività aeroportuale e, di conseguenza, del traffico viario da e per l'aeroporto.

Gli interventi di miglioramento programmati sono la costruzione di un nuovo attraversamento pedonale della SR 515 a servizio dei parcheggi situati a nord della SR515, la realizzazione di un'ampia rotatoria, la creazione di un'autostazione per il collegamento con Venezia e Aeroporto Marco Polo tramite bus via terra e il raddoppio della sede stradale SR515 tra la rotatoria della tangenziale di Treviso e la rotatoria in progetto.

Per quanto riguarda i parcheggi al 2030 i passeggeri annui previsti saranno 4.311.423, quindi 2.156 posti auto per passeggeri e 216 posti per addetti: totale 2.372 posti auto richiesti.

Nel Masterplan, rientrando nello standard minimo ENAC, si individuano le nuove aree di sosta ad integrazione delle esistenti per un totale di 2.637 posti, di cui 2.418 per passeggeri e 219 per addetti. Si prevedono interventi di riorganizzazione ed ampliamento del sistema dei parcheggi a raso e i parcheggi P4 e P5 verranno dotati di parti in sopraelevazione con strutture prefabbricate in acciaio per consentire il raggiungimento del numero di posti previsto.

La rete di smaltimento acque meteoriche allo stato di fatto è stata approvata con Conferenza dei Servizi del 10.07.2014.

La progettazione riguarda lo scarico delle acque meteoriche dei piazzali di sosta degli aeromobili con trattamento di dissabbiatura e disoleatura e rispetto dei parametri di scarico.

A monte dello scarico è previsto un impianto di depurazione con dissabbiatura e disoleatura; modifica della rete di raccolta delle acque meteoriche che verranno convogliate in un unico impianto a sud.

Tale scarico prevedrà nuovi tratti di condotte; pozzettoni: nuova vasca in c.a. di depurazione; apparecchiature per filtrazione; sostituzione di un tratto di canaletta in c.a. sul lato nord.

La costruzione dell'impianto di trattamento delle acque con la conseguente creazione dell'innesto di scarico sul Sile risulta caratterizzato dall'attivazione mirata di scelte costruttive di tipo mitigativo.

Tali sistema di smaltimento sarà mitigato con interrimento della vasca e ripristino del manto di copertura in prato; l'esecuzione dello scarico al Sile sarà costituito da una palificata in legno di delimitazione di un bacino in sassi e pietra, utili alla riduzione della capacità di dilavamento e micro dissesto della sponda da parte dello scarico delle acque.

Inoltre si prevede il trattamento delle acque derivate da "de/anti icing" con la realizzazione di un impianto con vasca di stoccaggio con insufflatori, dove i residui di de/anti icing permangono il tempo necessario a permettere il passaggio allo stato aeriforme del glicole.

Il Piano Finanziario prevede un investimento complessivo di circa 130,5 milioni € al 2030, comprensivo di un capitolo di 9 milioni di € relativo alle bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno della zona A aeroportuale e 34,5 milioni € relativo alla realizzazione della nuova torre di controllo a carico di ENAV



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
- 2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
- 2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel SIA sono stati presi in esame gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti, tra i quali si segnalano i seguenti:

a livello nazionale:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Piano per la Logistica;

a livello regionale:

- Programma Regionale di Sviluppo (**PRS**);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (**PTRC**);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (**PRTRA**);
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (**PRT**);
- Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008 (**PFVR**);

a livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (**PTCP**);
- Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (**PFVP**);

a livello comunale:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso e relative Varianti (**PRG**);
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso;
- Piani di Classificazione Acustica del Comune di Treviso;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relative Varianti (**PRG**);
- Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso;
- Piani di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso.

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

La Pianificazione e Programmazione Nazionale propone una panoramica del quadro di programmazione nazionale riguardo allo sviluppo del trasporto aereo, con particolare riguardo al SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) che individua un insieme minimo di 23 scali che complessivamente movimentano attualmente circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci.

Per queste infrastrutture, come per tutte le altre infrastrutture di interesse nazionale (navale, stradale, ferroviario), lo SNIT indica le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione ed il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento. In particolare per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono:



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

pag. 6/73

- la creazione di nuovo traffico, garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale;
- la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.

Questi obiettivi saranno alla base degli approfondimenti che si articoleranno nell'ambito di una strategia generale che prevede:

- una crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea ed intercontinentale dei due scali;
- una crescita dei restanti aeroporti inseriti nella suddetta rete minima, e una programmata costruzione di nuovi, che affronti in una logica di "sistema integrato" anche l'eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

L'Aeroporto "A. Canova" fa parte del sistema aeroportuale Venezia-Treviso, individuato dal DM n. 473-T del 26 giugno 1996:

- I due aeroporti distano tra loro circa 29 Km e grazie alle diverse caratteristiche, per tipo di struttura e traffico, lo **SIA** li rappresenta come un polo aeroportuale versatile. L'Aeroporto di Treviso, per caratteristiche geografiche, infrastrutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter. I due aeroporti costituiscono un potenziale Sistema Aeroportuale che lo **SIA** intende sviluppare armonicamente nell'ottica della specializzazione del traffico.

Nell'ambito del Sistema, la crescita dell'aeroporto di Treviso è da un lato limitata dalle condizioni territoriali al contorno, dall'altro subordinato allo sviluppo dello scalo di Venezia.

In tale contesto, l'obiettivo che si è inteso perseguire con il PSA è in primis verificare quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda potenziale di futuri flussi di traffico, considerando la ristrettezza degli spazi disponibili, e successivamente valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, individuandone criteri e scelte progettuali.

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Gli strumenti di pianificazione regionale confrontati sono: Il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, il Piano Regionale dei Trasporti e le Pianificazioni Provinciali e Comunali.

- **Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS)** L.R. N°5 del 09/03/2007 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione del Veneto e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

Si tratta di un documento strategico e complesso specificato attraverso i Piani di settore. Il documento interessa dei macro-argomenti che riguardano la centralità della persona e della famiglia nella società Veneta, la risorsa ambientale e territoriale, i fattori propulsivi dell'economia, le innovazioni istituzionali ed organizzative.

Il Programma nell'analisi delle infrastrutture di trasporto si sofferma sulle infrastrutture nodali: porti, interporti, aeroporti.

In particolare, riguardo gli aeroporti, il sistema aeroportuale veneto, in virtù della presenza di tre aeroporti di livello internazionale (Treviso, Venezia e Verona) che servono il traffico commerciale e di ulteriori otto aeroporti minori, è caratterizzato da una densità di rete sufficientemente elevata. Da un punto di vista organizzativo, segnala il documento, particolarmente significative sono le iniziative che mirano a valorizzare il ruolo degli aeroporti quali hub-cargo al servizio del traffico merci regionale ed extra regionale. Rilevante è, ad esempio, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Tuttavia

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

il Programma segnala delle debolezze strutturali che vengono individuate nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero e nella superficie delle piste.

- **Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)** è stato adottato con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009, ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (artt. 4 e 25). Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riportato nella delibera regionale di adozione, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali

Inoltre, nell'ambito di un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale, il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord-Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità interregionale, di passeggeri e di merci.

Nello specifico, riguardo la città di Treviso soprattutto intesa come area metropolitana, la Relazione individua due sistemi operativi con ritmi differenti: la Treviso "fast" e la Treviso "slow". Nel caso di nostro interesse, per lo sviluppo "fast" sono identificabili alcuni interventi fra i quali la "realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca' Forcello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord e uno a est della città, quest'ultimo all'interno della Treviso Servizi, nonché le nuove stazioni SFMR".

Nella normativa di attuazione del **PTCR**, al Titolo V Mobilità, va evidenziato l'art. 40 "Cittadelle aeroportuali" dove si afferma al comma 1 che "la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004" e al comma 2 che "i Comuni possono introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue".

Il Piano individua le seguenti categorie funzionali di strutture logistiche:

- a) ambito portuale veneziano;
- b) hub principali costituiti da Verona Quadrante Europa (monocentrico) e dal sistema Padova Venezia - Treviso (policentrico) da attuarsi mediante apposito progetto strategico ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004.

Dalla "Mobilità" del **PTRC** si desume che, l'Aeroporto Canova, costituisce nella provincia di Treviso un elemento di livello territoriale caratterizzante il sistema infrastrutturale e, in particolare, quello logistico.

- **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)**. Con l'adozione attraverso la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004, la Regione del Veneto ha messo a disposizione delle Province, dei Comuni e di tutti gli altri enti pubblici e privati, un quadro aggiornato e completo della situazione attuale e ha presentato una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria nei prossimi anni. Inoltre, la Regione del Veneto con questo strumento fissa le linee guida che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento. Il Piano ha previsto inoltre una provvisoria suddivisione del territorio (zonizzazione) basata sulla valutazione dei livelli degli inquinanti ed in particolare degli ossidi di zolfo (SO₂), di azoto (NO₂) e di carbonio (CO), nonché dell'ozono (O₃), del particolato (PM₁₀), del benzene (C₆H₆) e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). Tale suddivisione è stata effettuata sulla base dei dati resi disponibili dalla Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001, come indicato dal DM 02.04.2002 n. 60 ai sensi del D.Lgs. n.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

351/99. Il Comune di Treviso è stato classificato come Zona A (critica) per le polveri fini PM10, il Biossido di Azoto (NO₂) ed il Benzo(a)pirene, uno degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA).

Successivamente con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3195 del 17 ottobre 2006, il Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, organismo istituito dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, ha approvato l'aggiornamento della zonizzazione del territorio regionale.

La nuova classificazione del Territorio Regionale, basata sulla densità emissiva di ciascun Comune indica come "A1 Agglomerato", i Comuni con densità emissiva superiore a 20 t/a km², come "A1 Provincia", quelli con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km² e infine come "A2 Provincia", i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km². Sono invece classificati come C (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria), i Comuni situati a un'altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti. **I Comuni di Quinto di Treviso e di Treviso sono indicati come "A1 Agglomerato"**.

- **Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n.1671 del 5 luglio 2005. Il **PRT** dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale. Il Piano è finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio della mobilità di persone e merci.

Con riguardo in modo specifico al sistema aeroportuale, nel documento si afferma che nel Veneto sono presenti 9 strutture aeroportuali ad uso civile o turistico dei quali solo 3 aeroporti appartenenti alla classe "A" secondo la classificazione **ICAO**, si tratta degli aeroporti di **Treviso, Venezia Tesserà e Verona Villafranca**. Queste strutture assorbono la quasi totalità del traffico commerciale riguardante la Regione.

Il **PRT** evidenzia che il Veneto assorbe il 7.4% del traffico commerciale nazionale e internazionale che riguarda l'Italia. Nel contesto Veneto l'aeroporto di Venezia-Tesserà assorbe il 61% dei passeggeri in partenza e arrivo. Per quanto riguarda i transiti, ovvero i passeggeri che utilizzano l'aeroporto per un cambio di volo, il Veneto assorbe il 5.1% del totale nazionale.

Se si articola la domanda di mobilità in traffico di linea e non di linea, si nota che nell'ambito nazionale il peso del Veneto è maggiore per i voli non di linea o charter (con il 13.9% del traffico nazionale passeggeri). Tra questi emerge la forte specializzazione dell'aeroporto Catullo di Verona (che assorbe il 75% dei voli non di linea che riguardano il Veneto).

Riguardo la crescita del trasporto merci, essa è stata in tutto il periodo considerato estremamente consistente, portando gli aeroporti del Veneto a movimentare, nel 2000, quasi 23.000 tonnellate di merci, con un incremento superiore a cinque volte rispetto a quanto registrato nel 1985 (4500 tonnellate). Questo risultato, afferma il Piano, è stato accompagnato da una ristrutturazione del sistema aeroportuale veneto. Lo sviluppo del settore è dovuto alla crescita degli aeroporti medio-piccoli regionali (Verona e Treviso).

Il **PRT**, nella parte dedicata espressamente al sistema aeroportuale veneto, afferma che tale sistema si è consolidato attorno a due poli: quello veneziano e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale ed una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe.

In merito infine all'Aeroporto di Treviso, il **PRT** afferma che, situato in prossimità della città di Treviso, l'Aeroporto "Canova" rappresenta il centro di raccolta off-city per il traffico dei corrieri (DHL, UPS, TNT), consentendo, per la flessibilità della gestione della pista, l'ottimizzazione dei voli feeder da/per i principali hub europei.

- **Piano Faunistico Venatorio (PFVR)** Con Legge Regionale n. 1 del 05.01.2007, modificata dall'ultima DGR n. 2463 del 04.08.2009, è stato approvato il nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007/2012, avente validità quinquennale (dal 1° febbraio 2007 al 31 gennaio 2012).

Riguardo l'area oggetto del PSA, si evidenzia come riportato nell'allegato B - Cartografia del Piano Faunistico Venatorio, che il sedime aeroportuale rientra nell'Ambito Territoriale di Caccia "Tv12" e che in prossimità del sedime viene individuata un'area protetta (Parco Regionale del fiume Sile).

Non sono invece indicati in prossimità dell'aeroporto di Treviso istituti faunistici.

- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso**

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

pag. 9/73

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1137 del 23 marzo 2010, ai sensi dell'art. 23 della LR n. 11/2004, è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

La Relazione del Piano, riguardo la città di Treviso intesa come città metropolitana, riprende il concetto dei due sistemi operativi Treviso fast e Treviso slow citati nel PTRC analizzato in precedenza. Fra le azioni individuate dal PTCP, in sintonia con quelle previste dal PTRC, per lo sviluppo fast di Treviso, è indicata la “realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca' Foncello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord e uno ad est della città, quest'ultimo all'interno della Treviso Servizi”. La Relazione evidenzia quindi la necessità di un collegamento veloce in direzione dell'Aeroporto nell'ambito di una generale sistemazione della mobilità trevigiana in un'ottica di sostenibilità.

Il PTCP sostiene ed incentiva l'uso della metropolitana ed ha di fatto recepito il progetto di SMFR proponendo, all'interno del piano, la realizzazione di 4 nuove stazioni e 2 parcheggi scambiatori, oltre quelli previsti dal progetto SMFR; ha inoltre inserito un nuovo tratto di metropolitana, all'interno della città di Treviso, che collega l'aeroporto con l'ospedale Cà Foncello (tratto est-ovest). Viene in particolare indicata la realizzazione di una linea di metropolitana di superficie, di tipo leggero, con possibilità di transito su rotaia ferroviaria e su rotaia tranviaria che collega l'ospedale Cà Foncello e l'aeroporto di Treviso con un percorso est-ovest e fermata presso la stazione centrale (centro di scambio) e presso il Centro Appiani.

Questa linea avrà una fermata presso la Treviso Servizi, dove dovrà essere realizzato un parcheggio di capacità idonea sia alla funzione di interscambio (auto metropolitana) sia a servizio dell'aeroporto di Treviso, la linea ferroviaria potrà raggiungere direttamente l'aeroporto.

Per quanto riguarda la normativa di attuazione del **PTCP**, si evidenzia che l'art. 27 prevede la “realizzazione di nuove stazioni SFMR a Treviso: S. Artemio, Aeroporto, Ospedale, Scalo Motta.

Il “Sistema dei Parchi” del **PTCP** prevede inoltre delle “Direttive sulle compensazioni e mitigazioni ambientali” per la tutela del sistema faunistico e “Direttive per i vincoli militari ed infrastrutturali” che le Amministrazioni Comunali, in sede di redazione del PAT, dovranno attuare sul territorio al fine di individuare, localizzare e determinare i tipi di vincoli ai fini dell'eventuale disciplina di tutela.

Lo **SIA**, relativamente agli strumenti di pianificazione e programmazione Nazionale, Regionale e Provinciale, prende atto nel **PSA 2011-2030**, delle previsioni di prospettive della logistica e dello sviluppo richiamate nei PIANI e afferma la coerenza rispetto ai vincoli di tutela paesaggistica-ambientale.

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE**• Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003 – 2008)**

Il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso (2003-2008) è stato adottato dal Consiglio Provinciale di Treviso con deliberazione n. 9/28249/2003 del 31 marzo 2003. Successivamente il Piano è stato recepito dal Piano Faunistico Venatorio Regionale in vigore dal gennaio 2007 e al quale si fa riferimento riguardo le diverse indicazioni e localizzazione degli istituti faunistici. Si rimanda pertanto a quanto riportato nel PFVR.

PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

Il sedime Aeroportuale interessa quasi totalmente il Comune di Treviso e solo parzialmente il Comune di Quinto di Treviso.

- **Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso (PRG)**. Riguardo l'area oggetto dell'intervento, il **PRG** indica l'area come F6/1 Zona per Attrezzature ed Impianti Pubblici. In particolare l'area è normata dall'art. 73 – Sottozona F.6 – Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. La sottozona F.6 come riportato al punto 1.1 dell'articolo sopracitato “comprende le aree interessate da speciali attrezzature che possono essere oggetto d'intervento da parte di soggetti pubblici, o privati con finalità pubbliche, o aziende erogatrici di servizi pubblici (enti statali, nazionali e territoriali), anche con le procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/776”. Fra

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe (Canova, ndr.)".

Il sedime aeroportuale è in parte interessato da una fascia di rispetto dei corsi d'acqua (10 m) individuati, come riportato nella legenda dalla cartografia di Piano, dall'Atlante dei vincoli territoriali volume III della Provincia di Treviso. Inoltre l'area risulta interessata da una zona di tutela dei corsi d'acqua di origine risorgiva (100 m).

Il tutto è normato come "*Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata*", dalla normativa tecnica di attuazione del **PRG**.

L'area aeroportuale è pure interessata in parte dalle fasce di tutela del fiume Sile (20, 50 m) normate rispettivamente dall'art. 36 "Zona omogenea B", dall'art. 46 "Zona omogenea C" e dall'Allegato II "Prescrizioni generali" alla normativa di attuazione che non riporta sostanziali modifiche di interesse a quanto previsto dai due precedenti articoli.

L'art. 36 comprende gli insediamenti esistenti di formazione moderna e "relativamente alle zone B e C prossime al corso del fiume Sile, in sintonia con il disposto degli artt. 17 comma 3, 18 ultimo comma, 19 ultimo comma, 41, 42 e 43, nonché artt. 19 e 20 delle NdA del P.A.

L'area aeroportuale è indicata pure come "terreno impermeabile" e risulta normata dall'art. 23 "*Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata*" punto 10 bis "*Aree e terreni classificati a basso, medio e moderato rischio idraulico*" della normativa tecnica di attuazione.

In merito si afferma che "le prescrizioni contenute nel Regolamento Edilizio Comunale al "*Titolo IV – Norme di compatibilità idraulica*" si applicano sull'intero territorio comunale ad eccezione della porzione di centro storico delimitata a nord, est, ovest dalla cinta muraria, e a sud dal corso del fiume Sile, per la quale valgono le norme del regolamento edilizio imposte su strade e piazzali riguardanti le acque di prima pioggia". Tali prescrizioni con relative definizioni e norme sono riportate in dettaglio dall'art. 106 all'art. 120 del sopracitato Regolamento edilizio.

Il sedime aeroportuale risulta in parte a sud classificato come "Terreno pessimo" dalla cartografia ufficiale di Piano e normato dal citato all'art. 23 della normativa di attuazione dello stesso. In particolare al punto 10 dell'articolo "*Aree e terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico*" si afferma al comma 10.1 che "negli elaborati di piano (tavole 13.3.n) sono individuate le aree e i terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico. In questi terreni, considerata la fragilità di dette aree, la costruzione di nuovi fabbricati entro e fuori terra è condizionata a una serie di verifiche ed accertamenti delle risposte geotecniche, della determinazione dei parametri della falda freatica e della definitiva sistemazione idraulica sia della zona di intervento, ma soprattutto delle aree contermini. Al punto 26 dell'art. 19 del Regolamento Edilizio sono specificate le indagini preliminari da allegare alle richieste di intervento, che dovranno essere approfondite ed estese in proporzione all'entità dell'opera. Nelle aree soggette a rischio idraulico e/o caratterizzate da terreni scadenti, la progettazione dei singoli interventi edificatori (residenziali, produttivi, infrastrutturali, etc.) dovrà essere preceduta da una puntuale e dettagliata indagine geotecnica e idrogeologica finalizzata ad individuare le caratteristiche meccaniche e di permeabilità del terreno, oltre che a fornire precise indicazioni sulle conseguenti soluzioni costruttive da adottare.

Lo **SIA** segnala che una limitata area aeroportuale rientra all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile. L'area in questione è classificata, come riportato nella Tavola A4-7 dello **SIA** estratto della Tavola 23.3 "Azzonamento" del Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, come zona di "urbanizzazione controllata" e normata dall'art. 17 della normativa di attuazione del Piano ambientale. In merito, all'art. 17 si afferma che le zone ad urbanizzazione controllata, come individuate nella tavola di progetto n. 23, "Azzonamento", ubicate nel territorio del Parco, comprendono ambiti edificati, solo urbanizzati o urbanizzabili. In queste aree, se non diversamente specificato dal Piano, valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico.

E' altresì opportuno evidenziare che la Tavola 28.3 "*Vulnerabilità delle acque sotterranee*" del Piano Ambientale indica per tutta l'area aeroportuale un livello di vulnerabilità di grado A – alto.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Inoltre oltre a quanto riportato nello SIA si evidenzia che secondo il P.R.G. Vigente del comune di Treviso l'area in progetto denominata RESA TESTATA 25 posta ad est in direzione tangenziale di Treviso ricade nell'ambito del Parco Regionale del Fiume Sile *E1.S1/1: Zone di ripristino vegetazionale* (art. 59) Mentre l'area in progetto identificata come 10.4 ricade in *Zona industriale, commerciale e produttiva D2.1/1: Insediamenti misti di completamento* (art. 53).

- **Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Treviso.** Il Comune di Treviso si è adeguato in merito approvando con deliberazione n. 413 del 27 ottobre 2010, il Piano d'Azione ai fini del contenimento e della prevenzione dell'inquinamento atmosferico per il periodo autunno-inverno 2010/2011.

In particolare il Piano pone misure di limitazione al macrosettore dei trasporti (limitazione alla circolazione dei veicoli, blocco totale del traffico) e al macrosettore edifici (provvedimenti per la limitazione del consumo di combustibili fossili per il riscaldamento, provvedimenti per la combustioni all'aperto, provvedimenti per l'uso dei soffiatori all'aperto, altre azioni).

Lo SIA riporta che nel Piano non viene fatto alcun riferimento al sistema aeroportuale.

- **Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso.** Il Piano è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale il 19 giugno 2001, prevede una classificazione acustica, operata nel rispetto di quanto previsto dal DPCM 14.11.97, basata sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti alle sei classi acustiche individuate dallo stesso decreto.

L'area aeroportuale ricade nella classe "III – Aree di tipo misto", oppure "Aree art. 2 LR 21/99" ovvero aree secondo il DPCM del 1997 "*urbane interessate dal traffico veicolare locale o con strade di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici*".

Per quanto riguarda i limiti acustici, in applicazione del DPCM 14.11.97, per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 06:00- 22:00) e notturno (ore 22:00-06:00).

Pertanto l'area oggetto dello Studio ha i seguenti limiti acustici:

Valore limite di emissione – Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	55	45
Valori limite assoluti di immissione - Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	60	50
Valori di qualità - Leq in dB(A)		
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe III – Aree di tipo misto	57	47

La Relazione Tecnica del Piano afferma che "*per quanto riguarda le aree residenziali presenti nell'area dell'aeroporto di S. Giuseppe/Giannino Ancillotto (S. Angelo e Canizzano) ("Canova ndr.), considerato che il volume del traffico nell'impianto stesso al momento è limitato al settore civile e che giornalmente (nel periodo dei rilievi fonometrici) circolano una decina di aeromobili (in genere Boeing 727 e 737) si stima che il contributo al rumore complessivo sia limitato e tale da non modificare sostanzialmente il livello del rumore di zona (sia sul versante della Strada Noalese che della Strada di Canizzano). Si fa presente comunque che i limiti del rumore aeroportuale e la sua valutazione sono stabiliti con apposito DM Ambiente del 31 ottobre 1997*".

Lo SIA riporta che il Piano non ha ancora recepito allo stato attuale la zonizzazione aeroportuale approvata con ordinanza ENAC n. 16 nel 2003.

- **Piano Regolatore del Comune di Quinto di Treviso (PRG).** Lo SIA precisa che la Variante Generale al PRG del Comune di Quinto di Treviso è stata approvata dalla Giunta Regionale del



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Veneto il 03/10/2003. Con successiva Variante Urbanistica nel 2005 la zona di interesse sul sedime aeroportuale è stata classificata come “sottozona agricola E2.1” confermando tale destinazione d’uso anche nella Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano Ambientale del Fiume Sile del Novembre 2010

Inoltre oltre a quanto riportato nello SIA si evidenzia che secondo il P.R.G. Vigente del comune di Quinto di Treviso la parte terminale delle aree identificate in progetto con il n. 62 – 59 poste a nord – ovest del sedime dell’aeroporto oltre a ricadere in *Sottozona E2.1*, ricadono in minima parte in *Zona B speciali*. Inoltre la sola parte terminale dell’area posta ad ovest dell’ambito in progetto ricade in *Zona F/46*; e *Zona di rispetto del depuratore*.

- **Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell’Atmosfera del Comune di Quinto di Treviso.** Il Piano è stato approvato con Delibera di giunta comunale n. 15 del 31.01.2008 e oggi risulta in fase di aggiornamento. Esso prevede una serie di interventi organizzativi (impianti termici, domeniche a piedi, campagne di sensibilizzazione dei cittadini, incentivi, bollino blu, certificazione energetica degli edifici ecc.) e strutturali (rotonde, piste ciclabili, illuminazione pubblica ecc.).

Lo SIA riporta che nel piano non viene fatto alcun riferimento al sistema aeroportuale.

- **Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso.** Il Comune di Quinto di Treviso ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 23 aprile 2010, il proprio Piano di classificazione acustica. Tale piano ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale, la relativa zonizzazione acustica.

Sono presenti due fasce come da normativa specifica (DM 31 ottobre 1997), ponendo i seguenti limiti:

Zona A	indice LVA compreso tra 60 dB(A) e 65 dB(A)	non sono previste limitazioni
Zona B	indice LVA compreso tra 65 dB(A) e 75 dB(A)	zone agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali ed assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario ed assimilato, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico

Lo SIA riporta che sono state recepite le curve di zonizzazione di un monitoraggio acustico del 2001 e approvate da ENAC nel 2003.

Vincoli e Tutela Paesaggistico – Ambientale

Dall’analisi del Quadro Ambientale degli strumenti di programmazione/pianificazione territoriale nelle diverse scale fino a quelle comunali, oltre alle prescrizioni illustrate nei paragrafi precedenti e relative ai Piani Regolatori e alle varianti dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, per quanto riguarda i vincoli paesaggistici (art. 134 ed art. 143, comma 1, lett. b), i) e comma 5 lett. a) e b) D.Lgs. n. 42/04), oltre al Parco Regionale del Fiume Sile vincolato ai sensi dell’art. 142 comma “F” del D.Lgs. 42/2004 e alle Ville Venete di Quinto di Treviso e di Treviso vincolate ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs. 42/2004, è opportuno evidenziare che una parte del sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Quinto di Treviso e prossima al Parco Regionale del fiume Sile, risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico.

Un’altra area del sedime aeroportuale è vincolata ai sensi dell’art. 142 comma “C” del D.Lgs. 42/2004 in quanto ricade all’interno della fascia di 150 m dall’argine del fiume Sile.

Riguardo le aree protette e/o da salvaguardare, lo SIA segnala che il sedime aeroportuale confina con il perimetro del Parco Regionale del Fiume Sile, un Sito di Importanza Comunitaria e con una Zona di Protezione Speciale.

Vincolo	Codice	Nome del Sito
SIC/ZPS	IT3240031	Fiume Sile TV-Est a San Michele Vecchio
	IT3240015	Sile morto e ansa a San Michele Vecchio

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014****2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE****Premessa**

Il Quadro di riferimento progettuale descrive le azioni previste dal Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso (PSA o Master Plan), nonché l'ambito territoriale e lo stato di fatto ai quali il Piano fa riferimento.

Il Quadro di riferimento progettuale fornisce una descrizione il più possibile esauriente, nell'ambito del dettaglio disponibile, delle azioni previste, che sono illustrate nelle loro caratteristiche principali da utilizzare per le previsioni delle interferenze tra azioni di Piano e comparti ambientali, e per l'individuazione delle azioni di mitigazione e/o compensazione degli impatti prevedibili.

Lo stato di progetto illustra i seguenti contenuti del Piano di Sviluppo:

- Obiettivi e strategie di sviluppo;
- Scenari di sviluppo futuro del traffico aeroportuale;
- Quadro dei principali fabbisogni a fronte delle previsioni di traffico;
- Interventi previsti per far fronte ai fabbisogni individuati;
- Caratteristiche costruttive e specifiche tecniche per l'esecuzione delle opere;
- Sintesi del Piano degli investimenti;
- Cronoprogramma di implementazione del Piano.

Obiettivi e strategie di sviluppo

Obiettivo primario di AerTre, gestore dello scalo di Treviso, è quello di garantire per l'aeroporto collegamenti adeguati ad un ampio bacino di utenza, come scalo secondario di Venezia sul quale indirizzare i voli charter e i vettori low-cost. L'intento è quello di far diventare l'aeroporto di Treviso, grazie alla maggiore funzionalità della nuova aerostazione, uno scalo internazionale strategicamente posizionato sul mercato del trasporto aereo "low cost" e del traffico charter. L'aeroporto di Treviso vuole aumentare il ciclo movimenti con velivoli di medie capacità e qualificati ambientalmente.

Il complesso dei criteri utilizzati ha portato alla definizione di un quadro di interventi che ricadono in parte all'interno dell'area aeroportuale ed in parte all'esterno del sedime, in parte in aree attualmente sotto il controllo dell'Aeronautica Militare ed in parte su aree private.

La maggior parte degli interventi previsti dal Piano elaborato riguarda l'ampliamento delle infrastrutture airside, l'ampliamento ed una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione della viabilità di accesso e di distribuzione interna, ed in minima parte l'ampliamento del sedime. In sintesi il complesso degli interventi è riconducibile a tre fasi:

- prima fase 2010-2015;
- seconda fase 2016-2020;
- terza fase 2021-2030.

Sviluppo del traffico

La pianificazione dello sviluppo futuro delle infrastrutture aeroportuali è correlata alla previsione della domanda di traffico aeroportuale per il periodo di riferimento (fino al 2030).

Le previsioni di sviluppo del traffico sviluppate in dettaglio nel Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso e riassunte nel presente quadro di riferimento progettuale sono pertanto il punto di partenza per i dimensionamenti e i programmi di intervento infrastrutturale ed economico-finanziari previsti dallo stesso Piano di Sviluppo.

Traffico passeggeri

Sono in particolare stati utilizzati tutti i metodi di analisi indicati Doc 8991 ICAO "Manual of Air Traffic Forecasting", ossia: proiezione delle linee di tendenza storica, metodo econometrico e ricerche di mercato.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

I risultati ottenuti dall'applicazione di tali metodi sono stati messi a confronto ed è stato infine estratto un andamento futuro complessivo.

Dal confronto tra i tre metodi è emerso quanto segue:

- Metodo Tendenziale: prevede un tasso di crescita significativamente maggiore rispetto agli altri due metodi. Tale metodo pertanto non è particolarmente idoneo a restituire un quadro previsionale attendibile.
- Metodo Econometrico: prevede un tasso di crescita significativamente inferiore rispetto agli altri due metodi. Anche questo metodo però non risulta efficace in periodi di crisi economica e non particolarmente significativo nella regione Veneto dove si è verificato nell'ultimo decennio un non allineamento del traffico passeggeri alle dinamiche demografiche.
- Metodo Studi di Mercato: la media delle previsioni degli studi di mercato e di settore sembra quella più rappresentativa del possibile trend del traffico aereo in Europa e in Italia.

Per quanto suddetto, nel Piano di Sviluppo non si è ritenuto opportuno utilizzare la previsione media risultante dall'applicazione dei tre metodi, ma piuttosto referirsi alle previsioni degli studi di mercato e di settore, che restituiscono un quadro previsionale molto verosimile.

Sono di seguito riassunte le previsioni di traffico assunte nella formulazione del Piano di Sviluppo.

Alla luce delle considerazioni sopra descritte sono stati assunti tre diversi scenari di traffico passeggeri per l'aeroporto di Treviso derivanti dai risultati dell'analisi degli studi di mercato e di settore:

- scenario medio: assume il CAGR 2010-2030 della media degli studi di settore, pari a 3,4%, con fattori di crescita annuali più aderenti ai programmi di sviluppo della società di gestione;
- scenario alto: assume le crescite più alte tra quelle relative alle previsioni degli studi di mercato con un CAGR 2010-2030 pari a 3,9%;
- scenario basso: assume le crescite più basse tra quelle relative alle previsioni degli studi di mercato con un CAGR 2010-2030 pari a 2,6%.

Lo SIA rileva che i dati degli ultimi anni evidenziano un traffico di Aviazione Generale consolidato, ma di andamento altalenante, con cali registrati negli anni in cui è stata più sentita la crisi finanziaria. Nonostante ciò si ritiene che tale componente di traffico possa continuare a crescere, se sostenuta ed incentivata adeguatamente, realizzando infrastrutture dedicate.

Le previsioni relative al traffico dell'Aviazione Generale sono state determinate applicando il metodo tendenziale, utilizzando a tal fine una linea di tendenza lineare (secondo un unico scenario).

Traffico merci

Per la previsione del traffico cargo è stato considerato il metodo della proiezione della linea di tendenza. Osservando l'andamento temporale del tonnellaggio cargo in transito presso lo scalo è riconoscibile un sensibile decremento dovuto all'abbandono di due vettori dal 2008 che hanno portato ad un dimezzamento del tonnellaggio nell'ultimo biennio.

Tuttavia dal 2000 al 2007 il traffico cargo è costantemente cresciuto con una certa regolarità (incremento medio del 15% annuo), fattore che indubbiamente influenza le previsioni. Adottando per lo sviluppo delle previsioni una linea di tendenza che abbia la stessa inclinazione della linea interpolante ne risulta una crescita costante, sebbene inferiore a quanto avvenuto negli anni precedenti all'ultimo biennio.

Quadro dei principali fabbisogni

Allo scopo di pianificare in maniera opportuna lo sviluppo dell'aeroporto di Treviso i dati relativi alla previsioni di domanda sono stati tradotti in tipi e quantità di infrastrutture airside (piste, vie di rullaggio, radioassistenze, AVL, segnaletica, piazzale aeromobili, ecc.) e landside (terminal passeggeri, area cargo, viabilità, hangar, ecc.) necessarie affinché l'aeroporto sia in grado in futuro di gestire con adeguati livelli di servizio i flussi di traffico previsti.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Lo SIA sottolinea che alla base del calcolo dei futuri fabbisogni per l'aeroporto di Treviso è la stima del Typical Peak Hour Passengers (TPHP), che costituisce il riferimento per la determinazione dei requisiti infrastrutturali.

Il TPHP è considerato come picco orario “tipico” per l'aeroporto in quanto non rappresenta il picco orario di passeggeri in termini assoluti nell'anno di riferimento, ma piuttosto un livello di domanda oraria di picco che ci si aspetta venga superato solo per poche ore durante l'anno. Il valore di TPHP stimato per l'aeroporto di Treviso è pari a 1073 passeggeri/ ora 11.

La capacità del sistema richiesta in termini di movimenti orari è un dato derivato dalle previsioni sui flussi di picco dei passeggeri e dei fattori di riempimento (load factor) precedentemente stimati.

La capacità del sistema di infrastrutture aeronautiche richiesta è quindi relativa al numero di voli massimi previsti nell'ora di picco per ciascun anno.

In particolare si è stimato che nel 2015 si potranno avere circa 11 movimenti/ ora, 12 nel 2020, 13 nel 2025 e 15 nel 2030: questi dati sono posti alla base delle verifiche di capacità e stima dei fabbisogni del sistema delle infrastrutture di volo.

In relazione a quanto sopra è possibile delineare il seguente quadro dei principali fabbisogni:

- La pista di volo dell'aeroporto ha una capacità massima teorica di 16 mov/h (dato AerTre, come riportato nel Piano Nazionale degli Aeroporti), determinata, oltre che dalle limitazioni delle infrastrutture stesse e dalle problematiche di impatto acustico sul territorio, anche dalla condivisione delle piste con l'Aeronautica Militare, che gestisce tutti i Servizi di Assistenza al Volo (ATM).
- La capacità operativa della pista di volo è attualmente pari a 12 mov/h (dato Aeronautica Militare) che è ulteriormente ridotta a 8 mov/h (dato AerTre) a causa di limitazioni inerenti la carenza di personale in torre di controllo. Tale problema si stima venga superato con il trasferimento del controllo del traffico ad ENAV e con la realizzazione della nuova torre di controllo.
- La capacità infrastrutturale della pista, già a 16 mov/h, con il superamento delle limitazioni di carattere operativo, garantisce la capacità richiesta al 2030.

Il calcolo del fabbisogno di piazzole di sosta (stand), così come dettagliato nel Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso, ha prodotto i seguenti risultati: 13 stand al 2015, 14 al 2020, 16 al 2025 e 17 al 2030. Considerando che ora lo scalo è dotato di 7 stand, si stima che dovranno essere realizzati adeguati ampliamenti del piazzale fino a raggiungere almeno 16 stand per la sosta degli aeromobili, adeguati al traffico stimato.

Attualmente, i posti auto passeggeri sono complessivamente 1.476, considerando però sia i parcheggi all'interno del sedime che quelli esterni a servizio dell'aeroporto. La determinazione del fabbisogno di sosta per l'aeroporto Antonio Canova di Treviso è stata effettuata nel Piano di Sviluppo prendendo in esame lo standard minimo indicato da ENAC, equivalente a 500 posti auto per milione di passeggeri annui, a cui è stato aggiunto un 10% di posti auto per gli addetti.

Per la stima definitiva della domanda di sosta occorre poi considerare che circa il 50% dei passeggeri attualmente in arrivo e in partenza dallo scalo trevigiano sono serviti dai bus navetta messi a disposizione dalle compagnie di vettori low cost. Si ritiene quindi plausibile applicare alla domanda di posti auto stimata una riduzione % pari alla percentuale di passeggeri che utilizzano l'autobus.

Interventi previsti***Interventi airside***

Nel SIA si considera che la visione strategica considerata prevede, in particolare, l'utilizzo della pista per decolli ed atterraggi sia da testata 25 che da testata 07; questo ha un duplice impatto per l'aeroporto:

- migliorare l'operatività dello scalo e conseguentemente aumentarne la capacità in termini di movimenti orari;
- alleggerire il Comune di Quinto di Treviso in termini di rumore e altre problematiche ambientali, dal momento che la quasi totalità delle operazioni attualmente avvengono da testata 25 verso testata 07.

Lo SIA riassume i principali interventi airside nei seguenti punti:



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

- Realizzazione della nuova torre di controllo entro il 2015. Con il trasferimento del controllo del traffico aereo ad ENAV e l'insediamento della nuova infrastruttura sarà possibile garantire la capacità della pista prevista al 2030 e superare le limitazioni di carattere operativo attuali.
- Riqualfica della pista di decollo con demolizione di tutta la pavimentazione, con riconfigurazione piano - altimetrico della pista di volo; in particolare, è stata studiata una conformazione geometrica a doppia falda con pendenza trasversale dell'1,5%.
- Al 2030 si prevede di dotare l'aeroporto di una pista di rullaggio (taxiway) parallela alla pista di decollo.
- Riqualfica dello shoulder della pista di volo.
- Riqualfica e allargamento della back track (area di inversione di marcia) in testata 07 al fine di garantire le condizioni di sicurezza nelle manovre di inversione, oggi necessarie per la mancanza di una pista di rullaggio.
- Realizzazione di antiblast in testata 25.
- Ulteriori interventi in aree di pista, in particolare:
 - realizzazione di una zona a portanza variabile (nel verso del moto dalla pista alla RESA) per la RESA (Runway End Safety Area) in testata 25 e quella in testata 07.
 - sistemazione delle aree di strip e CGA (Cleared and Graded Area).
 - demolizione delle taxiway militari in tutta la strip.
- Riqualfica del raccordo R1.
- Demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo B.
- Nell'ottica di sviluppo dello scalo, sarà necessario provvedere all'aumento del numero delle piazzole di sosta aeromobili sia nel breve che nel medio periodo.

Interventi landside

Lo SIA riassume i principali interventi landside relativi a:

- sistemazione della viabilità di accesso, distribuzione interna e sistema dei parcheggi;
- terminal passeggeri.

Sistemazione della viabilità di accesso, distribuzione interna e sistema dei parcheggi

Uno dei punti critici dell'aeroporto di Treviso riguarda l'accessibilità. L'obiettivo del Piano di Sviluppo è quello di migliorare gradualmente la viabilità di accesso senza appesantire la via Noalese e ottimizzare la distribuzione interna per evitare colli di bottiglia. Rispetto alla configurazione attuale l'assetto di progetto al 2030 prevede l'inserimento di una rotatoria sulla via Noalese in grado di smistare il flusso proveniente dall'autostrada e dalla via Noalese. Si prevede nel progetto l'inserimento sia al 2015 che al 2030 di aree di sosta autobus in aggiunta all'attuale area di carico scarico presente nel curb.

Tale configurazione consente di guadagnare spazio per il drop-off e drop-out dei passeggeri che raggiungeranno l'aeroporto in auto o in taxi.

Il sistema della sosta dell'aeroporto di Treviso è attualmente suddiviso tra parcheggio interno al sedime aeroportuale e area di sosta esterna di proprietà di terzi. Nell'arco temporale 2011- 2030 è prevista l'acquisizione graduale delle aree esterne da inglobare all'interno dell'area demaniale. La riorganizzazione al 2030 porterà a soddisfare il fabbisogno di aree di sosta con i soli parcheggi interni al sedime, anche nell'ipotesi che non prevede la riduzione della domanda a seguito dell'uso attuale (pari a circa il 50% del totale dei passeggeri in arrivo e in partenza) del bus navetta per raggiungere l'aeroporto. In questa ipotesi peggiorativa il fabbisogno totale sarà di 2.151 posti auto a fronte di una disponibilità di 2.225 posti.

Terminal passeggeri

Gli adeguamenti dell'aerostazione passeggeri prevedono interventi suddivisi in cinque principali lotti; il primo e il secondo di ridotte dimensioni entro il 2015 per risolvere criticità già esistenti, il terzo e il quarto a partire dal 2018 fino al 2022 e l'ultimo entro il 2030; la capacità del complesso dell'aerostazione consentirà di accogliere fino a 4 milioni di passeggeri con livelli di servizio "B" e "C", secondo la classificazione IATA.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Il programma degli interventi di ampliamento del terminal passeggeri e della connessa viabilità di accesso è coerente con le previsioni di sviluppo del traffico, sia in termini quantitativi che qualitativi. Al riguardo l'analisi degli spazi esistenti ha evidenziato tipologie di realizzazione del terminal non più completamente rispondenti alla tipologia prevalentemente "low cost" dei flussi di traffico. Sono stati pertanto previsti interventi specifici di "correzione" funzionale soprattutto nel primo periodo, così da valorizzare gli investimenti già fatti e ridurre l'impatto di nuove realizzazioni. In tal senso, il blocco edilizio del terminal esistente verrà utilizzato come corpo principale, cui nei tre periodi di intervento, il primo immediato, verranno applicate strutture di ampliamento per la soluzione degli specifici problemi funzionali.

Reti tecnologiche

Il piano di sviluppo prevede al suo interno la creazione di nuove reti di sottoservizi a sostegno dell'espansione delle nuove aree, nonché la riqualifica di quegli impianti che attualmente risultano vetusti e da sostituire. Sono di seguito riassunti gli elementi principali dello sviluppo di tali reti:

- L'espansione della rete elettrica principale seguirà gli sviluppi dello scalo.
- L'adduzione principale alla rete acquedotto, collegata lungo la Noalese, verrà mantenuta e si valuteranno gli eventuali adattamenti locali, sia airside che landside.
- Per quanto riguarda la pista di volo gli interventi inseriti nel piano prevedono la riqualifica totale dell'intera rete AVL (Aiuti Visivi Luminosi), sia come infrastrutture che come apparecchiature, nonché la parziale ridefinizione dei tracciati nelle bretelle di raccordo tra la pista ed il piazzale aeromobili.

- Verrà mantenuto l'allaccio principale alla rete telefonica dalla Noalese e si valuteranno gli eventuali adattamenti locali, sia airside che landside.

- La raccolta delle acque meteoriche verrà mantenuta con lo schema attuale e quindi divisa tra la zona ex Militare, compresa la pista, e la zona Civile, comprendete i piazzali. È prevista la riqualifica totale della rete relativamente alla parte airside (si veda anche il punto seguente), in particolare per quanto riguarda il trattamento delle acque. Le acque meteoriche relative alla pista di volo verranno raccolte tramite i fognoli di bordo, che verranno riqualificati.

Tali fognoli scaricheranno, previo trattamento delle acque, direttamente nel fiume Sile. Per quanto riguarda la parte di area che attualmente va a scaricare nella Noalese questa verrà mantenuta. Le nuove edificazioni continueranno a scaricare nei bacini di competenza prevedendo se necessario opportuni sistemi di laminazione. Relativa ai piazzali aeromobili le nuove costruzioni scaricheranno nel Sile, come gli ultimi ampliamenti, comunque previo trattamento.

La raccolta delle acque nere continuerà ad avvenire mediante rete dedicata. Le acque raccolte continueranno a venire scaricate nel depuratore interrato, di cui si prevedrà un eventuale ampliamento se necessario.

- Si è concepito una nuova complessiva sistemazione idraulica per la raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche di pista di volo nonché delle bretelle "A", "B" e "C" ed overrun mantenendo viceversa inalterata buona parte, eccezion fatta per la dorsale di raccolta ubicata sul bordo ovest dell'attuale raccordo "R1", della rete idraulica di raccolta ed allontanamento delle acque di dilavamento dei piazzali di sosta.
- Per la viabilità ed i parcheggi nonché il piazzale aeromobili risulterà necessario implementare gli impianti di illuminazione notturna, adattandoli alle nuove infrastrutture, attraverso progettazione specifica.

Descrizione degli interventi

Lo SIA fornisce dettagli sui seguenti aspetti progettuali per ciascun intervento previsto dal Piano di Sviluppo:

- caratteristiche funzionali e geometriche;
- caratteristiche architettoniche e strutturali;
- caratteristiche e requisiti dei materiali impiegati;
- caratteristiche generali degli impianti e delle reti tecnologiche.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Fase di attuazione n. 1: 2011 – 2015
AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI (FASE 1)
AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI (FASE 2)
NUOVO PRESIDIO VIGILI DEL FUOCO
SISTEMAZIONE DEPOSITO MEZZI DI RAMP
NUOVO HANGAR AVIAZIONE GENERALE
NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO AL PRESIDIO V.V.F.
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI A RASO
RIFACIMENTO GIUNTI PIAZZALE AEROMOBILI
AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI
NUOVA TORRE DI CONTROLLO (TWR)
ADEGUAMENTO RECINZIONE
AMPLIAMENTO DEPURATORE E TRATTAMENTO ACQUE DI PRIMA PIOGGIA
Fase di attuazione n. 2: 2015 – 2020
AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI (FASE 3-4)
NUOVO DEPOSITO CARBURANTI
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI A RASO
NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO E NUOVA ROTATORIA SU SR 515 "NOALESE"
NUOVO TRONCO VIABILITA' PERIMETRALE
AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI E DEMOLIZIONE CABINA AVL DISMESSA
AMPLIAMENTO RACCORDO "A" – NUOVA PIAZZOLA DE-ICING E NUOVA PIAZZOLA HOLDING BAY
NUOVA VIA DI RULLAGGIO (TAXIWAY "D")
Fase di attuazione n. 3: 2020 – 2030
AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI (FASE 5)
RIDIMENSIONAMENTO UFFICI DOGANA
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI A RASO
AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI

per la fase di costruzione:

- criteri per l'adozione di programmi dei lavori in grado di minimizzare le interferenze soprattutto sul clima acustico, la qualità dell'aria e la viabilità dell'area afferente l'aeroporto:
 - minimizzazione di tempi di esecuzione;
 - individuazione di adeguate fasce orarie di attività;
 - individuazione di itinerari per il trasporto dei materiali;
 - predisposizione di piani per la movimentazione/fornitura dei materiali e la gestione dei materiali derivanti dalle demolizioni/rimozioni;
- limitazione delle aree di cantiere;
- utilizzo di materiali certificati CE e/o rispondenti alle norme tecniche in vigore;
- adozione di misure di mitigazione dei cantieri (barriere mobili fonoassorbenti);
- selezione di rivestimenti e finiture, secondo gli indici cromatici tipici dell'area, pur nella restrizione dell'appartenenza all'ambito aeroportuale;
- utilizzo di materiali recuperabili per le strutture provvisorie;
- limitazione del consumo di risorse rinnovabili;



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

- tramite il ricorso alla tecnica della prefabbricazione;
- tramite il riciclaggio in situ dei materiali demoliti se conformi ai requisiti qualitativi dettati dalle norme vigenti;

per la fase di esercizio:

- realizzazione di forme e volumi proporzionati rispetto agli edifici già realizzati;
- adozione di misure di mascheramento attraverso la piantumazione di idonee macchie arboreo-arbustive di tipo autoctono;
- il fabbisogno energetico, con attenzione all'utilizzo delle fonti rinnovabili e all'applicazione di tecnologie impiantistiche e costruttive per la riduzione dei consumi;
- il corretto dimensionamento dei sistemi di gestione delle acque (impianti fognari e di depurazione).

Fase di attuazione n. 1: 2011 – 2015

Ampliamento terminal passeggeri (fase 1)

L'intervento presuppone la costruzione di un nuovo avancorpo lato piazzale (airside), con incremento areale di circa 1300 m² di aree coperte e altri 450 m² di aree scoperte (patii a verde) e con conseguente incremento della cubatura del fabbricato in essere (circa 5000 m³).

Ampliamento terminal passeggeri (fase 2)

L'intervento, di estensione pari a circa 1100 m², comporta la costruzione di un nuovo fabbricato di altezza pari a circa 7 m, per corrispondere ai primi fabbisogni funzionali ed operativi legati alle aree di imbarco Schengen ed agli arrivi dalle Paesi dell'area extra-Schengen.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno dell'area aeroportuale, costituendo espansione in continuità in direzione est del Terminal passeggeri esistente.

L'intervento si intende come provvisorio, avendo vita utile predeterminata dallo stesso Master Plan di circa 5/8 anni.

Nuovo presidio vigili del fuoco

La costruzione di un nuovo presidio per i Vigili del Fuoco (VV.F), con annesso ricovero dei mezzi di soccorso, si rende necessaria al fine di assicurare una posizione privilegiata ai soccorritori rispetto al sedime aeroportuale, ottimizzando tempi e percorsi di intervento in caso di emergenza.

L'intervento si sviluppa approssimativamente su un'estensione di circa 1050 m², avendo un'altezza indicativa di circa 3 m.

L'intervento, presuppone l'acquisizione dell'area e della struttura da riorganizzare e la realizzazione della necessaria viabilità di accesso, successivamente asservita anche al deposito carburante di futura realizzazione.

Sistemazione deposito mezzi di rampa

La costruzione del nuovo presidio per i Vigili del Fuoco ed il conseguente trasferimento del ricovero dei mezzi di soccorso nella nuova collocazione comporta la disponibilità dell'attuale deposito (superficie pari a 620 m²), da destinare, previa riqualifica e messa in sicurezza, al ricovero dei mezzi di rampa della Società Aer. Tre S.p.A..

L'intervento, si configura nella forma di riqualifica strutturale oltre che funzionale del capannone prefabbricato esistente, in vista dell'incremento del fabbisogno (circa 1971 m²).

L'adeguamento del deposito esistente non prevede lo sviluppo di nuove cubature, restando limitato alla superficie di 620 m² attuale ed all'altezza attuale di 4 m del fabbricato.

L'intervento prevedrà unicamente le necessarie opere di messa in sicurezza ed adeguamento normativo della struttura ai vigenti obblighi di stabilità sismica.

Nuovo hangar aviazione generale

L'intervento consiste nella completa demolizione dell'attuale Hangar De Longhi e della ricostruzione di un Hangar più ampio, allineato in facciata con i fabbricati attigui.

L'edificio avrà le dimensioni in pianta di 30,00x31,00 m, ed un'altezza libera interna di circa 9.50 m, misurata sotto-trave, mentre i fronti avranno un'altezza di circa 12,50 m.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**Nuova viabilità di accesso al presidio VV.F.

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova strada di circa 180 metri, avente dimensioni e caratteristiche proprie di una piattaforma di tipo E "strada urbana di quartiere" di cui al DM 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", con due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,50 m e banchine laterali di 0.50 m.

L'intersezione con la viabilità esistente (triangoli visibilità e curvature) è prevista a norma di DM 19 aprile 2006 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*".

Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del sistema dei parcheggi a raso

La prima fase di attuazione del Master Plan riguarda la riorganizzazione di alcune delle aree parcheggio esistenti, con il solo parziale ampliamento del parcheggio remoto a raso "C".

Nella sostanza, la riorganizzazione del parcheggio a raso "B" adiacente al Terminal passeggeri prevedrà a saldo una riduzione di 58 posti auto rispetto allo stato attuale, con incremento di 7 posti per la sosta dei bus.

Diversamente, l'ampliamento del parcheggio a raso remoto "C" consentirà di passare dagli attuali 150 posti ai 220 di progetto, con incremento a saldo di circa 70 stalli.

L'incremento dei posti disponibili relativi al parcheggio a raso "P4" è conseguenza dell'acquisizione del parcheggio privato e del parcheggio addetti oggi insistenti nella stessa area. L'intervento si configura, in definitiva, come una mera riorganizzazione delle superfici pavimentate esistenti, senza necessità di lavori di costruzione/riqualifica.

La riorganizzazione del parcheggio a raso "B" ad est del Terminal sarà contraddistinta dalla riduzione della superficie parcabile di circa 1600 m², corrispondenti all'incirca al lotto destinato all'ampliamento provvisorio del Terminal (corpo est, fase 2). L'incremento di superficie utile del parcheggio a raso remoto "C" conseguirà, al contrario, alla realizzazione di specifici lavori di urbanizzazione di un'area interna al sedime, attualmente inerbita.

Le superfici utili ad incremento destinate al parcheggio remoto "P4" e al parcheggio addetti deriveranno dall'acquisizione delle corrispondenti aree, attualmente corrispondenti ai parcheggi fuori sedime "P4" e "Padd3" e relative pertinenze.

Le opere elencate si configurano essenzialmente come riorganizzazione funzionale di aree già urbanizzate, destinate a confermare la medesima funzione oggi assegnata, fatto salvo il caso del parcheggio remoto "C", di cui è previsto un ampliamento in direzione ovest.

Rifacimento giunti piazzale aeromobili

L'intervento si configura come una manutenzione straordinaria dell'area di piazzale con completo rifacimento dei giunti esistenti tra le lastre in calcestruzzo esistenti ed il completo ripristino della superficie pavimentata portante.

L'intervento si concentra nel piazzale aeromobili esistente, localizzandosi secondo necessità nelle aree maggiormente deteriorate, secondo una distribuzione planimetrica ed uno sfasamento temporale subordinato alle esigenze operative dello scalo.

Ampliamento piazzale aeromobili

Il primo ampliamento dell'area piazzali e consiste nell'espansione verso ovest dell'area pavimentata di circa 19.500 m².

La maggiore superficie disponibile, consente di incrementare di n. 3 piazzole il numero di stands disponibili per l'aviazione civile, che passano dagli attuali 11 (in self-manouvering) ai 14 di progetto.

All'ampliamento del piazzale resta associata anche la demolizione della cabina AVL esistente, oggi dismessa a beneficio della nuova cabina realizzata nell'ambito dei più generali interventi di potenziamento e riqualifica delle infrastrutture di volo.

Nuova torre di controllo (TWR)

Il nuovo blocco tecnico/TWR verrà realizzato su un lotto di 3.500 m² (54x65 m) situato all'interno del sedime aeroportuale. L'area, che dista circa 350 m rispetto all'asse pista e che sorge a ovest del piazzale aeromobili e dell'aerostazione "A. Canova", è contenuta all'interno del limite di pertinenza land-side.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

L'edificio TWR/blocco tecnico sarà destinato ad ospitare i servizi operativi e le attività tecniche, gli impianti e gli apparati, gli uffici, i laboratori nonché gli impianti tecnologici a servizio della nuova infrastruttura.

L'edificio è composto da quattro volumi distinti: quello della torre di controllo con la sala operativa a pianta circolare in posizione sopraelevata; quello impiantistico/operativo in posizione ovest (contenente le sale apparati, la sala regia e la sala E-Net), quello gestionale/ tecnologico/logistico al centro (contenente uffici, magazzini, laboratori, relief, ecc.) e infine il blocco della sala riunioni/direzione ad est.

Adeguamento recinzione

In virtù del passaggio di status dell'aeroporto dall'Aeronautica Militare Italiana all'Aviazione Civile per il tramite di ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), oltre che per l'adeguamento alle nuove esigenze derivanti dal passaggio in Categoria II (operatività dello scalo con visibilità inferiore ai 550 m), si rende necessario procedere all'acquisizione di alcune aree private per consentire la realizzazione a norma di legge e di regolamento ENAC delle recinzioni aeroportuali, completando nei fatti i lavori di manutenzione straordinaria della recinzione esistente.

Gli interventi previsti possono essere raggruppati in due principali categorie:

- spostamento planimetrico di tratti di recinzione;
- sostituzione di tratti di recinzione.

Ampliamento depuratore e trattamento acque di prima pioggia

Gli interventi, consistono nell'adeguamento funzionale e normativo del depuratore esistente e del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia sia dell'area airside (infrastrutture di volo e piazzale) che dell'area landside (reti idriche terminal, edifici a servizi ed aree contermini).

L'area di intervento relativa al depuratore resta individuata nell'attuale parcheggio addetti della Società di Gestione Aer.Tre S.p.A., mentre l'ampliamento dell'impianto di disoleatura e sedimentazione delle acque di prima pioggia derivanti dalla viabilità e dall'area Terminal coinvolge l'impianto attualmente sottostante il parcheggio "A".

Il depuratore di progetto dovrà essere adeguato ai nuovi fabbisogni del Terminal (acque nere) anche in vista dei successivi ampliamenti previsti nel Piano di Sviluppo, in maniera tale da anticipare le future esigenze e favorire un intervento proattivo risolutivo.

Fase di attuazione n. 2: 2015 – 2020Ampliamento terminal passeggeri (fase 3-4)

Si tratta di un intervento di ampliamento avente un'estensione di circa 6.400 m² da organizzare in fasi di cantierizzazione che garantiscano la funzionalità del Terminal per tutta la durata dell'intervento e il soddisfacimento dei fabbisogni previsti per ogni arco temporale.

Oltre all'ampliamento fisico del Terminal (in termini di sviluppo volumetrico), il progetto prevede una redistribuzione interna consistente che riguarda lo spostamento di uffici e locali tecnici nelle due ali laterali dando respiro e apertura alle due hall principali al piano terra e al primo piano. Tale operazione ottimizza lo spazio esistente salvaguardando l'involucro e la struttura principale dell'edificio. Le ali laterali conterranno sia lo sviluppo longitudinale a doppia altezza della sala imbarchi che un ampliamento e una redistribuzione degli spazi commerciali.

Le due "ali" del Terminal risulteranno simmetriche rispetto al corpo principale e si svilupperanno in corrispondenza dell'attuale prefabbricato (ad ovest) e dell'attuale parcheggio a raso (ad est), coprendo una superficie di circa 1.700 m² ciascuna per un'altezza presunta di circa 12 m, fino almeno alla quota del solaio del secondo piano dell'attuale corpo principale del Terminal.

Il successivo ampliamento del Terminal prevede il prolungamento del corpo strutturale ovest di circa 85 m nella direzione degli attuali Hangar. L'intervento presuppone come condizione necessaria il completamento della fase di trasferimento/demolizione del deposito carburanti oggi esistente.

Nuovo deposito carburanti

Il nuovo deposito sarà di tipo fisso, classificato di Categoria "B" e Classe 3 ai sensi del RD 31.07.1934; costituito da tre serbatoi cilindrici fuori terra del tipo a tetto fisso che nel rispetto della normativa di sicurezza

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

vigente sono stati posti ad una interdistanza di 5 m e a distanza maggiore di 15 m dai nuovi fabbricati previsti.

Oltre agli interventi per la realizzazione delle opere connesse con la movimentazione e lo stoccaggio del carburante avio è prevista la costruzione di due fabbricati: il primo da adibire a ufficio/magazzino/laboratorio e il secondo a locale antincendio.

L'area di stoccaggio carburanti è costituita da una vasca di contenimento, dove sono ubicati i serbatoi verticali, e da tre piastre/vasche in calcestruzzo armato per l'alloggiamento delle relative apparecchiature di servizio (spurghi, filtro separatore, filtro a cestello, pompe ecc.) e per il contenimento di eventuali perdite di carburante dalle apparecchiature stesse.

L'intera area del deposito sarà recintata e gli accessi saranno garantiti da due cancelli carrabili ad ante con apertura elettrica delle dimensioni di 8,00 m, posti a sud-est del perimetro della recinzione; la regolare movimentazione degli automezzi all'interno di tale area è garantito da una viabilità ad un unico senso di marcia.

L'area di intervento, si colloca in corrispondenza del nuovo Presidio dei Vigili del Fuoco ed è resa accessibile dalla nuova viabilità realizzata nella fase 1, collegata alla strada comunale esistente che versa sulla S.R. n. 515 "Noalese".

Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del sistema dei parcheggi a raso

Il complesso degli interventi previsti prevede una ulteriore fase di razionalizzazione del sistema della sosta aeroportuale, attraverso l'acquisizione di alcune aree private (parcheggio 1) e la riorganizzazione delle superfici antistanti il Terminal per effetto del completamento della nuova viabilità di accesso sulla S.R. n. 515 "Noalese".

Dal punto di vista delle superfici, l'intervento consiste nel trasferimento dei circa 5.000 m² oggi asserviti all'esercizio di parcheggio privato (Park 1) entro i confini aeroportuali con nuova denominazione del complesso di sosta "Parcheggio P3".

Il Parcheggio 2 (ex Park B) sarà ampliato di circa 2.000 m² per effetto della demolizione dell'attuale Presidio dei Vigili del Fuoco, in area già insediata con funzione di servizi.

Il parcheggio 5 (ex Park C) sarà ulteriormente ampliato di 2.500 m², arrivando ad una estensione di quasi 7.000 m² associati a circa 350 posti auto nominali.

Per quanto attiene i restanti parcheggi si prevedono minimi assestamenti che comunque non modificano l'assetto complessivo dell'area.

Nuova viabilità di accesso e nuova rotatoria su SR 515 "Noalese"

Il riassetto viabilistico poggia essenzialmente sulla realizzazione di due nuove rotatorie, l'una all'intersezione con la S.R. n. 515 "Noalese", l'altra all'interno del sistema di circolazione fronte Terminal.

Lo scopo coincide evidentemente con la volontà di assicurare le necessarie misure di sicurezza per la circolazione, migliorando al contempo la funzionalità dell'intersezione anche a beneficio del sistema aeroportuale, attraverso la fluidificazione dei flussi veicolari circolanti.

Nuovo tronco viabilità perimetrale

L'intervento prevede la sola realizzazione del nuovo tronco di viabilità perimetrale ma non la demolizione del tronco oggi in servizio, di cui è prevista la conservazione.

L'intervento consta nella costruzione ex novo di una tratta stradale di lunghezza pari a circa 220 m, di larghezza pari a 5 m con due banchine laterali di 0,50 m su ambo i lati. La viabilità perimetrale sarà ad unica corsia e doppio senso di marcia, in considerazione del limitato fabbisogno funzionale da parte dei mezzi operativi circolanti.

Nel tratto iniziale dell'intervento, in corrispondenza della torre di controllo, si prevede anche la realizzazione di un'ulteriore area pavimentata di raccordo con l'area pertinenziale della TWR e con il piazzale, avente un'estensione di circa 330 m².

L'estensione complessiva dell'intervento sarà pari a circa 1.100 m² di perimetrale effettiva, cui vanno sommati i circa 330 m² sopra indicati per un totale complessivo di circa 1.500 m² di nuova realizzazione.

Ampliamento piazzale aeromobili e demolizione cabina AVL dismessa

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

La seconda fase di ampliamento del piazzale di sosta aeromobili investirà un'area di circa 11.600 m² ad ovest dell'attuale piazzale, in posizione frontale rispetto alla nuova torre di controllo ed al nuovo parcheggio a raso remoto PC nella sua configurazione ampliata rispetto allo stato attuale.

L'ampliamento previsto è comprensivo di una parte dedicata alla sosta propriamente detta degli aeromobili, di una parte dedicata alla circolazione di piazzale (rullaggio) degli aeromobili stessi ed una terza parte destinata alla viabilità leggera di piazzale (mezzi di servizio e mezzi di rampa), anche a servizio della nuova torre di controllo.

Ampliamento raccordo "A" – nuova piazzola de-icing e nuova piazzola holding bay

L'intervento in oggetto riguarda l'ampliamento del raccordo "A" esistente allo scopo di attribuirne nuova potenzialità operative, specie in presenza di un elevato traffico aereo in rullaggio a terra.

L'intervento sul raccordo R1, Raccordo "A" secondo la nuova denominazione, avrà una larghezza di 90 metri pavimentando opportunamente l'area destinata a verde interpista situata ad ovest del raccordo presente allo stato attuale.

Questo allo scopo di dotare lo scalo di due taxilane parallele a uso Holding Bay e De-icing sia per ottimizzare la gestione dei movimenti degli aeromobili a terra nei periodi di picco, sia per consentire le operazioni di de-icing in sicurezza attraverso l'uso di mezzi mobili direttamente sulla piazzola.

Nuova via di rullaggio (taxiway "D")

I vantaggi derivanti dalla realizzazione della nuova via di rullaggio si elencano nei seguenti:

- la movimentazione aeromobili sul piazzale sarà più sicura;
- il numero dei movimenti potrà essere aumentato;
- l'operatività dei movimenti potrà essere migliorata gestendo in modo opportuno l'utilizzo dei nuovi raccordi congiuntamente alla nuova Taxiway;
- la pista di decollo potrà essere utilizzata nei due sensi (accollo e atterraggi sia da testata 07 che da testata 25);
- gli aeromobili potranno raggiungere il piazzale senza effettuare operazioni di Back Track sulla Turn Pad.

La nuova via di rullaggio avrà una lunghezza approssimativa di circa 1.920 m misurata in asse ed una larghezza di 23 m, cui restano associate due banchine pavimentate (shoulders) a portanza ridotta della larghezza di 7,50 m.

Complessivamente la superficie pavimentata di nuova realizzazione si stima essere pari a circa 73.000 m² di cui 7.800 m² ricadenti in piazzale aeromobili nella forma di apron taxiway.

Per attenuare l'esposizione dei ricettori abitativi esterni al sedime, soprattutto in termini di rumore e di paesaggio, si considererà l'opportunità di realizzare delle apposite barriere antirumore lungo la recinzione ovvero di realizzare dei sistemi integrati di recinzione e schermatura acustica, con un apprezzabile effetto estetico.

Fase di attuazione n. 3: 2020 – 2030Ampliamento terminal passeggeri (fase 5)

L'ampliamento in oggetto ricopre circa 2.000 m² di superficie, prevedendo un prolungamento del corpo ovest del Terminal, oggetto di ampliamento nelle precedenti fasi attuative, ed una conseguente redistribuzione interna delle aree funzionali, con incremento di superfici non strettamente asservite al traffico passeggeri bensì ad esigenze fruibili di natura gestionale.

Le dimensioni geometriche (profondità, altezza) restano vincolate all'esigenza di mantenere il fabbricato ad un'altezza di circa 12 m (quota secondo solaio), assicurando uno sviluppo di superficie di 2.000 m² circa e di cubatura di 12.000 m³.

Ridimensionamento uffici dogana

Complessivamente, la pianta del fabbricato passa dagli attuali 600 m² ai 380 m² di progetto, conservando l'altezza attuale di circa 6 m. La riduzione di superficie consente comunque il pieno rispetto dei requisiti minimi richiesti per la funzione assegnata.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**Interventi di riorganizzazione ed ampliamento del sistema dei parcheggi a raso

Il quadro degli interventi di razionalizzazione del sistema della sosta si completa nel decennio 2020-2030 con l'acquisizione degli attuali parcheggi privati P2 (PD) e P3 ed il successivo adattamento alla tipologia aeroportuale, con gestione della sosta e videosorveglianza centralizzata.

L'ottimizzazione delle superfici esistenti, da acquisire, consente di incrementare i posti disponibili rispetto allo stato di fatto.

Ampliamento piazzale aeromobili

La terza ed ultima fase di ampliamento del piazzale di sosta aeromobili riguarderà il necessario completamento investirà un'area di circa 5.800 mq ad ovest dell'attuale piazzale, in posizione frontale rispetto alla nuova torre di controllo ed al nuovo parcheggio a raso remoto PC nella sua configurazione ampliata rispetto allo stato attuale.

L'intervento si configura all'origine sostanzialmente mascherato dal complesso TWR e connesse opere di mitigazione, anche riguardo ai ricettori di tipo abitativo maggiormente esposti.

L'ampliamento è comprensivo di una parte dedicata alla sosta propriamente detta degli aeromobili e di una parte dedicata alla circolazione di piazzale (rullaggio) degli aeromobili stessi.

Lo stato zero (o stato di fatto) di riferimento e gli scenari di impatto

Nell'integrazione volontaria al SIA si evidenzia che la condizione (o stato) di riferimento rispetto alla quale si stima gli impatti è rappresentata:

- in termini di livelli di traffico (movimenti e n. passeggeri) dall'anno 2010;
- in termini di adeguamento infrastrutturale airside e landside, agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo dello scalo realizzati (ancorché contenuti nella programmazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale), in quanto già oggetto di procedura di VIA nazionale (ed integrata VINCA) con una Verifica di assoggettabilità ex art. 20 D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA con prescrizioni (Decreto del Dirigente della Direzione Tutela Ambiente n. 43 del 27 maggio 2011).

La valutazione degli impatti è stata implementata in relazione a due scenari temporali di sviluppo delle azioni di PSA:

- scenario intermedio che considera le previsioni di traffico aereo al 2020 e le azioni di piano realizzate entro tale anno, secondo quanto previsto dallo sviluppo in fasi e dal cronoprogramma;
- scenario previsionale conclusivo che considera le previsioni di traffico al 2030 e la realizzazione di tutte le azioni previste dal Piano di Sviluppo.

Analisi delle alternative

Il Piano di Sviluppo emerge da una complessa valutazione delle alternative di vario livello:

- alternative strategiche e localizzative;
- alternative di minimizzazione degli effetti negativi.

Dallo SIA emerge che caso in esame non si possono chiaramente applicare alternative strategiche e di localizzazione, in quanto il PSA rappresenta di per sé lo strumento di esplicitazione di scelte strategiche e localizzative di livello nazionale e regionale.

Lo studio per lo sviluppo della rete aeroportuale nazionale redatto da ENAC del 2011 compone il quadro strategico nel quale si inserisce il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso. Esso definisce lo scalo di Treviso come aeroporto "Primario" con sviluppo correlabile all'aeroporto "Strategico" di Venezia.

L'importanza di una visione strategica di "sistema" che consenta di definire i ruoli dei singoli terminali nei confronti della mobilità complessiva di scambio era stata in precedenza sottolineata dal Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (del 2004).

Lo studio suddetto, partendo dalle potenzialità offerte dalla futura armatura delle reti infrastrutturali del Nord Est con asse principale lungo il Corridoio V, individua l'area in cui ricade l'aeroporto come oggetto di trasformazioni importanti dal punto di vista dei collegamenti infra strutturali, già programmati o in corso di

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

studio di fattibilità, che prefigurano pertanto lo scalo come un nodo importante di interscambio tra differenti modalità di trasporto.

Lo studio suggerisce di indirizzare lo sviluppo su:

- il migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- la realizzazione dei potenziamenti necessari attraverso opere di ampliamento delle infrastrutture esistenti che dispongono delle migliori caratteristiche e potenzialità di accessibilità e quindi relazione con il bacino di traffico.

In particolare, per lo scalo di Treviso, lo studio raccomanda che i livelli di traffico attesi nel medio e lungo termine (3/4 milioni di passeggeri) siano gestiti con spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.

Lo SIA ribadisce che il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Treviso è stato pertanto elaborato in coerenza con il quadro strategico sopra delineato.

Nel contesto descritto rivestono altresì importanza alternative di minimizzazione degli effetti negativi potenziali conseguenti l'incremento di traffico e il correlato utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, in linea con il quadro strategico sopra delineato e con quanto previsto dallo stesso PSA.

Le alternative analizzate e valutate si riferiscono in particolare alle rotte di decollo degli aerei, le quali non vengono trattate specificamente nel PSA, in quanto ad esso non pertinenti, ma tuttavia rimangono parte del processo di ottimizzazione del Piano condotto anche attraverso lo SIA e la connessa Valutazione d'Incidenza Ambientale, così come concordato con AERTRE.

Al fine di minimizzare gli effetti sugli abitanti dei centri abitati limitrofi, in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti dal PSA, sono state studiate diverse alternative di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi modellistica della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore nel medio (scenario 2020) e lungo periodo (scenario 2030). La distribuzione degli atterraggi al 2020 e al 2030 rimane invece invariata in quanto le procedure di avvicinamento strumentale possono essere operate solamente su testata 07 che è dotata di ILS (sistema di atterraggio strumentale). Non è pertanto possibile valutare soluzioni alternative alla distribuzione delle rotte di atterraggio rispetto a quella attualmente utilizzata, che avviene appunto su testata 07.

Tra le alternative analizzate è stata scelta quella con minor impatto complessivo sulla popolazione residente in aree limitrofe all'aeroporto, ed in particolare su Quinto di Treviso.

Ad integrazione di quanto sopra, nel contesto dell'elaborazione dello SIA, AERTRE ha riconosciuto l'opportunità di studiare delle procedure di decollo (SID) che riducessero ulteriormente l'impatto di rumore presso le comunità presenti nell'intorno aeroportuale.

AERTRE ha pertanto incaricato la IATA, International Air Transport Association, di individuare delle possibili soluzioni. IATA, attiva anche nel campo della consulenza per la navigazione e promotore di importanti iniziative rivolte alla sostenibilità ambientale, ha identificato due procedure di "noise abatement", una per ogni testata pista.

Lo SIA definisce le procedure sviluppate ipotizzando una tipologia di navigazione di tipo PBN-Performance Based Navigation RNAV 1 (o Basic-RNP 1, come da ICAO 9613) e progettate secondo i criteri espressi in ICAO Doc 8168 Volume II:

- La procedura di decollo da testata 07 prevede il sorvolo di un corridoio libero fra l'abitato di Treviso e quello di Frescada (frazione di Preganziol), ed è contenuta entro la tangenziale SR53.
- La procedura di decollo da testata 25 contempla una virata molto stretta a evitare l'abitato di Quinto di Treviso sorvolando delle aree verdi e l'area industriale.

Fasi di progetto e cronoprogramma

Il complesso degli interventi è riconducibile a tre fasi:

- prima fase 2010-2015;
- seconda fase 2016-2020;
- terza fase 2021-2030.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Nella tabella sono indicati i tempi totali di realizzazione previsti per ogni singola opera (comprensivi quindi della progettazione).

Nel SIA si dichiara che gli interventi sono stati programmati in modo essere completati nel momento in cui ce ne sarà l'effettivo bisogno, e in modo da poter organizzare i cantieri preservando l'operatività dell'aeroporto; i tempi di realizzazione sono stati valutati in ragione della complessità delle opere di cui si tratta.

Table with columns for years (2010-2030) and rows for various infrastructure projects categorized into sections like PIANI DI SVILUPPO, TERMINAL, EDIFICI VARI, SIST. DI ACCESSO - VIABILITA' - PARCHEGGI, and INFRASTRUTTURE DI VOLO.

Quadro economico - Piano degli investimenti

Nel SIA si dichiara che il Piano degli Investimenti al 2030 incluso nel Piano di Sviluppo è stato redatto in coerenza con il Programma allegato all'Istanza di Gestione Totale 2010-2049 (revisione del novembre 2009) e con il Piano Investimenti 2010-13 del Contratto di Programma (in corso di revisione).

Ne consegue che nelle colonne delle fasi ipotizzate (al 2015 e al 2030) incluse nella parte evidenziata in rosso della tabella del cronoprogramma, si ritroverà solo una parte degli interventi previsti nel Piano quarantennale.

Nella tabella sono indicati il costo delle opere e il valore complessivo del quadro economico generale dell'intervento (ipotizzato pari al 115% del costo delle opere); tale % è stata determinata valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

I valori sono attualizzati alla data del presente documento (2010).

RF.	INTERVENTI MP/PGT tipologia, descrizione (vincoli)	VALORI		1,15	FINANZIAMENTI del gestore	MASTERPLAN 2010-2030	PIANO 40 LE 2010-2049	FASI			
		opere 100%	totale GEG 115%					2010-2015	2016-2020	2021-2030	
0	PIANI DI SVILUPPO										
---	PSA / SIA (continuativo)	400.000	400.000		400.000	250.000	400.000	125.000	50.000	75.000	
	sommano gestore	400.000	400.000		400.000	250.000	400.000	125.000	50.000	75.000	
	sommano terzi	-	-		-	-	-	-	-	-	
	sommano generale	400.000	400.000		400.000	250.000	400.000	125.000	50.000	75.000	
1	TERMINAL										
20	Demolizione vecchio deposito carburante (dopo int. 11)	100.000	100.000		100.000	100.000	100.000	-	100.000	-	
-	Soppalco zona operativa aerostazione	86.957	100.000		100.000	100.000	100.000	100.000	-	-	
49	Ampliamento nuovo Terminal - struttura provvisoria	515.937	593.328		593.328	593.328	593.328	593.328	-	-	
24.1a	Ampliamento nuovo Terminal - 1 ^a fase	2.000.000	2.300.000		2.300.000	2.300.000	2.300.000	-	-	-	
24.1b	Ampliamento nuovo Terminal - 2 ^a fase	1.100.000	1.265.000		1.265.000	1.265.000	1.265.000	-	-	-	
24.2	Ampliamento nuovo Terminal - 3 ^a fase (compreso demoliz. ex int. 16)	5.780.000	6.647.000		6.647.000	6.647.000	6.647.000	-	6.647.000	-	
24.3	Ampliamento nuovo Terminal - 4 ^a fase	5.100.000	5.865.000		5.865.000	5.865.000	5.865.000	-	-	5.865.000	
24.4	Ampliamento nuovo Terminal - 5 ^a fase	3.400.000	3.910.000		3.910.000	3.910.000	3.910.000	-	-	3.910.000	
	sommano gestore	18.082.894	20.780.328		20.780.328	20.780.328	20.780.328	4.258.328	6.747.000	9.775.000	
	sommano terzi	-	-		-	-	-	-	-	-	
	sommano generale	18.082.894	20.780.328		20.780.328	20.780.328	20.780.328	4.258.328	6.747.000	9.775.000	
2	EDIFICI VARI										
3	Acquisizione da privato di capannone in disuso per presidio V.V.F.	1.500.000	1.500.000		1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	-	-	
4	Nuova caserma V.V.F. (dopo int. 3)	1.500.000	1.725.000		1.725.000	1.725.000	1.725.000	1.725.000	-	-	
7	Acquisizione area da privati per nuovo deposito carburante	817.500	817.500		817.500	817.500	817.500	-	817.500	-	
11	Nuovo deposito carburante	900.000	1.035.000		1.035.000	1.035.000	1.035.000	-	1.035.000	-	
19	Demolizione attuale presidio V.V.F. (dopo int. 4)	140.000	140.000		140.000	140.000	140.000	-	140.000	-	
23	Sistemazione deposito mezzi di rampa	100.000	115.000		115.000	115.000	115.000	-	115.000	-	
29	Demolizione Hangar e Aeroclub	133.000	133.000		133.000	-	-	-	-	-	
30	Demolizione fabbricati ex comeri (prima di int. 24.2, dopo del 39)	964.000	964.000		964.000	-	-	-	-	-	
40	Sistemazione aree verdi (con int. 14.3 e 44)	113.000	129.950		129.950	-	-	-	-	-	
44	Demolizione fabbricati per realizzazione nuove aree servizi	377.000	377.000		377.000	-	-	-	-	-	
46	Nuovi hangar per Aviazione Generale (dopo int. 44)	1.000.000	1.150.000		1.150.000	-	-	-	-	-	
47	Nuove sedi Servizi Aeroportuali (dopo int. 44)	3.333.000	3.831.800		3.831.800	-	-	-	-	-	
61	Nuovo hangar per Aviazione Generale	1.000.000	1.150.000		1.150.000	-	-	-	-	-	
64	Ridimensionamento edificio dogana (con int. 65)	100.000	115.000		115.000	-	-	-	-	-	
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	280.318	322.366		322.366	-	-	-	322.366	-	
	sommano gestore	11.356.818	12.470.616		12.470.616	6.884.866	12.470.616	4.697.366	1.072.500	115.000	
	sommano terzi	900.000	1.035.000		1.035.000	1.035.000	1.035.000	-	1.035.000	-	
	sommano generale	12.256.818	13.505.616		13.505.616	6.919.866	13.505.616	4.697.366	2.107.500	115.000	
3	SIST. DI ACCESSO - VIABILITA' - PARCHEGGI										
8	Nuova viabilità presidio V.V.F. e deposito carburante (con int. 4, 11)	250.000	287.500		287.500	287.500	287.500	287.500	-	-	
9.1	Ristrutturazione parcheggio PB per auto e bus	176.000	202.400		202.400	202.400	202.400	202.400	-	-	
9.2	Ampliamento e sistemazione parcheggio PC per auto	130.000	138.000		138.000	138.000	138.000	138.000	-	-	
10.1	Acquisizione aree di proprietà privata - 1 ^a step - P4	1.132.500	1.132.500		1.132.500	1.132.500	1.132.500	1.132.500	-	-	
10.2	Acquisizione aree di proprietà privata - 2 ^a step - rotatoria	337.500	337.500		337.500	337.500	337.500	-	337.500	-	
10.3	Acquisizione aree di proprietà privata - 3 ^a step - P1, P3, Pbus	2.315.500	2.315.500		2.315.500	2.315.500	2.315.500	-	-	2.315.500	
10.4	Acquisizione aree di proprietà privata - 4 ^a step - rental car, DHL	7.000.000	7.000.000		7.000.000	7.000.000	7.000.000	-	-	7.000.000	
12	Sistemazione parcheggio a raso esistente (dopo int. 10.1)	364.000	418.600		418.600	418.600	418.600	418.600	-	-	
17.1	Sistemazione e ampliamento parcheggio PA (con int. 27)	278.400	320.160		320.160	320.160	320.160	-	320.160	-	
17.2	Sistemazione e ampliamento parcheggio P2 (dopo int. 34.1)	168.200	191.130		191.130	191.130	191.130	-	-	191.130	
18	Viabilità fronte terminal (con int. 27)	258.000	296.700		296.700	296.700	296.700	-	296.700	-	
28	Demolizione edifici su aree acquisite da privati - rif. 10.3	80.000	80.000		80.000	-	-	-	-	80.000	
28	Nuova rotatoria SRS15 "Noalese" - n. 1 (dopo int. 10.2)	323.077	371.538		371.538	371.538	371.538	-	371.538	-	
28	Acquisizione aree di proprietà privata - 5 ^a step - nuove aree servizi	9.000.000	9.000.000		9.000.000	-	-	-	-	-	
31	Nuova viabilità di accesso ai terminal	1.854.667	1.902.867		1.902.867	-	-	-	-	-	
32	Nuova rotatoria SRS15 "Noalese" - n. 2	233.333	268.333		268.333	-	-	-	-	-	
33	Nuovo parcheggio multipiano per auto e terminal bus	1.200.000	1.380.000		1.380.000	-	-	-	-	-	
34.1	Nuovo parcheggio a raso e viabilità - 1 ^a step (dopo int. 26)	964.000	1.131.600		1.131.600	1.131.600	1.131.600	-	-	1.131.600	
34.2	Nuovo parcheggio a raso - 2 ^a step (dopo int. 39)	858.000	966.700		966.700	-	-	-	-	-	
35	Ampliamento parcheggio esistente (dopo int. 29)	1.536.000	1.766.400		1.766.400	-	-	-	-	-	
36	Nuovi parcheggi a raso (con int. 46 e 47)	396.923	456.462		456.462	-	-	-	-	-	
37	Nuova viabilità Aree Cargo e Servizi Aeroportuali (con int. 39, 45)	1.488.000	1.711.200		1.711.200	-	-	-	-	-	
38	Nuova rotatoria SRS15 "Noalese" - n. 3 (con int. 37)	233.333	268.333		268.333	-	-	-	-	-	
60	Sistemazione Parcheggio PD	71.275	72.260		72.260	72.260	72.260	72.260	-	-	
65	Parcheggio addebi a lato Terminal (dopo int. 20, 24.3)	180.000	207.000		207.000	207.000	207.000	-	-	207.000	
67	Ampliamento parcheggio PS	300.000	345.000		345.000	345.000	345.000	-	-	345.000	
69	Parcheggio a raso temporaneo (dopo int. 20)	186.000	213.900		213.900	213.900	213.900	-	-	213.900	
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	140.316	161.364		161.364	-	-	-	161.364	-	
	sommano gestore	31.263.025	32.962.947		32.962.947	15.222.652	32.962.947	2.412.624	1.884.798	10.925.230	
	sommano terzi	-	-		-	-	-	-	-	-	
	sommano generale	31.263.025	32.962.947		32.962.947	15.222.652	32.962.947	2.412.624	1.884.798	10.925.230	



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

RF:	INTERVENTI	VALORI		1,15	FINANZIAMENTI	MASTERPLAN	PIANO 40 LE	FASI		
		opere 100%	totale QEG 115%					del gestore	2010-2015	2016-2020
MP/PGT	tipologia, descrizione (vincoli)				2010-2030	2010-2049				
4	INFRASTRUTTURE DI VOLO									
2.1	Interventi di riqualifica pista e rifacimento AVL + adeguam STRIP	12.735.913	14.646.300		14.646.300	14.646.300	14.646.300	14.646.300	-	-
2.2	Interventi su pista di volo, piazzale sosta AAMM ed impianti	192.549	221.432		221.432	221.432	221.432	221.432	-	-
2.3	Attività propedeutiche riqualifica pista ed AVL	217.391	250.000		250.000	250.000	250.000	250.000	-	-
2.4	Rifacimento giunti piazzale AAMM	45.896	52.781		52.781	52.781	52.781	52.781	-	-
14.1	Ampliamento piazzale e nuova cabina AVL - 1° step	2.535.000	2.915.250		2.915.250	2.915.250	2.915.250	2.915.250	-	-
14.2	Ampliamento piazzale - 2° step	936.000	1.076.400		1.076.400	1.076.400	1.076.400	-	1.076.400	-
14.3	Ampliamento piazzale - 3° step	555.000	642.850		642.850	642.850	642.850	-	-	642.850
14.4	Ampliamento piazzale - 4° step	5.200.000	5.980.000		5.980.000	5.980.000	5.980.000	-	-	-
41	Nuova viabilità perimetrale	600.000	690.000		690.000	690.000	690.000	690.000	-	690.000
50	Nuove torri TWR - a carico Enav - compreso aree e demolizioni	30.000.000	34.500.000		34.500.000	34.500.000	34.500.000	34.500.000	-	-
56	Realizzazione piazzola de-icing	750.000	862.500		862.500	862.500	862.500	-	862.500	-
56	Realizzazione holding-bay	850.000	977.500		977.500	977.500	977.500	-	977.500	-
59	Taxiway - Nuovo raccordo D (dopo int. 62)	2.173.913	2.500.000		2.500.000	2.500.000	2.500.000	-	2.500.000	-
62	Acquisizione aree per realizzazione taxiway (prima di int. 59)	889.500	889.500		889.500	889.500	889.500	-	889.500	-
63.1	Acquisizione aree per adeguamento recinzione - 1° step	77.500	77.500		77.500	77.500	77.500	-	77.500	-
63.2	Acquisizione aree per adeguamento recinzione - 2° step	73.000	73.000		73.000	73.000	73.000	-	73.000	-
68	Adeguamenti della recinzione esistente (dopo int. 63.1 e 63.2)	41.600	47.840		47.840	47.840	47.840	-	47.840	-
-	Interventi di adeguamento/ristrutturazione (vedi elenco del 07/03/11)	295.852	340.000		340.000	340.000	340.000	-	340.000	-
	sommano gestore	28.172.915	32.242.852		32.242.852	32.242.852	32.242.852	18.624.102	6.995.900	642.850
	sommano terzi	30.000.000	34.500.000		34.500.000	34.500.000	34.500.000	-	-	-
	sommano generale	58.172.915	66.742.852		66.742.852	66.742.852	66.742.852	53.124.102	6.995.900	642.850
5	RETI E IMPIANTI									
1	Adeguamenti (manutenz.; straordinarie sulle strutture esistenti)	21.600.000	21.600.000		21.600.000	11.340.000	21.600.000	3.240.000	2.700.000	5.400.000
51	Protezione zona A.M. in esito cambio status	700.000	805.000		805.000	805.000	805.000	805.000	-	-
	sommano gestore	22.300.000	22.405.000		22.405.000	12.145.000	22.405.000	4.045.000	2.700.000	5.400.000
	sommano terzi	-	-		-	-	-	-	-	-
	sommano generale	-	-		-	-	-	-	-	-
6	ECOLOGIA									
52	Monitoraggio rumore aereo	300.000	300.000		300.000	300.000	300.000	300.000	-	-
53.1	Ampliamento depuratore	1.000.000	1.150.000		1.150.000	1.150.000	1.150.000	-	-	-
53.2	Trattamento acque prima pioggia	2.000.000	2.300.000		2.300.000	2.300.000	2.300.000	-	-	-
54	Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno zona A - cura lvs 60Cb	7.826.087	9.000.000		9.000.000	9.000.000	9.000.000	1.800.000	4.000.000	3.200.000
57	Impianto fotovoltaico - base 1	215.742	248.103		248.103	248.103	248.103	248.103	-	-
58	Impianto fotovoltaico - base 2	1.200.000	1.380.000		1.380.000	1.380.000	1.380.000	1.380.000	-	-
66	Software Arc-Gis per Ambiente ed ecologia	100.000	100.000		100.000	100.000	100.000	100.000	-	-
	sommano gestore	12.641.829	14.478.103		14.478.103	14.478.103	14.478.103	7.278.103	4.000.000	3.200.000
	sommano terzi	-	-		-	-	-	-	-	-
	sommano generale	12.641.829	14.478.103		14.478.103	14.478.103	14.478.103	7.278.103	4.000.000	3.200.000
TOTALI										
	totale gestore	124.217.481	135.739.847		135.739.847	95.023.802	135.739.847	41.440.523	23.450.198	30.133.080
	totale terzi	30.900.000	35.535.000		35.535.000	35.535.000	35.535.000	34.500.000	1.035.000	-
	totale generale	155.117.481	171.274.847		171.274.847	130.558.802	171.274.847	75.940.523	24.485.198	30.133.080
SINTESI investimenti del gestore										
-	totale per anno (milioni di €)							41,4	23,5	30,1
-	progressivo (milioni di €)							41,4	64,9	95,0

NOTE

- Importi in euro, valori 2010
- I valori % utilizzati per calcolare le spese tecniche e il quadro economico generale dell'intervento sono stati determinati valutando la media degli interventi sviluppati nell'aeroporto negli ultimi anni.
- Nel cronoprogramma sono ripartiti per fase e per anno i soli investimenti a carico del gestore; per completezza e semplicità di lettura, il costo totale di ogni intervento viene ripartito in modo omogeneo per ogni anno previsto per la realizzazione delle opere.
- Per gli interventi già realizzati nel 2010, è stato inserito il costo totale effettivo dell'intervento.

INTEGRAZIONI SETTEMBRE/OTTOBRE 2014

Traffico viario e futuri parcheggi

Nelle integrazioni di cui sopra il Proponente approfondisce i seguenti temi:

- il miglioramento del collegamento viario dell'aeroporto alla tangenziale, sostenendo che ci sarà un miglioramento dell'intermodalità;
- la configurazione delle superfici future a parcheggio in conformità con regolamento ENAC.

Viabilità

Allo stato di fatto l'accesso all'aeroporto avviene unicamente attraverso la SR515 "Noalese"; dopo 600 mt più ad est la strada confluisce su una rotatoria e quindi su tangenziale di Treviso.

Le informazioni dei flussi del traffico esistente sono state ricavate da fonti ufficiali di monitoraggio del Comune di Tv e della Provincia.

L'analisi dei dati dal 2009 al 2013 ha rilevato una diminuzione del trend di crescita dei volumi di traffico: questa recente analisi è discordante rispetto alle previsioni di crescita positiva fatte nel SIA del PSA di marzo 2012.

I volumi di traffico indotti dall'aeroporto sulla SR515 allo stato di fatto corrisponde a **86 veicoli equivalenti /h** per senso di marcia pari a circa l'8% del traffico totale.

Per quanto riguarda le previsioni future all'anno 2030 il PSA prevede un aumento dell'attività aeroportuale ed in conseguenza del traffico viario da e per l'aeroporto.

Il Proponente descrive i volumi di traffico indotti dall'aeroporto sulla SR515:

- stato di fatto: come detto sopra, sono 86 veicoli equivalenti/h: il Proponente ritiene questo dato comunque cautelativo; (attuale numero passeggeri annuale del 2013: unità 2.175.936);
- previsione anno 2030: pari a **171 v/h**.

Il problema della congestione della "Noalese" non coinvolge solo l'aeroporto ma è un tema che deve essere affrontato anche dall'ente gestore della strada, dai Comuni e da tutti i soggetti coinvolti nella pianificazione della viabilità.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Gli interventi di miglioramenti programmati e descritti dal Proponente sono:

- la costruzione di un nuovo attraversamento pedonale della SR 515 a servizio dei parcheggi situati a nord della SR515;
- la realizzazione di una ampia rotatoria;
- creazione di un'autostazione per il collegamento con Venezia e Aeroporto Marco Polo tramite bus via terra;
- il raddoppio della sede stradale SR515.

Il traffico per e dall'aeroporto è originato in prevalenza e si riversa in Tangenziale, il tratto sulla SR515 che interessa tale traffico fino alla tangenziale va quindi potenziato.

Parcheggi

Allo stato di fatto il Proponente descrive le aree di sosta presenti attualmente:

- per la maggior parte sono a sud della SR515, spesso con accesso diretto su questa;
- una a nord (area P2) con percorso pedonale per l'aeroporto che prevede attraversamento a raso della SR 515.

Per quanto riguarda le previsioni future all'anno 2030, inerente all'adeguamento al regolamento ENAC, il Proponente riporta le richieste dell'Ente, ossia viene indicato uno standard minimo di 500 posti auto per milione di passeggeri annui, più 10% posti auto per personale: quindi un totale di 550 posti auto.

Al 2030 i passeggeri annui previsti saranno 4.311.423, quindi 2.156 posti auto per passeggeri e 216 posti per addetti: totale 2.372 posti auto richiesti.

Il Proponente negli elaborati grafici individua le nuove aree di sosta ad integrazione delle esistenti per **un totale di 2.637 posti**, di cui 2.418 per passeggeri e 219 per addetti.

Per i parcheggi P4 e P5 il Proponente sottolinea che verranno dotati di parti in sopraelevazione con strutture prefabbricate in acciaio per consentire il raggiungimento del numero di posti previsto.

Acque meteoriche

Il Proponente descrive la rete esistente di smaltimento acque meteoriche che è divisa nei seguenti gruppi:

Parcheggi per auto (PARK A e B): L'acqua attraverso le caditoie passa ad un sistema di filtrazione (dissabbiatura e disoleatura), poi al fossato, poi al Sile.

Parcheggi auto (PARK C) e strada dietro hangar: L'acqua attraverso caditoie e tubazioni va direttamente al Sile;

Piazzali aeromobili: Le acque vengono portate attraverso due reti di canalette e condotte in c.a. al fossato e poi al Sile; una terza rete porta direttamente al Sile;

Pista di volo: Dopo l'intervento di riqualificazione del 2011 la situazione è la seguente: le acque meteoriche ed eventuali versamenti accidentali sono portate:

- attraverso la nuova rete di raccolta
- ad un nuovo impianto di trattamento che consente la dissabbiatura, disoleatura, filtrazione, separazione e decantazione dei metalli pesanti; recapitate poi al Sile.

In questi casi le acque di prima pioggia sono costituite principalmente da acque meteoriche precipitate sulle superfici pavimentate nei primi 15 min dall'evento meteo; trattasi dunque di:

- acque di dilavamento con presenza di solidi sospesi
- eventuali liquidi leggeri (solo in caso di sversamenti accidentali).

La captazione/separazione avviene attraverso pozzetto scolmatore.

Dopo la captazione l'acqua passa ad un comparto di separazione dotato di:

- setti trasversali semisommersi;
- filtro a coalescenza;
- galleggiante di sicurezza (evita il riversamento degli oli negli scarichi,...);
- cartucce filtrazione dei metalli pesanti.

In corrispondenza dei due scarichi sul Sile le portate sono le seguenti:

- scarico lato testata 07: $Q = 1,23$ mc/sec con vel. di deflusso $v = 1,89$ m/sec;
- scarico portate lato testata 25: $Q = 2,25$ mc/sec con vel. di deflusso $v = 2,50$ m/sec.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

pag. 30/73

Il Proponente informa che lo scarico delle acque meteoriche dei piazzali di sosta degli aeromobili è stata approvata con Conferenza dei Servizi del 10.07.2014.

Inoltre la normativa di riferimento vigente è quella del PTA Regionale in adempimento al Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” che prevede il trattamento di dissabbiatura e disoleatura e rispetto dei parametri di scarico.

La stessa normativa prevede che la realizzazione delle opere di adeguamento al piano avvenga entro il 31/12/2015.

Per raggiungere gli obiettivi richiesti le opere previste per adeguamento risultano:

- A monte dello scarico è previsto un impianto di depurazione con dissabbiatura e disoleatura;
- modifica della rete di raccolta: ora è divisa in tre reti (due a nord e una a sud) che verranno convogliate in un unico impianto a sud.

Ragioni della collocazione dell'impianto a sud:

- spazi ridotti a nord per presenza della viabilità esistente;
- possibilità di ottimizzazione e più spazio per eventuale ampliamento futuro.

Le opere da realizzare sono:

- nuovi tratti di condotte;
- pozzettoni, nuova vasca in c.a. di depurazione;
- apparecchiature per filtrazione;
- scavi e rinterri;
- sostituzione di un tratto di canaletta in c.a. sul lato nord.

Mitigazioni previste:

- interrimento della vasca;
- lo scarico sarà mitigato da costruzione di una palificata in legno di delimitazione del bacino in sassi e pietra;
- l'acqua scaricata non crea problemi ad attecchimento di canneti e cariceti.

Per quanto riguarda le previsioni future all'anno 2030, il Proponente sottolinea che sono previsti l'ampliamento delle superfici dei piazzali di sosta degli aeromobili, con raccolta delle acque meteo ed il trattamento delle acque derivate da “de/anti icing”.

Ampliamento piazzali

Le opere approvate con Conferenza dei Servizi del 10.07.2014 prevedono già il futuro ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili.

De/anti icing

Allo stato attuale il Proponente descrive la situazione delle operazioni di de/anti icing: tali operazioni avvengono direttamente nelle piazzole di sosta degli aeromobili mediante lance con un fluido antighiaccio; la miscela acqua-fluido viene aspirata e stoccata e viene periodicamente conferita ad una ditta specializzata allo smaltimento.

Per quanto riguarda le previsioni future è prevista la realizzazione di un impianto con vasca di stoccaggio con insufflatori, dove i residui di de/anti icing permangono il tempo necessario a permettere il passaggio allo stato aeriforme del glicole.

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Sono qui analizzati in forma sintetica i risultati della stima degli impatti, considerando il sistema nelle sue componenti ((rif. DPCM 27.12.1988).

Sintesi degli impatti:

- atmosfera

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- ambiente idrico
- suolo e sottosuolo
- aspetti naturalistici
- rumore
- radiazioni ionizzanti e non ionizzanti
- inquinamento luminoso
- salute pubblica
- paesaggio e patrimonio culturale
- aspetti viabilistici
- cambiamenti climatici
- aspetti socio-economici

Atmosfera

La qualità dell'aria nella provincia di Treviso è tenuta sotto controllo dalla rete di monitoraggio ARPAV. Per quanto riguarda il 2009 il monitoraggio ha evidenziato, per l'area di Treviso, un 'profilo' che ripropone tipicamente tutti gli elementi di criticità comuni alle principali aree antropizzate del Veneto.

Per gli inquinanti monossido di carbonio (CO), biossido di zolfo (SO₂) e benzene (C₆H₆), i valori registrati sono risultati inferiori ai rispettivi limiti di legge, non evidenziando particolari criticità per il territorio comunale.

Le concentrazioni di biossido di azoto (NO₂), sebbene siano risultate inferiori ai valori di riferimento previsti dal D.M. 60/02 e s.m.i. per l'anno 2009, appaiono prossime ai valori limite più restrittivi previsti dallo stesso decreto a partire dal 2010 e vanno pertanto sorvegliate con attenzione.

Durante l'anno 2009 si sono osservati presso la centralina di Treviso città (via Lancieri) alcuni superamenti dei valori limite attualmente vigenti per l'ozono, e il particolato. Relativamente all'Ozono (O₃) si sono osservati superamenti della Soglia di Informazione e del Valore Bersaglio per la salute umana previsti dal D.Lgs. n. 183/04, anche se in numero inferiore rispetto a quelli osservati nel 2008; le elevate concentrazioni riscontrate sono state sempre strettamente correlate alle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato l'estate 2009. Per quanto riguarda le polveri sottili (PM₁₀) nel 2009 si è osservato per 72 giorni il superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte l'anno mentre il Valore Limite medio annuo di 40 µg/m³, previsto dal D.M. 60/02, è stato rispettato. E' importante sottolineare che il trend triennale 2006-2009 mostra una progressiva diminuzione del numero di superamenti del valore limite giornaliero. Purtroppo tali risultati, pur rappresentando un importante segnale per il miglioramento della qualità dell'aria, non sono sufficienti a garantire il rispetto dei valori limite soprattutto nel periodo invernale.

Nei pressi della struttura aeroportuale sono state inoltre eseguite da ARPAV delle misure di qualità dell'aria nell'autunno 2010 dalle quali è emerso come sia difficile distinguere, nel contesto altamente urbanizzato e ad elevato traffico veicolare in cui l'aeroporto si colloca, la sorgente aeroportuale rispetto alle altre sorgenti della zona.

Le sostanze inquinanti tipicamente emesse da una struttura aeroportuale comprendono tutti quei composti che si originano nei processi di combustione: monossido di carbonio, particolato, ossidi di azoto, composti organici volatili e ozono.

Il contributo emissivo dell'aeroporto "Antonio Canova" per i diversi composti analizzati è scarsamente significativo rispetto al contesto in cui si colloca:

1. pressoché nullo il contributo per gli ossidi di zolfo (SO_x);
2. 2% il contributo per gli ossidi di azoto (NO_x) all'interno del proprio macrosettore5;
3. 3% il contributo per il monossido di carbonio (CO) all'interno del proprio macrosettore;
4. 0,05% il contributo per le polveri sottili (PM₁₀) e ultrasottili (PM 2,5) all'interno del proprio macrosettore.

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti essa è stata effettuata in riferimento agli scenari relativi agli anni 2020 (scenario intermedio) e 2030 (anno cui arrivano le previsioni del PSA). Come descritto nel Quadro di Riferimento Progettuale in relazione ai nuovi livelli di traffico previsti sono stati studiati diversi scenari

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) con relativa analisi della popolazione esposta ai diversi livelli di rumore.

Secondo lo SIA negli scenari futuri, sia le emissioni del traffico stradale che del traffico aereo beneficeranno di miglioramenti tecnologici e motoristici per gli aerei, che ci sarà un minor impatto complessivo di inquinanti in atmosfera.

Lo SIA riporta delle tabelle con rilevamenti eseguiti sui recettori sensibili e confrontati con gli Scenari simulati e con limiti normativi.

Si sottolinea che solamente il recettore n°5 Scuola Materna di San Giorgio ha una posizione corretta e cioè la posizione dei LTO, che per i decolli rappresentano ancora oggi il 95% (NB: i fattori di emissione applicati sono stati ricavati dalla metodologia CORINAIR che stima con diverso grado di approssimazione utilizzando fattori di emissione generici per inquinante e ciclo LTO o fattori specifici per inquinante, fase di ciclo, tipologia di aereo e di motore).

La valutazione conclusiva dello SIA è che i valori di concentrazione restano ampiamente inferiori ai limiti di legge e che l'impatto calcolato per gli Scenari 2020 e 2030 è del tutto trascurabile.

Ambiente idrico

L'area vasta potenzialmente interessata dagli impatti del Piano di Sviluppo Aeroportuale è stata identificata con il reticolo idrografico immediatamente circostante l'aeroporto, in cui sono recapitate le acque di dilavamento provenienti dalle piste e dai piazzali aeroportuali, e con l'intera asta fluviale del Sile a valle di questo.

Stato attuale

Le acque meteoriche di scorrimento superficiale provenienti dall'area aeroportuale recapitano infatti in parte direttamente nel fiume Sile, in parte sono intercettate dal reticolo idrografico minore formato da fossi e collettori di bonifica che recapitano nel fiume Sile.

Il fiume, che scorre immediatamente a Sud dell'aeroporto, è caratterizzato in questo tratto del suo corso da una portata piuttosto costante, dell'ordine di 25÷30 m³/s, e da uno stato di contaminazione complessivamente limitato.

Con riferimento al nuovo PSA le principali interferenze individuate riguardano l'effetto delle acque reflue e meteoriche provenienti dall'aeroporto e dalle sue pertinenze sulla qualità delle acque superficiali, tenuto conto del prospettato incremento del numero di transiti e di superfici impermeabili potenzialmente inquinate soggette a dilavamento.

La valutazione degli impatti distingue tra le acque reflue dell'aeroporto, recapitate nel fossato esistente lungo la Via Noalese, le acque meteoriche dei parcheggi, recapitate nella rete idrica minore, e quelle recapitate direttamente nel fiume Sile.

La portata di acque reflue restituita dall'area aeroportuale è destinata ad aumentare nel tempo con il numero dei passeggeri, passando dai circa 5 l/s attuali ad 8 l/s al 2020 e 10 l/s al 2030.

Per far fronte a questo incremento delle portate il PSA prevede di realizzare già entro il 2015 l'adeguamento della capacità dell'impianto di trattamento acque nere esistente.

Allo stato attuale lo SIA precisa che per gli scarichi in rete minore – acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti, l'impatto complessivo del PSA sulla qualità delle acque può essere ritenuto trascurabile.

Ambiente idrico negli orizzonti futuri di progetto

Il PSA afferma che l'impatto complessivo delle acque meteoriche di dilavamento scaricate dai parcheggi a servizio dell'aerea aeroportuale, sulla qualità delle acque della rete minore può ritenersi trascurabile per gli scenari del 2020 e del 2030.

In ottobre 2014 il Proponente ha presentato delle integrazioni volontarie riguardanti l'approfondimento del tema delle acque meteoriche.

Con Conferenza dei Servizi del 10.07.2014 il Proponente informa che è stata approvata la progettazione riguardante lo scarico delle acque meteoriche dei piazzali di sosta degli aeromobili.

La normativa di riferimento è quella del PTA che prevede:

1. trattamento di dissabbiatura e disoleatura e rispetto dei parametri di scarico;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

2. l'adeguamento deve avvenire entro il 31.12.2015.

Riassumendo il PSA prevede da un lato la realizzazione della nuova pista di rullaggio (al 2018) e l'allargamento del piazzale aeromobili (in tre fasi successive, di cui due completate entro il 2020), con complessivo incremento delle superfici impermeabili drenanti nel fiume Sile dagli attuali 212.500 m² a 295.300 m², dall'altro la realizzazione entro il 2015 di una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche della pista, con recapito finale nel fiume Sile dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione seguito da filtrazione su cartucce adsorbenti (sistema "storm filter"), e la realizzazione di sistemi analoghi a servizio dei piazzali di sosta degli aeromobili, e della nuova pista di rullaggio.

Quindi lo stato previsto al 2030 prevede (come descritto dal Proponente nelle integrazioni presentate in ottobre 2014): l'ampliamento delle superfici dei piazzali di sosta degli aeromobili, con raccolta delle acque meteo ed il trattamento delle acque derivate da "de/anti icing". Tale trattamento in particolare prevede la realizzazione di un impianto con vasca di stoccaggio con insufflatori, dove i residui di de/anti icing permangono il tempo necessario a permettere il passaggio allo stato aeriforme del glicole.

Suolo e sottosuolo

le interferenze generate dagli interventi previsti nel PSA sulle componenti geologiche e geolitologiche sono essenzialmente legate all'occupazione di aree che attualmente ricadono all'esterno del sedime aeroportuale.

In ogni caso, per la maggior parte degli interventi previsti relativamente all'aspetto dell'occupazione del suolo, l'impatto a carico della componente ambientale può considerarsi limitato.

Per quanto riguarda la stabilità delle nuove infrastrutture, non si prevedono criticità e comunque tale aspetto sarà garantito in sede di definizione dei singoli progetti.

Per ciascuno degli interventi previsti si predisporranno apposite campagne di indagini dirette, al fine di verificare puntualmente l'areale successione stratigrafica, le eventuali caratteristiche geomeccaniche dei vari terreni, in ciascun punto ove sorgeranno le nuove strutture.

La campagna di indagini sarà realizzata in sede di progetto esecutivo e comprenderà se necessario ed obbligatorio per legge, prove penetrometriche dinamiche STP, prove penetrometriche statiche CPTU, prove geologiche di laboratorio su campioni di terreno prelevati in fase di indagine e relazione geologica a firma di professionista abilitato.

La profondità di investigazione sarà legata alle caratteristiche delle opere da realizzare e delle soluzioni progettuali che si intenderanno adottare a livello di strutture e di sottostrutture di fondazione.

Aspetti naturalistici**L'area d'interesse è inclusa**

nella fascia di confine tra alta e bassa pianura trevigiana in prossimità al fiume Sile che è un fiume di risorgiva, la cui sorgente è localizzata lungo la linea che demarca il confine tra bassa e alta pianura. Lungo questa linea di confine, le acque profonde risalgono in superficie dando luogo alla formazione, appunto, delle risorgive, in dialetto "fontanazzi", da cui originano molti fiumi veneti tra i quali il Sile.

L'ambito territoriale d'interesse ricade parzialmente all'interno del Parco Naturale Regionale del fiume Sile, istituito nel 1991 con L. R. n. 8 del 28 gennaio 1991. Il parco ha un'estensione complessiva pari a 4.152 ettari, buona parte dei quali ricompresi entro l'area d'interesse.

In particolare, nell'area prossima all'aeroporto, sono presenti emergenze naturalistiche ed ecosistemi tipici dell'ambiente pianiziale, ripariale e di risorgiva; si tratta di un'area di pianura dolcemente degradante verso sud-sudest, con pendenze limitate dell'ordine del 4÷6 per mille, solcata dalla bassura del fiume.

Le interferenze per la componente naturalistica in esame sono state analizzate per lo scenario di lungo termine relativo all'anno 2030.

Il PSA prevede un aumento progressivo del traffico aereo e un conseguente aumento del traffico automobilistico indotto dalla maggior presenza dell'utenza, in relazione ai quali sono state prefigurate diverse interferenze:

- occupazione di spazio aereo e relativo aumento i fenomeni di collisione con l'avifauna (bird strike): impatto ritenuto dal Proponente come **trascurabile** data la preesistenza della struttura aeroportuale e l'abitudine degli uccelli al passaggio dei velivoli e in considerazione del fatto che le specie coinvolte

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

risultano quasi sempre non di importanza comunitaria;

- emissione di rumore e inquinamento acustico in atmosfera legati all'aumento del traffico aereo e automobilistico indotto dal PSA: le considerazioni svolte circa i possibili impatti sulle specie ornitiche imputabili all'emissione di rumore al 2030, hanno evidenziato come gran parte della superficie del SIC IT3240028 sia soggetta a livelli di rumore dell'ordine del 65 dB, mentre per quanto concerne il sito IT3240011, questo è soggetto a livelli di rumore ancora inferiori. In considerazione della preesistenza dell'aeroporto e quindi del fenomeno perturbativo e della facilità di molte specie all'assuefazione alla perturbazione si ritiene che gli effetti della perturbazione rumore si possano considerare **trascurabili**;
- emissione di inquinanti in atmosfera legati all'aumento del traffico aereo e automobilistico indotto dal PSA, impatto ritenuto **trascurabile** dal Proponente dato che i risultati delle predizioni modellistiche di distribuzione degli inquinanti nell'aria e il confronto dei valori ottenuti con quelli di riferimento della normativa in materia ambientale (D.Lgs. 155/2010), hanno evidenziato come le concentrazioni in aria correlate alle emissioni aeroportuali siano molto basse;
- alterazione delle reti trofiche: l'impatto è ritenuto **trascurabile** dato che l'analisi svolta non ha evidenziato la presenza di incidenze in grado di far contrarre le popolazioni e gli habitat nell'area di interesse, non sono prevedibili incidenze negative imputabile a questo fattore perturbativo.

Infine la VINCA ha accertato che la realizzazione del piano per gli Scenari del 2020 e al 2030 non produrrà incidenze significative negative dovute all'emissione di rumore e di gas inquinanti a causa del traffico aereo e automobilistico aeroportuale sulle specie e sugli habitat dei Siti Natura 2000 interessati.

La Valutazione di Incidenza ha evidenziato la necessità di monitorare le componenti più sensibili individuate in sede di analisi quali avifauna, gli anfibi, i rettili, gli invertebrati terrestri, la vegetazione e gli habitat comunitari dei due Siti Natura 2000 più vicini ossia IT3240011 e IT3240028. Ha infine evidenziato la necessità di effettuare un monitoraggio fitosanitario delle alberature e delle essenze presenti all'interno dei Siti per scongiurare fenomeni di degrado causati dalle emissioni inquinanti in atmosfera.

Rumore

L'analisi dell'inquinamento acustico è stata svolta su due livelli: rumore di origine aeronautica e rumore da traffico veicolare di asservimento all'aeroporto.

L'area vasta è stata pertanto individuata in riferimento ad entrambe le emissioni sonore e considerando gli scenari di sviluppo futuri. Essa racchiude per intero il Comune di Quinto di Treviso, interessato soprattutto nella zona del centro e nella frazione di Zara, la parte sud-ovest del comune di Treviso e solo marginalmente il comune di Zero Branco (frazione di Bertoneria).

I comuni di Casier e di Preganziol che hanno delle frazioni popolate (Dosson e Frescada) appena fuori delle aree citate, hanno livelli trascurabili.

Stato di fatto.

Nel 2003 con ordinanza ENAC n. 16 è stata approvata la zonizzazione aeroportuale dell'aeroporto Canova di Treviso. La mappatura acustica è stata elaborata utilizzando il modello di calcolo previsionale INM versione 6 e le simulazioni sono servite per caratterizzare l'impronta acustica, derivante dalle attività aeroportuali, in tre scenari temporali: - Scenario attuale – 2001; - Scenario al 2005; - Scenario al 2010.

La commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31/10/1997, ha concluso i suoi lavori con l'approvazione dell'intorno aeroportuale e quindi della relativa zonizzazione, facendo riferimento allo scenario di traffico del 2001.

Nel Quadro ambientale sono riportate le aree A, B e C individuate, i limiti di rumorosità sono riportati in una specifica Tabella. Sono stati considerati sia il numero delle operazioni aeree sulla base delle quali il software ha eseguito l'elaborazione, sia la flotta operativa, allora attuale o prevista, fino al 2010.

Il proponente evidenzia come alcuni degli aeromobili operativi negli anni passati (DC9, i B1-11-500, B727-100 e i B737-200) determinassero livelli di rumore elevati, oggi non riscontrabili per nessun modello. Il rinnovo progressivo della flotta aerea, grazie all'evoluzione tecnologica, ha prodotto quindi dei significativi miglioramenti in termini di abbassamento delle emissioni sonore specifiche. Presso lo scalo "A. Canova" di



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Treviso, anche il numero di operazioni medie annue è molto cambiato dal 2003 ad oggi e, in prospettiva, per gli scenari futuri, con incrementi di traffico importanti.

Il proponente evidenzia alcune criticità circa la zonizzazione approvata nel 2003, in particolare afferma che: la stessa non può più rappresentare l'impatto acustico derivante dalle attività aeroportuali poiché la stessa zonizzazione è stata formulata sulla base di un mix di flotta completamente differente dall'attuale.

Per quanto riguarda la popolazione impattata al 2003 (zonizzazione approvata con Circolare ENAC 16/2003), si rileva che la popolazione nella Zona B era uguale a quella di adesso, mentre in zona A era appena di 697 (di cui solo 12 in comune di Treviso). Nel 2010 la popolazione nella zona A è cresciuta a 2444.

Scenari futuri.

Il proponente, con le integrazioni volontarie del settembre e ottobre 2014, ha introdotto consistenti modifiche alla documentazione originaria, che portano a diverse valutazioni tecniche e ambientali riguardo il rumore nel periodo diurno, in particolare la redistribuzione e la riduzione dei decolli rispetto allo SIA originale con l'introduzione delle nuove procedure e nuove rotte di decollo Performance Based Navigation e le autolimitazioni della schedulazione hanno cambiato l'impronta acustica dell'aeroporto.

Nell'analisi ai recettori si è peraltro considerata come soglia di attenzione quella dei 60 dB(A) poiché rappresenta un valore prossimo a quello limite delle fasce di pertinenza aeroportuali. Nel territorio circostante il sedime aeroportuale è stato individuato un elenco dei recettori sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, sportive, ..). Presso i medesimi recettori si è infine determinato il contributo complessivo di tutte le sorgenti connesse all'aeroporto, quella aeronautica e quella stradale. Su questi si combinano cioè i due contributi, semplicemente mediante la somma logaritmica dei livelli, per i diversi scenari temporali (2010, 2020, 2030).

La Tabella "Valutazione degli impatti nello scenario senza mitigazioni (rotte AIP) e in quello con mitigazioni (rotte PBN)", tratta dalla documentazione del proponente, riportata sotto spiega in sintesi, ed anche in dettaglio l'evoluzione dello scenario per quanto riguarda la popolazione esposta ai vari livelli di rumore nelle zone aeroportuali.

	2010 AIP	2020 AIP	2030 AIP	2010 PBN	2020 PBN	2030 PBN
	Scenario senza mitigazioni			Scenario con mitigazioni		
Zona A	2444	2518	3142	1988	2088	2658
Zona B	6	6	57	7	6	6
Impatti		trascurabile	negativo alto	(positivo)	positivo	negativo basso

L'intorno aeroportuale è caratterizzato da tre "zone di rispetto" determinate dalle curve di isolivello il cui indicatore LVA (in ottemperanza al DM 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale") è caratterizzato dai seguenti limiti:

Zona A: LVA 60-65 dB;

Zona B: LVA 65-75 dB;

Zona C: LVA > 75 dB.

In sintesi:

1) Rotte AIP

- lo Scenario al 2020, volato con le procedure pubblicate in AIP, presenta impatti trascurabili: la popolazione in Zona A è numericamente analoga (maggiore del 3% circa), mentre identico è il numero di persone in Zona B.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- lo Scenario al 2030 volato con le procedure pubblicate in AIP, presenta impatti negativi alti per quanto concerne la popolazione residente in Zona B (da 6 a 57) e in Zona A (incremento di quasi il 30 % della popolazione esposta). È quindi questo l'orizzonte temporale in cui è necessario introdurre efficaci interventi di mitigazione.

2) Rotte PBN

Considerando le procedure di noise abatement di tipo Performance Based Navigation proposte da IATA e le ulteriori mitigazioni ai recettori ipotizzate:

- lo Scenario al 2020 volato con le procedure PBN determina un impatto positivo portando a una riduzione del 15% del numero di persone esposte in Zona A, mentre identico è il numero di persone in Zona B;
- lo Scenario al 2030 volato con le procedure PBN presenta invece un impatto negativo basso, dovuto all'aumento del 9% della popolazione in Zona A, mentre invariato è il numero di persone in Zona B.

Dal confronto della popolazione esposta al rumore nello scenario attuale, si evidenzia che, nello scenario futuro rotte PBN:

- a) la popolazione esposta nella Zona B rimarrà invariata rispetto allo scenario 2010, in entrambi gli scenari futuri (2020 e 2030);
- b) la popolazione esposta nella Zona A diminuirà del 15% nello scenario 2020, mentre aumenterà del 9% nello scenario 2030.

Il Gestore interverrà comunque con adeguati progetti di bonifica acustica, come peraltro anche prescritto.

Nota: Attività consentite nell'intorno aeroportuale (Art. 7. DM 31.10.1997).

"1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

- zona A: non sono previste limitazioni;
- zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;
- zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

La componente ambientale di radiazioni ionizzanti non risulta significativa.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Treviso lo SIA ha identificato due diverse sorgenti di emissione di onde elettromagnetiche legate agli strumenti di ausilio alla navigazione aerea.

Considerando che le potenze irradiate sono di 25 – 200 W si ottiene che il valore di attenzione e obiettivo di qualità di 6 V/m viene superato ad una distanza inferiore a 10-32 m dall'impianto trasmettente.

E' evidente che per il caso in esame a queste distanze non esiste alcun recettore in cui la permanenza di più persone è superiore a 4 ore giornaliere e/o che siano aree e luoghi intensamente frequentati.

I calcoli relativi al flusso di potenza evidenziano l'assenza di qualsiasi impatto con l'attuale configurazione strumentale in relazione alla emissione di radiazioni. In progetto non vi è l'installazione di nuovi impianti trasmettenti né l'elevazione della potenza degli impianti esistenti pertanto la situazione futura non sarà diversa dalla situazione attuale.

A giudizio di Proponente sono pertanto da ritenersi nulli gli impatti relativi al PSA sulla componente in oggetto.

Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso è l'irradiazione di luce artificiale -lampioni stradali, le torri faro, i globi, le insegne, ecc.- rivolta direttamente o indirettamente verso la volta celeste.

Gli effetti più eclatanti prodotti da tale fenomeno sono un aumento della brillantezza del cielo notturno e una

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

perdita di percezione dell'Universo attorno a noi, perché la luce artificiale più intensa di quella naturale "cancella" le stelle del cielo.

L'illuminazione del piazzale di sosta degli aerei presso l'aeroporto Canova è stata realizzata nel 1999 con attrezzature e montaggio delle stesse a norma della legge regionale pertinente allora vigente LR 22/1997 e risultano ancora a norma anche in confronto con quanto prescritto dalla nuova LR 17/2009.

Il piazzale di sosta aeromobili è illuminato da 7 torri faro ognuna attrezzata con 6 proiettori asimmetrici Philips SNF111 per un totale di 44.31 kW di potenza installata e che vengono completamente accesi durante le fasi di imbarco e sbarco. In fase di accensione notturna di emergenza la potenza di illuminazione del piazzale viene ridotta a 14.77 kW.

Nel PSA oggetto del presente studio, non è prevista l'installazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna. In ogni caso per eventuali future installazioni sarà redatto il "progetto illuminotecnica" di cui all'art. 9 della L.R. 17/2009.

A giudizio del Proponente sono da considerarsi pertanto nulli gli impatti relativi al PSA sulla componente Inquinamento Luminoso.

Salute pubblica

L'analisi di questa componente consiste nella descrizione dello stato di salute della popolazione residente nell'area vasta interessata dall'intervento, sia allo stato attuale sia in un'ipotetica condizione futura di realizzazione del complesso degli interventi valutati nel PSA 2011-2030.

Le valutazioni relative allo stato di fatto delle condizioni di salute vengono condotte dallo SIA attraverso la descrizione di alcuni parametri demografici, tra cui quelli relativi alla mortalità, comprendendo anche l'analisi delle relative cause. Si considera anche la presenza di eventuali fonti di inquinamento già esistenti sul territorio, che costituiscono possibili fattori di rischio per la salute pubblica.

La valutazione degli impatti viene condotta principalmente tenendo conto delle valutazioni effettuate per le componenti atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, rumore e radiazioni, inquinamento luminoso.

I comuni più direttamente interessati dalle attività aeroportuali sono quelli di Treviso (il più densamente popolato della provincia) e Quinto di Treviso. Nonostante il saldo naturale negativo del comune di Treviso, caratterizzato da un basso tasso di natalità e da un elevato indice di vecchiaia, per entrambi i comuni si evidenzia un saldo migratorio positivo che determina una crescita netta della popolazione.

La mortalità nella provincia di Treviso è inferiore rispetto alla media regionale ed è caratterizzata da un eccesso, seppure in calo, di mortalità per incidenti stradali. Le malattie del sistema circolatorio ed i tumori costituiscono comunque le principali cause di morte della popolazione.

Le sorgenti inquinanti attualmente presenti nell'area, con potenziale impatto sulla salute pubblica, sono costituite dalle diverse attività umane che insistono sull'area, tra cui si citano il traffico veicolare, la presenza di scarichi industriali e civili, e l'esistente attività aeroportuale.

Gli impatti sulla salute pubblica sono stati valutati in relazione agli impatti evidenziati per le componenti atmosfera, rumore, suolo e sottosuolo, ambiente idrico, inquinamento luminoso e radiazioni non ionizzanti, selezionando gli aspetti di possibile rilevanza per la salute pubblica e considerando le aree residenziali più direttamente coinvolte dalla presenza dell'Aeroporto in relazione alle modifiche previste nel Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Gli impatti sulla salute pubblica negli scenari di crescita e sviluppo previsti dal PSA sono stati valutati tutti come trascurabili ad eccezione dell'impatto connesso con l'esposizione all'inquinamento acustico (componente rumore) che rappresenta l'aspetto più critico connesso con la presenza e lo sviluppo dell'aeroporto in una zona limitrofa a centri abitati.

A giudizio del Proponente sono stati evidenziati impatti in relazione a:

- a) assenza di criticità rispetto alle previste emissioni in atmosfera (pieno rispetto dei limiti normativi fissati dalla normativa vigente per la tutela della salute umana);
- b) variazione non significativa della qualità delle acque del fiume Sile (per il quale coesistono diversi usi funzionali) in relazione ai previsti sistemi di adeguamento degli impianti di raccolta e trattamento delle acque (nere e meteoriche);

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- c) variazione non significativa della qualità del suolo/sottosuolo (esposizione accidentale per ingestione e contatto dermico) e delle acque sotterranee (usi potabili della risorsa) in relazione ai medesimi sistemi di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento;
- d) l'assenza di variazioni delle sorgenti di emissione delle radiazioni non ionizzanti (pieno rispetto dei limiti normativi fissati dalla normativa vigente per la tutela della salute umana nelle aree di presenza dei recettori sensibili);
- e) l'assenza di installazione di nuovi proiettori per l'illuminazione esterna e la presenza di interventi di mitigazione per la riduzione dell'albedo.

E' stato evidenziato invece un unico impatto collegato con l'esposizione al rumore nelle aree circostanti l'aeroporto, nello scenario di sviluppo aeroportuale al 2030. Esso è stato stimato al netto di importanti interventi di mitigazione proposti, che comprendono variazioni delle rotte di decollo finalizzate a ridurre la popolazione esposta al rumore, la chiusura dell'aeroporto di notte e la bonifica di alcuni edifici ritenuti siti sensibili.

Paesaggio e patrimonio culturale

Le aree oggetto di questo studio ricadono in un contesto fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, nata con funzione militare e aperta successivamente al traffico civile intorno alla metà degli anni '30.

L'area aeroportuale risulta sostanzialmente inscritta in una zona, delimitata a sud dal fiume Sile e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico.

Il Parco Regionale del fiume Sile, che si sovrappone in parte a tale ambito, ha un valore ambientale – naturalistico e storico – culturale riconosciuto e tutelato da tutti gli strumenti di pianificazione.

Il Proponente sostiene che l'analisi condotta, basandosi anche sul modello planivolumetrico delle infrastrutture e dei servizi, rileva che l'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi, principalmente riconducibili ad alcuni tratti urbani e al paesaggio del fiume Sile a sud, non altera significativamente la situazione attuale in quanto non comporta la separazione dei suddetti ambiti.

A detta del Proponente le scelte progettuali sono state sviluppate ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato, attraverso l'ottimizzazione dello spazio disponibile e la razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti.

Il disegno dell'aeroporto è stato bilanciato in modo che ogni elemento abbia una capacità potenziale rapportabile e proporzionata rispetto a quella di ogni altro elemento; lo sviluppo progressivo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, a seguire la domanda di traffico, è stato attuato al fine di evitare sovradimensionamenti, ricercando le soluzioni per il progressivo aumento della capacità delle infrastrutture e dei servizi a partire dai manufatti esistenti.

Il Proponente ritiene che l'impatto paesaggistico complessivo può essere quindi considerato **trascurabile**.

Cambiamenti climatici

L'analisi riguardante il tema dei cambiamenti climatici è inserita come approfondimento specificamente correlato con le problematiche di emissione dei gas serra e, tra questi, delle emissioni di anidride carbonica (CO₂).

La valutazione degli impatti ha utilizzato quale indicatore l'evoluzione del contributo che l'aeroporto di Treviso fornisce al totale delle emissioni di CO₂ registrate a livello provinciale, prendendo per quest'ultimo dato la stima effettuata da ISPRA (il cui ultimo aggiornamento è del 2005).

Confrontando le emissioni aeree di anidride carbonica previste negli scenari futuri con quelle rilevate da ISPRA al 2005 emerge come il probabile contributo dell'aeroporto di Treviso al totale provinciale possa essere considerato trascurabile.

Infatti prendendo come riferimento a scala provinciale l'ultimo dato pubblicato (2005) e ipotizzando, in mancanza di dati previsionali ufficiali, che al 2020 e al 2030 le emissioni di tutti i settori economici restino costanti ed aumentino solo quelle relative al trasporto aereo, emerge come il peso del contributo di tale settore si mantenga al di sotto dell'incremento dell'1% in entrambi gli scenari futuri.

Aspetti socio-economici

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

L'analisi socio economica correlata al PSA dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso è partita dall'analisi della situazione attuale dell'area sulla quale è inserito l'aeroporto. In particolare è stato analizzato in contesto demografico e sociale, il sistema produttivo e logistico e il sistema dei trasporti.

Secondo il giudizio del Proponente l'incremento della mobilità aerea può, infatti, contribuire ad aumentare il livello di efficienza e di produttività delle aziende creando i presupposti per un facile accesso alle aziende fornitrici e ai consumatori finali.

Il Proponente identifica i seguenti benefici:

- introiti aeroportuali;
- capacità di attrarre investimenti esterni alla Regione;
- capacità di trattenere le aziende esterne che già si sono localizzate nel bacino di riferimento;
- offrire alle aziende già presenti nel territorio provinciale e regionale, un elemento per accrescere il loro livello di competitività anche nei confronti delle altre aree limitrofe;
- opportunità di sviluppo per l'export dei prodotti delle aziende nella provincia di Treviso grazie ad una maggiore disponibilità di collegamenti internazionali;
- innalzamento del livello della qualità di vita, grazie alle nuove opportunità di viaggio, o alle maggiori possibilità per chi vive per lavoro o per studio al di fuori del territorio regionale di tornare più spesso;
- incremento del turismo non solo sull'area provinciale in cui si colloca l'aeroporto ma anche su tutto il territorio nazionale;
- incremento del tasso di occupazione direttamente e indirettamente legato all'attività aeroportuale.

In generale in un'analisi costi benefici le componenti di costo da considerare sono due:

- Costi di carattere prettamente economico. In questa categoria rientrano tutte le spese sostenute per il potenziamento e ammodernamento dell'aeroporto e i costi degli interventi intrapresi, direttamente o attraverso terzi, al fine di prevenire, ridurre o riparare eventuali danni all'ambiente derivanti dalle attività operative;
- Costi ambientali. Non essendo direttamente correlati a un valore economico, risultano di più difficile quantificazione. Si tratta infatti di costi implicati da attività economiche che però non trovano espressione in transazioni di mercato e che, generando esternalità negative, vanno a gravare sull'ambiente e la società nel suo complesso.

A giudizio del Proponente quindi la valutazione complessiva degli impatti e dei benefici sul tessuto socio economico locale risulta positiva; l'ampliamento aeroportuale si configura come uno strumento in grado di fungere da volano per economie di spicco locali e non solo, quali ad esempio il settore industriale e turistico, consolidando una fondamentale porta di accesso verso i mercati nazionali ed esteri.

Quadro normativo

La normativa sull'inquinamento ambientale nelle aree circostanti l'aeroporto fa capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale predispose la regolamentazione in materia in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conformemente alle Convenzioni internazionali e alle direttive e regolamenti comunitari concernenti l'ambiente e il patrimonio naturale.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si avvale dell'Enac, per gli aspetti relativi all'aviazione civile. Nella regolamentazione sono definiti gli ambiti di intervento e le responsabilità dei soggetti interessati. Nell'attuazione pratica delle norme relative al rumore sugli aeroporti è in atto un coordinamento tra Ministero dell'ambiente ed Enac, con particolare riferimento al continuo monitoraggio del rispetto delle regole.

La normativa sul rumore aeronautico

Per quanto riguarda la sorgente del rumore, ogni aeromobile deve essere in possesso della certificazione acustica rilasciata a seguito di prove e test eseguiti in occasione del rilascio del certificato di idoneità alla navigazione aerea. Le prove richieste ed i limiti di accettabilità dei valori misurati dipendono dal tipo di aeromobile e devono essere conformi alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Poiché il fastidio percepito dalla popolazione nelle aree circostanti gli aeroporti varia a seconda della persona e del tipo di collettività, è stato necessario definire il clima acustico nelle aree circostanti l'aeroporto mediante criteri oggettivi e misurabili.

La legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995 definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale: per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il DM 31 ottobre 1997 stabilisce una metodologia per la misura del rumore aeroportuale e in particolare disciplina i criteri per l'individuazione delle zone di rispetto per i siti e le attività aeroportuali nelle aree circostanti l'aeroporto, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica.

La definizione delle procedure di abbattimento rumore, che condiziona le zone di rispetto, deve essere conforme a quanto stabilito dal DM 3 dicembre 1999.

Il DM 20 maggio 1999 contiene i criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento e le modalità di predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale.

Per la misura del rumore aeroportuale, considerata la complessità, ISPRA ha emanato una linea guida specifica: "Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale" (Linee Guida ISPRA).

La materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti è disciplinata solo a livello nazionale. L'Unione Europea ha iniziato un'opera di standardizzazione normativa per la gestione del rumore con l'emanazione della Direttiva n.30/2002 e della Direttiva 49/2002.

La Direttiva 2002/30 è stata recepita con il Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 che adotta il metodo dell'approccio equilibrato, rinviando per la sua applicazione alle linee guida pubblicate dall'ICAO. La metodologia consente la gestione della problematica acustica nei casi in cui si rilevi un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate ai sensi del DM 31 ottobre 1997.

La metodologia prevede l'adozione di restrizioni operative, ossia di misure di mitigazione del rumore volte a limitare, ridurre ovvero vietare l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Si sottolinea che le restrizioni operative di velivoli in un determinato aeroporto, possono essere selezionate dalle commissioni aeroportuali come misure idonee di mitigazione esclusivamente nel caso in cui abbiano dimostrato, a seguito di un'analisi economica di costo/efficacia, che risulta inefficace l'attuazione di ogni altra misura o combinazione di misure di contenimento dell'inquinamento acustico.

Le restrizioni operative sono adottate dall'Enac con specifico provvedimento amministrativo su richiesta della Direzione Aeroportuale.

I divieti notturni sono considerati restrizioni operative parziali. Si evidenzia così che Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 modifica la disciplina precedente in materia di divieti notturni. Il Decreto introduce particolari procedure per l'applicazione di restrizioni operative negli aeroporti principali. Viene inoltre pubblicata annualmente la lista degli aeroporti nazionali rientranti in detta fattispecie.

La Direttiva 2002/49 è stata recepita con D.Lgs. n.194 del 19 agosto 2005 che definisce le competenze e le procedure per:

- elaborare la mappatura acustica e le mappe acustiche strategiche
- elaborare ed adottare dei piani di azione per ridurre il rumore
- assicurare l'informazione del pubblico

L'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché dei piani di azione per ridurre il rumore è stata affidata alla responsabilità delle società di gestione.

INTEGRAZIONE settembre 2014

Sul grafico in alto a destra è visibile l'equazione lineare relativa l'analisi di regressione lineare condotta.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Con tale equazione si è calcolato il numero di movimenti aerei necessari a movimentare al 2030 i 4.300.000 passeggeri stimati ed il conseguente numero medio di passeggeri per movimento. L'analisi è stata condotta sulla sola Aviazione Commerciale. Quindi il numero complessivo di movimenti al 2030 sarà dato dalla somma dei movimenti di AC e di AG ovvero 25760 (rispetto ai 29495 movimenti presentati nella versione originale del SIA) + 6487 = 32247 contro i 35983 stimati nella versione originaria del SIA e del MP. Al fine di ottimizzare la popolazione esposta al rumore (popolazione residente all'interno dell'isolivello dei 60 dB(A) di Lva – DM 31/10/1997), si sono riviste anche le percentuali di ripartizione dei decolli tra i Comuni di Quinto di Treviso e di Treviso. Per tale motivo lo scenario al 2020 sarà quindi così composto: 21440 movimenti, rispetto agli iniziali 23500, con il 70% dei decolli su Quinto di Treviso ed il 30% dei decolli su Treviso

Autolimitazione alla schedulazione dei voli di aviazione civile

Al fine di sortire da subito un forte effetto di mitigazione del rumore, in attesa che vengano anche approvate nuove procedure di decollo di tipo noise abatement, oggi non contemplate, il gestore, per la riapertura dello scalo limiterà l'operatività dell'aviazione civile al solo periodo diurno pur essendo l'aeroporto aperto 24h. La soluzione che il gestore ha scelto di impiegare è quella che prevede l'assenza di voli schedulati nel periodo temporale compreso tra le 23 e le 06. Nell'anno 2013 il numero di voli in ritardo, con esecuzione dell'operazione di volo nell'intervallo 23:00 – 06:00, è stato pari a 137, numero evidentemente inferiore a quanto registrato nel 2010, anno di riferimento per lo stato di fatto del SIA, sul quale si sono basate le previsioni numeriche utilizzate per la modellazione degli scenari futuri con il modello di calcolo INM.

Tale intervento è classificato come restrizione operativa e rientra nell'ambito del concetto di Approccio Equilibrato nella gestione del rumore, sancito con la risoluzione A33/7 della 33-esima Assemblea ICAO e riconosciuto nella Direttiva europea 30/2002 (recepita in Italia con il decreto legislativo 13 del 17 gennaio 2005).

L'effetto è estremamente positivo poiché va ben oltre la riduzione numerica dei livelli sonori assicurando il diritto al riposo delle comunità interessate dalle operazioni aeroportuali. Nella seguente tabella, per completezza di informazione, si riporta il numero dei movimenti notturni utilizzati negli scenari analizzati al 2020 e al 2030. Tali numeri rappresentano una stima basata sui voli effettivamente eseguiti, tra le 23:00 e le 06:00, nel 2010. È evidente che, nello studio degli impatti, l'aver attribuito un numero maggiore, rispetto alle stime basate sui numeri realmente riscontrati; di tali operazioni al periodo comprese tra le 23.00 e le 06:00, quando invece queste operazioni tendono a diminuire in virtù di una migliore organizzazione e gestione delle operazioni a terra, ha determinato una sovrastima dei livelli, a garanzia di una previsione conservativa.

Valutato l'impatto socioeconomico dell'attività in essere quantificata in base al numero di posti di lavoro, si consideri che per impatto diretto si intende l'occupazione e reddito legati direttamente all'attività aeroportuale, l'impatto indiretto è quello generato dal sistema economico lungo la supply chain di beni e servizi direttamente riconducibili all'operatività aeroportuale; mentre impatto indotto è derivante dal sistema economico generato dalle spese e consumi effettuati dagli occupati diretti ed indiretti.

Pertanto si stima il numero di posti di lavoro per milioni di passeggeri, che potrebbero derivare per effetto dell'aumento annuale dei flussi di passeggeri nell'Aeroporto Canova di Treviso a 4.311.000 passeggeri per complessivi posti lavoro (indotto + indiretto + diretto), risulta dal confronto fra l'anno 2010 e l'anno 2030 risulta un incremento dell'impatto diretto da 2.043 a 4.095 occupati, impatto indiretto da 2.457 a 4.927; impatto indotto da 1.124 a 2.255.

In dettaglio:

Anno	passeggeri	posti lavoro
2010	2.150.000	5.624
2015	2.905.000	7.599
2020	3.368.000	8.811
2015	3.368.000	10.215

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

2030 4.311.000 11.278

3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Nell'area vasta insistono i seguenti SIC/ZPS:

- SIC IT 3240031 "Fiume Sile da Treviso EST a San Michele Vecchio" & ZPS IT 3240019 "Fiume Sile: Sile Morto e ansa a San Michele Vecchio";
- SIC-ZPS IT 3250016 "Cave di Gaggio" sito a circa 13 Km
- SIC-ZPS IT 3250017 "Cave di Noale" Sito a circa 10 Km
- SIC IT 3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest & ZPS IT 3240011 "Sile: Sorgenti, Paludi, di Morgano e S.Caterina": parte dell'area aeroportuale è interna a questi siti
- SIC-ZPS IT 3240012 "Fontane Bianche di Lancenigo"; sito ai margini dell'aeroporto ad una distanza di circa 8 Km.

Si evidenzia che, nel merito, il Proponente ha presentato una relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, redatta in conformità alla D.G.R. n. 3173 del 10/10/2006, con cui si escludono effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000.

A tale riguardo, l'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) – Servizio Pianificazione Ambientale, in riferimento alla suddetta dichiarazione, ha fornito parere istruttorio favorevole con prescrizioni (Relazione istruttoria tecnica n. 81/2014 del 20/03/2014), recepito dalla Commissione Regionale VIA.

4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME**Osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 152/2006 e controdeduzioni della Commissione Regionale**

Di seguito sono riportate in forma sintetica le Osservazioni elaborate ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 152/2006 pervenute agli uffici UC-VIA.

SINTESI OSSERVAZIONE			
N	DATA	PROT.	MITTENTE
1	04/04/2012	160572/630 107	Sig. Beniamino Sandrini



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE			
<p>- Violazione ed elusione della Procedura di VIA a partire dal 1999. Dal 1999 l'Aeroporto di Treviso si è ampliato e potenziato senza nessun Decreto di Compatibilità Ambientale.</p> <p>- Nel 2002 viene presentata la domanda di VIA per un incremento fruttivo del traffico (che comunque nel frattempo era già cresciuto rispetto al 1999) a cui fa seguito più volte negli anni 2004-2005-2006 la presentazione di documentazione integrativa, fino ad arrivare nel 2007 al Decreto del MATTM con Parere Interlocutorio Negativo.</p> <p>- Il Parere Interlocutorio Negativo del 2007 stabilisce che non devono essere superati i 16.300 movimenti all'anno. Il traffico aereo è comunque aumentato</p> <p>- Nel Febbraio 2011 ENAC ha presentato domanda di Assoggettabilità alla VIA i lavori di totale demolizione e rifacimento della pista di volo. La CTVA si è poi espressa con Parere n°698 del 15/04/2011 dando parere favorevole all'esclusione della procedura di VIA a condizione che il numero totale annuo di movimenti non subisca aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato. Il traffico aereo risulta però aumentato.</p> <p>- A nemmeno un anno di distanza ENAC presenta una richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale sul Master Plan 2011-2030 che ovviamente prevede aumenti della capacità del traffico. Risulta strano che tale richiesta per il Master Plan 2011-2030 venga presentata nel Marzo 2012 con parte di interventi previsti nel PSA già realizzati nel 2011. Nel PSA infatti le varie fasi di sviluppo sono previste a partire dal 2010. Sono stati quindi già eseguiti degli interventi senza la Valutazione di Impatto Ambientale (es. Ampliamento nuovo Terminal, Rifacimento totale Pista di volo, Piazzali AA.MM.). Si fa presente che la Planimetria Generale – Stato di Fatto (TAV. 03) dello SIA riporta la situazione dell'Aeroporto prima degli interventi eseguiti nel 2011. Si fa presente che la Planimetria degli interventi 2010-2015 – Fase 1 (TAV. 08) dello SIA rappresenta lo stato attuale ad oggi dell'Aeroporto di Treviso.</p> <p>- E' evidente il tentativo di frazionare il Progetto per eludere le Procedure di Valutazione Ambientale. In oltre si ritiene che un Piano di Sviluppo Aeroportuale come quello di Treviso che prevede la realizzazione di interventi in più fasi per decenni debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica.</p> <p>L'Osservante riporta tutta una serie di esempi citando le pagine dello SIA e le Tavole/Planimetrie a sostegno di quanto su esposto.</p>			
2	09.05.2012	212730/ 630107	Albino Bordieri per "Fare Treviso"
<p>Lo scrivente osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat". 2. Nello SIA mancano misure di mitigazione/compensazione per salvaguardare l'area protetta. 3. Il 26.01.2012 il Governo ha espresso parere favorevole all'Odg parlamentare 9/4865-AR/121, per l'inserimento nel D.Lgs. 09.05.05 n° 96 del divieto di ampliamenti ristrutturazione e manutenzione straordinaria per gli aeroporti confinanti o vicini a zone SIC e ZPS. 4. Il Decreto VIA n° 398 del 14.05.2007 imponeva all'aeroporto di Treviso il limite di 16.300 voli/anno, <p>Chiede l'immediata sospensione dell'iter di procedura di VIA</p>			
3	10/05/2012	214937/ 630107	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri
<p>La scrivente osserva</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Una violazione all'art. 15 commi 1 e 2 della LRV 10/1999 relativa alla presentazione al pubblico dello SIA, presentazione avvenuta in ritardo e con poca informazione. Richiesto intervento del Presidente della Commissione VIA per disporre Inchiesta pubblica. <p>In allegato raccolta di n°354 firme di petizione per l'applicazione della LRV 10/1999.</p>			
4	10/05/2012	216699/ 630107	Comune di Quinto di Treviso



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE

Osservazioni approvate con Delibera n°15 del 05/05/2012.

Il Comune osserva che:

1. E' anomalo il fatto che ENAC sia da un lato controllore della regolarità degli interventi pianificatori di sviluppo degli aeroporti e controllato in quanto per l'Aeroporto di Treviso è il Proponente della procedura di VIA (QUADRO PROGRAMMATICO).
2. Prima o contestualmente alla Valutazione di Impatto Ambientale il Master Plan deve essere sottoposto anche alla procedura di VAS.
3. Non si può escludere l'eventualità che altri Comuni siano interessati dalle nuove rotte di decollo previste dal PSA.
4. Lo SIA non considera nel traffico aereo i movimenti relativi all'Aeroclub, si chiede al MATTM che valuti il nuovo progetto con riferimento ai 16.300 movimenti previsti più quelli dovuti all'Aeroclub, (il MATTM ha già espresso parere interlocutorio negativo nel Maggio 2007 per l'incremento del traffico)
(QUADRO PROGRAMMATICO).
5. Il Master Plan 2011-2030 non può riguardare interventi o previsioni del 2010 o del 2011 e va in questo senso aggiornato.
6. Tra i Piani considerati manca totalmente il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile. Si tratta di un elemento non trascurabile, in quanto la sensibilità del contesto naturale attorno all'aeroporto è data sia dalla presenza del Parco che dalla presenza di SIC e ZPS.
(QUADRO PROGRAMMATICO)
7. Si evidenzia come alcuni interventi siano già stati realizzati, e non devono quindi comparire nelle opere previste dallo studio, (in particolare il rifacimento della pista).
8. Per altre opere si deve per lo meno verificare la assoggettabilità a VIA in funzione alla dimensione (ampliamento depuratore) a conferma che il Master Plan è un piano e non un'opera, e richiede quindi l'applicazione di procedura VAS,
9. si evidenzia che il progetto presuppone due passaggi autorizzativi ad oggi non verificatisi: il trasferimento del controllo aereo da Aeronautica Militare a ENAV e l'autorizzazione delle nuove rotte di decollo da parte di ENAV. (QUADRO AMBIENTALE)
10. L'incremento dei movimenti potrà avvenire solo dopo la realizzazione delle necessarie infrastrutture per l'operatività dei decolli in direzione est e di quelle a servizio dell'aumento dei passeggeri (viabilità e parcheggi).
(QUADRO PROGRAMMATICO)
11. Gli interventi sulla viabilità previsti dal Master Plan sono assolutamente insufficienti, la previsione di una rotatoria non risolve il problema del traffico sulla Noalese. E' necessario che lo SIA venga integrato con uno studio per la fluidificazione del traffico e che siano individuate le risorse economiche per far fronte a tali interventi (a totale carico della società di gestione). Da considerare anche il problema dei parcheggi e della sicurezza per l'accessibilità pedonale.
12. Le emissioni di inquinanti atmosferici emessi dall'attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto a quelle prodotte da altre sorgenti (traffico stradale, attività industriali, ecc).
(QUADRO AMBIENTALE)
13. Vista l'ubicazione dell'aeroporto in area di vulnerabilità della falda acquifera, è necessario aggiungere nello SIA uno scenario di rischio che tenga conto del potenziale malfunzionamento del sistema di collettamento delle acque e trattamento delle acque meteoriche,
(QUADRO AMBIENTALE)
14. L'operatività tecnica dell'aeroporto sarà fino alle 24 e questo dato deve essere tenuto in considerazione nella formula per il calcolo dei valori LVA. Lo SIA è carente di dati relativi al monitoraggio acustico. Non è condivisa la scelta di tralasciare completamente il calcolo del rumore notturno dalle 22 alle 06, in quanto la componente rumore aeroportuale e rumore traffico sono comunque attive anche dopo le ore 22.
15. La problematica del rumore è particolarmente sentita nel Comune di Quinto che rimane interessato in ogni scenario a tutti gli atterraggi ed è soggetto anche ad un lieve incremento dei decolli.
16. Non si ritiene legittima la considerazione secondo la quale non è possibile confrontare i livelli complessivi del rumore ottenuti dai modelli dello SIA con i limiti di zona previsti dai Piani di Classificazione Comunale perché questi ultimi, a detta del Proponente, non risultano sufficientemente rappresentativi della realtà dei luoghi. Il Piano del Comune di Quinto di Treviso si è posto l'obiettivo di tutela della salute pubblica e di rispetto delle aree a notevole valenza naturalistica. La verifica della congruità degli impatti prodotti dagli interventi in progetto con la pianificazione comunale non può evidentemente essere a discrezione del Proponente e questi pertanto non può sottrarsi al confronto con i limiti di Legge.
17. La nuova prevista taxiway sarà realizzata molto vicino ad alcuni edifici ed è quindi necessario approfondire il problema del rumore in fase di rullaggio.
18. Nella valutazione dell'impatto acustico è stata trascurata la componente del rumore del traffico veicolare non direttamente connesso all'aeroporto, è necessario considerare anche questa componente.

5	10.05.2012	214988	Colesso, De Marchi, Puppinato, Puppinato, Bordignon, Marchi, Cafero
---	------------	--------	---

Lo scrivente osserva che:

- Nei dintorni dell'aeroporto di Treviso sono presenti numerose scuole che si trovano nelle traiettorie di volo.
- Considerato il relativo aumento dei voli, lo SIA configura scenari futuri per la componente rumore di assoluto allarme,
- il DPCM 14/11/1997 prevede per la classe I un valore limite assoluto di immissione diurno di 50 dB,
- le curve di isolivello mostrano per le scuole negli anni futuri valori LVA tra 60 e 65 dB e per altre poste al di fuori valori comunque superiori a 50 dB.

Chiede di respingere la proposta progettuale.

6	10.05.2012	214981/ 630107	Legambiente di Treviso
---	------------	-------------------	------------------------



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE			
<p>Lo scrivente osserva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Che l'Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat". - Che alcune abitazioni del Comune di Quinto di Treviso e di Treviso sono adiacenti alla recinzione dell'aeroporto. - Che bisogna tenere conto dei contenuti delle Leggi Regionali 40/1984, 8/1991 e 11/2004 volte a tutelare e valorizzare il particolare ambito territoriale e la vita dei cittadini. - Che il potenziamento dei voli dell'aeroporto aumenterebbe ogni forma di inquinamento e le misure di mitigazione non servirebbero a nulla. - La mancata conformità degli aspetti edilizi del Master Plan rispetto alla normativa ambientale del Parco del Sile che non ammette nuove costruzioni. 			
7	10.05.2012	214960/ 630107	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri
<p>Gli scriventi osservano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il PSA prevede un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma risultando non coerente con la programmazione a livello regionale e provinciale (QUADRO PROGRAMMATICO), 2. Il PSA si rivela carente e non aggiornato in riferimento al Piano di rischio aeroportuale che nella sua stesura dovrebbe coinvolgere anche i Comuni di Quinto di Treviso e Treviso. La Tav. del PSA n° 11 "Zone di rischio" non è aggiornata alle attuali prescrizioni (QUADRO PROGRAMMATICO), 3. Nel quadro programmatico dello SIA non viene fornita espressa indicazione del grado di coerenza del PSA con il Piano Ambientale del Parco del Sile, si pongono in evidenza soprattutto tre problematiche: <ol style="list-style-type: none"> a) taglio capitozzatura alberi , b) parte del sentiero luminoso della pista è inserito all'interno del Parco del Sile, le norme del Parco considerano questo elemento come "detrattore del paesaggio". L'impianto di aiuti visivi dell'aeroporto deve essere subordinato alla stipula di un'apposita convenzione con l'Ente Parco, convenzione che attualmente non esiste. c) Lo SIA dichiara che alcuni interventi eseguiti nel 2011 hanno interessato una zona del Parco del Sile individuata come "Zona a urbanizzazione controllata", mentre in realtà la zona è classificata come "Zona di ripristino vegetazionale" (QUADRO PROGRAMMATICO), 4. Nella caratterizzazione dello Stato di fatto dello SIA manca per l'intorno aeroportuale un monitoraggio in grado di fornire un adeguato livello di informazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria. La stima delle emissioni inquinanti per i diversi scenari temporali futuri risulta carente e/o incerta. (QUADRO AMBIENTALE), 5. Non viene indicato che parte del sedime aeroportuale ricade in zona considerata dal PRG di Treviso "Terreno pessimo". Il PRG in questi casi da particolari indicazioni per la progettazione degli interventi a cui bisogna attenersi. (QUADRO AMBIENTALE), 6. Lo SIA non menziona aspetti importanti per la giusta caratterizzazione dell'ambiente idrico quali ad es. l'importanza dei fiumi di risorgiva, presenza di numerosi pozzi privati pescanti, la falda freatica ecc., inoltre si fa presente che i Comuni di Treviso e di Quinto sono compresi nelle aree di tutela quantitativa degli acquiferi. (QUADRO AMBIENTALE), 7. Lo Studio risulta carente per quanto riguarda gli aspetti naturalistici. La descrizione del fenomeno birdstrike manca di dati statistici ufficiali e di un piano di prevenzione controllo. Manca l'analisi delle procedure per allontanare la fauna selvatica. L'impatto rumore è tenuto in considerazione solo per l'avifauna e non per la fauna vertebrata e invertebrata. Il monitoraggio faunistico, floristico e vegetazionale è limitato. (QUADRO AMBIENTALE), 8. La componente rumore nello stato attuale e nella previsione degli scenari futuri si rivela non coerente con i piani di classificazione acustica in vigore nei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso. Nel caso di Treviso c'è un piano datato 2001 che non ha recepito la zonizzazione acustica aeroportuale. (QUADRO AMBIENTALE) 9. Nello SIA in esame non si riportano Studi effettuati sulla salute pubblica relativi agli intorni aeroportuali, tipo Studio S.E.R.A., HIENA ecc.(QUADRO AMBIENTALE), 10. Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso c'è una totale assenza di considerazioni relative al possibile impatto sulla fauna, (QUADRO AMBIENTALE), 11. Il traffico veicolare sulla Noalese, unica via di accesso all'aerostazione è già pari a quasi il doppio del limite previsto dalla normativa. L'introduzione di una rotatoria potrebbe ridurre numero e gravità di incidenti, ma comunque l'effetto sulla congestione sarebbe minimo.(QUADRO AMBIENTALE), 12. L'analisi dei cambiamenti climatici è carente e manca un elenco delle sorgenti fisse emissive di anidride carbonica. (QUADRO AMBIENTALE), 13. Nello SIA manca un'analisi sulla produzione, gestione e smaltimento dei rifiuti. (QUADRO AMBIENTALE), 14. Nello SIA non viene presa in esame la tutela del patrimonio agroalimentare (radicchio rosso di Treviso) (QUADRO AMBIENTALE). 			
8	16.05.2012	214975	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE

Gli interventi principali previsti dal Progetto Esecutivo determinando inevitabilmente un marcato incremento della capacità oraria dei voli. Con prospettive di mix di flussi e nei volumi di traffico incompatibilmente superiori ai vincoli posti dal Decreto di VIA “Parere interlocutorio negativo”.

Il potenziamento dei voli avviene principalmente come effetto dei seguenti interventi:

1. rifacimento della pista e rullaggi;
2. configurazione del raccordo B verso il piazzale aeromobili come high speed runway exit;
3. configurazione back track pad pista 07 per aeromobili flotte Boeing 767-300;
4. riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time;
5. Installazione ILS Categoria II/III pista 07;
6. installazione PAPI pista 25;
7. nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazze/raccordi.

Il potenziamento dei voli appare evidente anche dagli indici di utilizzo elaborati dall'Atlante Aeroporti proposto dallo studio OneWork Nomisma KPMG.

9	18.05.2012 e 14.06.2012	230672/ 630107 e 277351/630 107	Consiglieri Comunali di Treviso
---	-------------------------------	---	---------------------------------

Gli scriventi osservano che:

- il tipo di procedura da adottare avrebbe dovuto essere quello della VAS, tenuto conto che l'intervento riguarda un ampio territorio.
- La mancanza delle analisi delle possibili alternative all'intervento sull'aeroporto.
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e il doc. Sistema Nazionale integrato dei Trasporti non tengano in considerazione lo scalo di Treviso come oggetto di potenziale sviluppo.
- il Programma Regionale di Sviluppo segnala le debolezze strutturali proprie dell'aeroporto di Treviso per la mancanza di collegamenti ferroviari e di adeguati collegamenti stradali.
- Il PTRC vigente non indica la necessità di ampliare l'aeroporto di Treviso.
- La VIA non considera la compatibilità del Piano con il Piano dell'Ente Parco del Fiume Sile.
- Non sono previste le misure compensative per l'aumento di inquinanti derivanti dagli aeromobili e dal traffico terrestre.
- Il rilevamento della qualità dell'aria effettuato da ARPAV ha evidenziato inammissibili superamenti del limite massimo per il PM10.
- Non sembra sia stata valutata l'incidenza ambientale delle opere nelle diverse fasi di realizzazione.
- Non è stato adeguatamente considerato il Piano di Tutela delle Acque Regionale.
- Non è sufficientemente approfondita l'analisi dell'impatto degli scarichi idrici recapitati sul Fiume Sile.
- Per quanto riguarda la zona di risorgiva non è stato adeguatamente valutato il danno da inquinanti derivanti dagli aeromobili in fase di decollo e atterraggio.
- E' inevitabile il fenomeno di birdstrike.
- Non vengono considerati gli effetti di frammentazione ambientale.
- Non è stata sufficientemente esplicitata la specifica competenza delle figure professionali che hanno redatto il documento (secondo DGRV 3173/2006 All. A cap.2).
- Nello SIA non sono prese in considerazione le aree a maggior pregio naturalistico.
- La circolare ENAC OPT 01 è citata nella revisione 00, ma attualmente siamo alla revisione 02 dove i contenuti sono variati molto rispetto a quelli considerati.
- Lo stato di collasso della viabilità in prossimità dell'aeroporto è di tutta evidenza. E' anche evidente che l'aumento di numero di passeggeri comporterà un notevole aumento dei flussi veicolari che porteranno ad una congestione totale della viabilità principale (Noalese).
- Lo SIA individua come Comuni coinvolti solo quelli dove è localizzato l'intervento e non tutti i Comuni interessati dall'impatto, mentre l'impatto riguarda anche altri Comuni limitrofi: Zero Branco, Preganziol e Casier.

10	15.05.2012	223599	Alessandro Sottana
----	------------	--------	--------------------

Lo scrivente osserva che:

- In nessun elaborato grafico del PSA c'è l'indicazione del sentiero luminoso all'interno del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, considerato elemento detrattore dal Piano Ambientale del Parco.
- Lo scalo non è in possesso di alcun decreto di compatibilità ambientale positiva progressiva. Il numero di movimenti autorizzato massimo è di 16,300/anno ma nell'anno 2010 siamo già a 20.558 movimenti.
- La mancanza di invio del PSA da parte del proponente al Comune di Morgano dove è presente uno dei due siti Rete Natura 2000 più vicini all'aeroporto.
- L'impatto ambientale non è stato valutato in modo appropriato tenuto conto del lungo orizzonte temporale considerato 2030.
- Nello SIA compaiono solo generiche affermazioni in merito alla futura bonifica acustica.
- E' emerso il fatto che il gestore aeroportuale estende l'operatività dello scalo fino alle ore 24, è evidente il non rispetto della legge che dispone voli fino alle 23.
- E' carente la valutazione delle immissioni di inquinanti nella componente acque.
- Non viene scritto nulla sulla modalità di scarico del carburante in condizioni di emergenza.
- La nuova localizzazione del deposito carburanti e la non precisata iniziativa commerciale (ristoranti) non sono compatibili con la presenza di Ville Venete.
- La perdita del valore immobiliare degli edifici nell'intorno aeroportuale (danno socio-economico).



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE			
11	15.05.2012	DVA-2012-0011579	Dante Nicola Faraoni
Lo scrivente osserva che: - Sono disponibili misurazioni molto recenti effettuate nei pozzi artesiani vicini al sedime aeroportuale con il grado di inquinamento da mercurio. Tali misurazioni non sono riportate nello SIA. Fa presente dell'esistenza di due delibere comunali (Treviso e Quinto di Treviso) con il divieto di utilizzo delle acque dei pozzi.			
12	21.05.2012	231969	Zuliani Giancarlo
Lo scrivente osserva che: 1. Nel corso del 2011 ci sono stati 102 superamenti della soglia consentita della concentrazione PM10 contro i 35 consentiti. Nell'ottica della riduzione del livello attuale dell'inquinamento atmosferico, il raddoppio dei voli, passeggeri e trasporti a terra peggiorerà in modo consistente la già dimostrata disastrosa situazione attuale. 2. Nel 2009 è stato effettuato un monitoraggio sul rumore da parte di ARPAV su tre punti (scuola materna, casa di riposo e condominio) e veniva rilevato che i valori limite di immissione stabiliti dal DPR 142/2003 venivano superati (70 dB diurno e 60 dB notturno). Va evidenziato poi che l'eventuale fase cantieristica produrrebbe un ulteriore aggravio sia acustico che viabilistico. 3. Lo stato di collasso della viabilità in prossimità dell'aeroporto è di tutta evidenza. E anche evidente che l'aumento di numero di passeggeri comporterà un notevole aumento dei flussi veicolari che porteranno ad una congestione totale della viabilità principale (Noalese).			
13	10.05.2012	214975/ 630107	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri
Gli scriventi osservano che: <ul style="list-style-type: none"> • è necessaria una valutazione ambientale unitaria dell'opera. La suddivisione del Progetto è un modo per evitare la sottoposizione dello stesso alla Valutazione di Impatto Ambientale, • nello SIA non sono state valutate alternative al Progetto e nemmeno l'opzione Zero, • la Direttiva VIA è stata violata ed elusa a partire dal 1999 quando è iniziata la procedura dell'aeroporto di Treviso • nel 2006 la Commissione VIA esprime parere negativo all'incremento del traffico aereo, con prescrizioni e nel 2007 il MATTM emana parere interlocutorio Negativo alla compatibilità ambientale dell'Aeroporto di Treviso con obbligo di prescrizioni. Nonostante questo nel 2007 viene incrementato il traffico aereo e viene realizzata la nuova aerostazione, • ad oggi le prescrizioni sopracitate non sono state ottemperate, in particolare si ricorda la prescrizione del parere interlocutorio negativo che chiedeva di presentare una nuova istanza di VIA entro tre mesi dallo stesso, quindi entro l'inizio 2008 e che fino alla conclusione della stessa istanza i movimenti aerei non potevano superare i 16.300/annui, • nel 2011 solo dopo la conclusione della gara d'appalto per il rifacimento totale della pista dell'aeroporto viene richiesta la verifica di esclusione VIA per i suddetti lavori. Il MATTM concede l'esclusione VIA a patto che le opere non servano ad incrementare il traffico aereo, (come se gli interventi realizzati non comportassero un ulteriore e progressivo incremento delle attività di volo). • Le stime degli impatti acustici, gassosi e delle curve di isorischio descritte nello SIA non rispecchiano gli scenari di traffico al 2010, 2020 e 2030, e la documentazione disponibile non consente una verifica trasparente dei modelli di elaborazione utilizzati. (QUADRO PROGETTUALE). • In occasione degli interventi di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel 2011, la Società di gestione ha chiesto all'Ente Parco del Sile l'autorizzazione di taglio/ capitozzatura di alberi interferenti. Non è stata rispettata la corretta procedura di VincA e l'intervento non è dichiarato nello SIA depositato il 09 marzo 2012. Si ritiene quindi sia stato violato l'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat". 			
14	21.05.2012	232171	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso" e altri
1) L'Aeroporto è raggiungibile solo dalla SR515 Noalese già in situazione critica per il traffico (nell'ora di punta è quasi il doppio del limite previsto dalla normativa – 1.104 veicoli/h contro 600 veicoli/h – DM 05/11/2001), la prevista rotatoria davanti al terminal passeggeri non sarà sufficiente a risolvere la situazione di congestione. Il PSA a tale riguardo non risulta coerente con la programmazione a livello regionale (PTRC Regione Veneto) e provinciale (PTCP Provincia di Treviso), in particolare con il PTCP provinciale che propone una linea di metropolitana leggera con relativa stazione di progetto nei pressi dell'aeroporto. Il PSA prevede invece un trasporto intermodale complementato solo attraverso mezzi su gomma. Va inoltre sottolineato che il Parere n°698 del 15/04/2011 espresso dalla CTVA che concesse Parere Favorevole con prescrizioni all'esclusione di VIA agli interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture dell'Aeroporto di Treviso, a pag. 5 riportava "...si considera la previsione di un'apposita fermata del futuro sistema metropolitano di superficie SMFR evidenziando la posizione strategica dell'Aeroporto", appena un anno dopo tale progetto sparisce dalla documentazione dello SIA presentato. Gli attraversamenti pedonali per l'accesso e l'uscita all'/dall'Aeroporto sono disordinati, mettono a rischio la sicurezza dei pedoni e contribuiscono ulteriormente alla congestione del traffico. Un altro fattore che peggiora la situazione del traffico è la carenza e l'elevato costo dei parcheggi in prossimità dell'Aerostazione che costringono l'utilizzo di parcheggi liberi anche a distanza di circa 1 Km dall'Aeroporto e conseguenti spostamenti a piedi dei passeggeri da e per l'aeroporto con bagagli su di una strada per tratti priva di marciapiedi lungo il ciglio. Il PSA non prevede nessuna opera di mitigazione come ad esempio l'allargamento delle sedi stradali, la realizzazione di marciapiedi, la realizzazione di piste ciclopedonali, ecc.			



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE			
15 (come la 3)	21.05.2012	232262	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso” e altri
<p>La scrivente allega petizione in cui si osserva</p> <p>2) Una violazione all’art. 15 commi 1 e 2 della LRV 10/1999 relativa alla presentazione al pubblico dello SIA, presentazione avvenuta in ritardo e con poca informazione. Richiesto intervento del Presidente della Commissione VIA per disporre Inchiesta pubblica.</p> <p>In allegato la raccolta di 653 firme relative alla petizione per l’applicazione della LRV 10/1999 e comunicazione della Provincia di Treviso in merito alla presentazione al pubblico indetta per il 04.04.2012 presso la sede del Comune di Quinto di Treviso.</p>			
16	21.05.2012	232286	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso” e altri
<p>l’Aeroporto di Treviso confina con il Parco Naturale del Fiume Sile SIC IT 3240028 tutelato dalla Direttiva 92/43/CEE “Habitat”.</p> <p>Lo scrivente osserva che in data 01/06/2012 la Società AerTre S.p.A. ha fatto richiesta per taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell’Aeroporto di Treviso in aree ricadenti nel Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e al Sito Rete Natura 2000 SIC IT3240028.</p> <p>Il taglio/capitozzatura è giustificato dalla Società di Gestione al fine di garantire la sicurezza dei voli.</p> <p>L’autorizzazione concessa da Direttore del Parco per il taglio della vegetazione è stata data in deroga senza essere stata sottoposta a corretta procedura di VINCA.</p> <p>Si allega nota del Deputato on. A. Zanoni che ha esposto alla Commissione Europea la questione dell’eventuale “Mancato rispetto dell’art. 6 della direttiva 92/43/CEE “Habitat” in zona SIC IT3240028 “Fiume Sile dalla sorgenti a Treviso Ovest” prot. E-003886/2012 del 13.04.2012.</p> <p>Si allega richiesta di autorizzazione al taglio/capitozzatura da parte di AerTre e l’autorizzazione rilasciata dal Direttore del Parco.</p> <p>Lo scrivente allega documentazione fotografica che attesta il taglio di 500 mq di vegetazione erbacea ed arbustiva e 500 ml di vegetazione arborea, ritenendo si tratti di prelievo di risorse ambientali all’interno del SIC: operazione che doveva essere sottoposta a Vinca prima di essere autorizzata.</p>			
17	21.05.2013	232295	Dante Nicola Faraoni Presidente associazione “Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’Aeroporto di Treviso” e altri
VEDI OSSERVAZIONE N. 13			
18	18.05.2012	230672	Consiglieri Comunali di Quinto di Treviso
<p>Gli scriventi osservano che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La presenza del parco naturale del Fiume Sile è incompatibile con lo sviluppo dell’aeroporto. 2. Sono stati prodotti tagli e capitozzature a molti alberi in deroga alle norme del Parco. 3. Il sentiero luminoso dell’aeroporto è considerato “Elemento detrattore del paesaggio”. 4. C’è un alto rischio di birdstrike e di danni che l’inquinamento acustico, dell’aria, del suolo e dell’acqua procureranno alle specie viventi. 5. Il Comune di Quinto è interessato da bacini idrici importanti per la presenza di risorgive e tutelati dalla LRV 23/2009 che promuove iniziative a tutela delle risorgive non compatibili con gli agenti inquinanti prodotti dall’aeroporto. 6. L’inquinamento dell’aria risulta non correttamente misurato. 7. La produzione di prodotti agroalimentari come ad esempio il radicchio rosso di Treviso è incompatibile con gli agenti inquinanti prodotti dall’attività dell’aeroporto. 8. I monitoraggi per l’inquinamento acustico non si sono rilevati sufficienti per una corretta valutazione, inoltre in fase di decollo e di atterraggio gli aerei passano radenti sulle abitazioni di Quinto di Treviso. Si segnala anche la presenza di numerose scuole (recettori sensibili). 9. L’aumento delle attività aeroportuali provocherà una congestione del traffico sulla Noalese, unica via di accesso all’aeroporto. 10. Nel comune di Quinto in prossimità dell’aeroporto sono presenti le scuole frequentate da centinaia di bambini, sottoposti a rumore, inquinamento aria e potenziale pericolo incidenti;. 11. L’aumento della attività aeroportuali sta producendo una perdita dei valori dei beni immobiliari vicini all’aeroporto. 			
19	29/04/2013	180299	Comune di Quinto di Treviso



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

SINTESI OSSERVAZIONE

Lo scrivente contesta il superamento del numero di voli pari a 16.300 movimenti/anno prescritto nel DEC. 14 Maggio del 2007. Si osserva che nella Documentazione Integrativa presentata nell'Ottobre 2012 il Proponente dichiara che il Parere Interlocutorio Negativo espresso dal Ministero dell'Ambiente non a valenza limitativa in quanto:
 Ai sensi dell'art. 687 del Codice della Navigazione nel settore dell'aviazione civile l'unica autorità di regolazione è l'ENAC; il limite di 16.300 movimenti/anno non è un dato rappresentativo di un limite ambientale ma è riferito al traffico del 2004; in ogni caso il Parere è stato reso in un procedimento che oggi è formalmente archiviato senza alcuna prescrizione e/o precisazione da parte dello stesso MATTM.
 Il Comune di Quinto di Treviso ritiene che se anche l'art. 687 del Codice della Navigazione attribuisce a ENAC l'autorità come unico Ente di regolamentazione, questo non lo esima dal rispetto delle disposizione del MATTM.
 Il DEC. 14 Maggio del 2007 ha disposto che "in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà consolidarsi allo scenario previsto per il 2010, la nuova Istanza di VIA del Maser Plan dovrà essere presentata inderogabilmente entro tre mesi dal presente provvedimento; resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale di voli superiore a circa 16.300 (dati riferiti al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dall'approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 Novembre 2000".
 Contrariamente a quanto asserito da AerTre S.p.A. la circostanza che il predetto Parere Interlocutorio Negativo sia stato oggi formalmente archiviato, non significa che il numero di movimenti annui stabiliti dal medesimo Decreto possa essere aumentato a dismisura senza che la nuova procedura di VIA sia stata positivamente conclusa.
 Inoltre la nuova Istanza di VIA è stata presentata tardivamente rispetto al termine di tre mesi posto dal Decreto
 Si ricorda inoltre la sentenza del TAR Veneto su istanza di Italia Nostra Onlus per: "l'annullamento del provvedimento della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Prot.DVA-2011-0010666 del 05/05/2011 – avente ad oggetto l'esclusione della procedura di VIA del progetto Aeroporto Antonio Canova di Treviso. Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 25/5/2011 parte I n. 120".

20	29/04/2013	180157	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri
-----------	------------	--------	--

- 1) Componente rumore. Lo scrivente osserva che anche se lo scalo ha chiusura notturna si dovrebbe comunque tenere conto del traffico indotto nelle strade di collegamento all'aeroporto. Si fa inoltre presente che il Proponente dichiara che "la zonizzazione aeroportuale del 2003 è divenuta obsoleta. Parimenti sono da considerarsi obsoleti i piani di classificazione acustica comunali che, di fatto non adeguano i limiti acustici del dintorno aeroportuale rispetto alla presenza di una struttura di rilevanza nazionale". Si osserva che fino a che non venga stabilito dall'Autorità Competente una modifica al Piano di Classificazione Acustica Comunale i limiti da esse imposta sono validi a tutti gli effetti di Legge. Nella Documentazione Integrativa ci sono approssimazioni non trascurabili nei modelli previsionali sia rispetto ai ricettori presi a riferimento sia in riferimento alla popolazione effettivamente insediata nel territorio e questo non permette di valutare correttamente l'entità dell'impatto acustico dei diversi scenari analizzati.
- 2) Modello di simulazione INM. Il modello utilizzato è molto semplificato e per la sua calibrazione vengono considerati solo due punti, uno dei quali si trova inoltre lontano dalla pista Il modello viene ritenuto calibrato ma non si fa riferimento alcuno al margine di incertezza del modello né alle misure con le quali viene effettuato il confronto. Nella documentazione non vi è inoltre alcun riferimento ai valori dei parametri meteorologici. Vi è un ambiguo utilizzo dell'incertezza insita nel modello di calcolo, una corretta e cautelativa valutazione dell'incertezza del modello INM potrebbe produrre risultati di simulazione con valori prossimi o superiori a quelli consentiti.
- 3) Valutazione di Incidenza. La valutazione rispetto l'effetto della perturbazione alle specie faunistiche di interesse comunitario determinato dall'inquinamento acustico non è suffragata da sufficienti prove sperimentali e da altre evidenze scientifiche.

21	30/04/2013	181310	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri
-----------	------------	--------	--

- Superamento del numero di voli rispetto a quanto previsto dal DEC/2007. COME N°1.
- Gli scriventi allegano all'osservazione un Esposto da loro fatto alla Procura di Treviso avente ad oggetto "Esposto relativo al rispetto del limite vigente di 16.300 movimenti annui autorizzati sull'Aeroporto di Treviso A. Canova".
- Gli scriventi allegano all'osservazione alcune lettere di cittadini del Comune di Quinto di Treviso alla Società di Gestione AerTre S.p.A. con richieste di risarcimento danni per danneggiamento tetti dovuto al sorvolo a bassa quota di aeromobili e relativa corrispondenza intercorsa.
- Gli scriventi allegano all'osservazione la denuncia per voli notturni al Comando Provinciale dei Carabinieri di Treviso a firma del Presidente del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso. Si denunciano movimenti aerei nella fascia oraria dalle 23,00 alle 06,00 in contrasto con quanto prevede il DPR 11/12/1997 n°496 così come modificato dal DPR 09/11/1999 n°476 all'art.5 che recita "...sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23,00 alle ore 06,00 locali". Si fa presente che eventi di questo tipo si verificano frequentemente provocando, oltre ai danni per la salute, anche notevoli disturbi al sonno dei cittadini.

22	30/04/2013	181312	Dante Nicola Faraoni per il Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso ed altri
-----------	------------	--------	--

- 1) Il nuovo deposito carburanti e la nuova postazione VV.FF. sono previsti a ridosso di Villa Brilli-Mandrizzato-Busatto un villa veneziana settecentesca di grande pregio architettonico che rientra nella "Carta delle Ville Venete, Complessi ed Edifici di pregio architettonico del PTCP Provincia di TV (Tav. 4-3-XII)". Tali opere sono difficilmente compatibili con la presenza della Villa e richiedono quantomeno la previsioni di opere di mitigazione a protezione del monumento storico. Nell'intono aeroportuale sono inoltre presenti molte altre ville storiche e lo sviluppo del Masterplan va sicuramente configurato e pensato anche in funzione di questo patrimonio storico/artistico.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

pag. 50/73

Le sopraccitate osservazioni risultano trasmesse anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, quale autorità competente in materia, e nel merito sono state considerate e valutate al fine della formulazione del parere regionale.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Pareri degli Enti

Di seguito sono riportati in forma sintetica i pareri, le note ed eventuali richieste di integrazioni espressi dagli enti competenti.

N.	DATA	PROT.	MITTENTE	COMMISSIONE REGIONALE VIA
SINTESI				
1	20.04.2013	181631	Provincia Treviso	
Lo scrivente ritiene che il progetto in esame non ha contenuti tecnici necessari al rilascio di alcuna autorizzazione da parte degli uffici provinciali, che non vada oltre a un generale parere di massima sull'ampliamento dell'aeroporto, per il quale l'Amministrazione scrivente si riserva di esprimersi in seno alla Commissione regionale VIA.				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
2	02.05.2013		Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	
Lo scrivente evidenzia che il Masterplan del 2007 ha ricevuto parere negativo con Provvedimento Direttoriale DSA DEC 2007 398 del 14.05.2007. Nel 2011 il progetto per il rifacimento della pista viene escluso dalla procedura VIA a condizione che non aumentino i voli annui. Nel 2012 ENAC propone di nuovo istanza per Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan): in merito a questa procedura il Ministero chiede chiarimenti relativamente all'andamento del numero dei voli dello scalo e alle strutture realizzate successivamente all'emanazione del decreto; inoltre diffida l'ente gestore ad astenersi dal superamento del numero dei voli (16.300 annui) stabilito col provvedimento del 2007 sopraccitato.				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
3	06.06.2013	241943	Provincia di Treviso	
Lo scrivente ritiene che il progetto in esame non ha contenuti tecnici necessari al rilascio di alcuna autorizzazione provinciale e informa che sono state individuate le seguenti considerazioni che verranno espresse in seno alla Commissione regionale VIA:				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
<ol style="list-style-type: none"> 1) Il Quadro di Riferimento Progettuale risulta oltremodo lacunoso. A titolo esemplificativo si evidenzia che nella parte relativa alla gestione dei rifiuti non si è tenuto conto che la demolizione di alcune infrastrutture prevista nel PSA potrebbero portare alla luce situazioni di contaminazione ambientale del terreno. 2) Componente aria. Il monitoraggio fa riferimento come “punto zero” ai valori rilevati nel 2010 con un numero di voli pari a 20.588/anno, tale monitoraggio è stato condotto con tempistiche troppo brevi e considera gli effetti unicamente sui Comuni di Treviso e Quinto di Treviso mentre all'interno dell'area coinvolta sono individuate anche porzioni di territorio dei Comuni di Paese, Preganziol, Zero Branco e Casier. Nella documentazione del monitoraggio non vi è alcuna previsione relativa alle varie fasi di sviluppo ed in particolare al 2030. 3) Recettori. Non viene motivata la scelta dei recettori per l'inquinamento atmosferico. Sono considerate solo le scuole e non le abitazioni presenti nell'area di studio, non vengono esplicitate le concentrazioni attese presso i siti considerati ma solo il possibile contributo dato dall'aeroporto. Nella documentazione progettuale manca la definizione da parte del Proponente di un preciso piano di monitoraggio e/o sorveglianza dello stato della Qualità dell'aria che copra il periodo fino al 2030 e individui in via programmatica il posizionamento delle stazioni di misura, la tempistica, la durata e la frequenza di prelievo e la tipologia degli inquinanti monitorati. Si ricorda a tal proposito che la normativa vigente prevede un periodo minimo di monitoraggio che copra il 14% dell'anno ovvero circa 8 settimane equamente distribuite nel corso dell'anno. 4) CO₂. Preoccupante il raddoppio delle emissioni di CO₂ previsto al 2030: da +49% a +88%. Le uniche mitigazioni proposte per il miglioramento della qualità dell'aria riguardano il traffico stradale che però rappresenta solo il 25% delle emissioni di CO₂, il restante 75% è da imputare al traffico aereo. 5) Componente acqua. Si rileva la necessità di aggiornare il “Piano Sversamenti Occasionali” datato 23/11/2011 estendendo tale protocollo alle aree del Progetto in esame. Si rammenta inoltre che ogni scarico dovrà sottostare alle disposizioni del “Piano di Tutela delle Acque della Regione” e si segnala che il fossato in Via Noalese scelto come corpo recettore degli scarichi non sembra avere le caratteristiche di un vero e proprio corpo idrico superficiale. 6) Non viene detto niente riguardo i liquidi residuati delle operazioni de-icing e anti-icing né sulla natura dei liquidi stessi. 7) Impatto acustico. Citando il DPCM 14/11/1997 si solleva il fatto che viene omesso dallo SIA, tranne che per alcuni siti sensibili, un monitoraggio del rumore aeroportuale al di fuori della zonizzazione acustica. Sottolinea che dovrebbero essere elaborate “Mappe di Contrasto” nella quali far risultare il Livello Equivalente di Rumore fino alle ore 23,00. Si sottolinea inoltre come nella previsione degli scenari futuri 2020-2030 nelle nuove rotte PBN non siano leggibili e convincenti i livelli acustici ipotizzati. 8) Rispetto alle integrazioni volontarie 2012 si rileva la carenza di recettori sia all'interno che all'esterno della classificata Zona A. Inoltre nelle previste nuove rotte PBN si denuncia il fatto che coinvolgendo zone abitate di altri Comuni come Casier, Preganziol, Zero Branco e parte urbana di Treviso, tali zone andrebbero sottoposte ad una specifica riclassificazione acustica potenziale. 9) Aspetti viabilistici. Si ritiene necessaria un'integrazione della documentazione presentata che analizzi maggiormente la situazione del traffico su tutta la rete contermini e afferente allo scalo aeroportuale, specialmente del traffico veicolare sulla SR515 che oggi già manifesta significativi fenomeni di intasamento deve essere approfondito/valutato l'effetto dell'incremento di traffico veicolare potenziale previsto nel Masterplan. 				



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

<p>10) Riguardo i posti di sosta si invita a non ridurre lo standard di 500 posti auto/1 milione di passeggeri consigliato da ENAC.</p> <p>11) Componente paesaggio e incidenza visiva dell'intervento. Si premette che alcuni ambiti aeroportuali ricadono in aree per cui è necessaria l'autorizzazione paesaggista prevista dal D.Lgs. 42/2004 e che non è allegata al Masterplan la Relazione Paesaggistica - Documentazione prescritta dal DPCM 12/12/2005. Si richiede la presentazione di nuovi Elaborati Grafici con elementi di dettaglio sullo stato di fatto e di progetto, sezioni longitudinali della pista, skyline che evidenzino altezze, percezioni dell'edificato in progetto in coerenza con l'inserimento paesaggistico.</p> <p>12) Valutazione di Incidenza Ambientale 2012. Si sottolinea che non appare esaustiva. Gli interventi previsti come "l'adeguamento della recinzione" devono essere previsti in termine di permeabilità ecologica. Non viene precisata l'ubicazione delle previste macchie arboree-arbustive autoctone, macchie che potrebbero avere effetti positivi o meno rispetto al richiamo di specie animali e/o di attenuazione del rumore a seconda della loro localizzazione.</p> <p>13) Si ritiene necessario un approfondimento delle analisi sul fattore perturbativo rappresentato dagli scarichi idrici, si ritiene che gli Habitat presenti sia fortemente influenzati dal grado di eutrofizzazione dell'acqua e che pertanto non deve essere alterata.</p> <p>14) Si fa inoltre riferimento al fattore di inquinamento luminoso nelle ore notturne.</p>				
4	09.07.2013	293249	Genio Civile di Treviso	
Lo scrivente esprime parere favorevole di massima tuttavia nelle successive fasi progettuali dovranno essere valutati approfondimenti per individuare eventuali opere compensative.				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
5	30.07.2012 06.08.2013	350715 334734	UP Coordinamento Commissioni VAS VINCA NUVV	
Si chiede l'adeguamento e la rielaborazione della relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, ai sensi del DPR 357/97 e della DGR n. 4173/2006.				Tali richieste sono state trasmesse al proponente ed al Ministero dell'Ambiente per opportuna conoscenza.
6	15.10.2013	440927	ARPAV	
L'ARPAV comunica il rapporto relativo ai monitoraggi dell'inquinamento acustico prodotto durante l'attività dall'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso durante l'anno 2012. In sintesi risulta che: <i>"- vengono rispettati i valori limite di rumore, espressi in termini dell'indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, stabiliti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale";</i> <i>- all'esterno dell'intorno aeroportuale vi è un superamento abbastanza generalizzato, causato dall'attività aeroportuale, dei valori limite assoluti di immissione stabiliti dalle vigenti zonizzazioni acustiche comunali approvate ai sensi del DPCM 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".</i>				
7	25.03.2014	126624	UP Coordinamento Commissioni VAS VINCA NUVV	
Si esprime parere istruttorio favorevole nella relazione tecnica n. 81/2014.				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
8	30.10.2013		Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	
La nota del MATTM comunica e allega il <u>parere interlocutorio negativo</u> di Compatibilità ambientale della Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (nazionale) del 25.10.2013, parere n. 1363. Tale parere dispone inoltre la presentazione di una nuova istanza di VIA con un SIA che dimostri e garantisca specifici approfondimenti elencati nel parere. Infine si specifica che: <i>"Sino alla conclusione del nuovo procedimento di VIA non dovrà essere superato il numero dei voli già indicato nella nota prot. DSA DEC 2007 0000398 del 14.05.2007."</i>				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere
9	29.04.2014	185709	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	
Il MATTM comunica che la Commissione Tecnica di Verifica Impatto Ambientale VIA/VAS si è espressa con <u>parere negativo</u> n. 1454 del 07.03.2014 e lo stesso viene allegato alla comunicazione: alla luce di ciò si anticipa che il provvedimento di compatibilità ambientale sarà negativo. Tuttavia si precisa che secondo l'art.10 bis della L.n.241/90 debbono essere comunicati i motivi ostativi al proponente interessato prima dell'adozione formale del provvedimento negativo: lo stesso proponente ha quindi 10 giorni dalla comunicazione per presentare osservazioni e documentazione aggiuntiva.				La Commissione Regionale VIA prende atto del parere



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

5. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

5.1 In merito alla questione relativa al numero di voli annuali, si ritiene di evidenziare quanto segue:

CAPACITA' TECNICA DELL'AEROSTAZIONE

- In base al Codice della Navigazione - Parte Seconda della Navigazione Aerea – Libro Primo Titolo I, art. 687 – Amministrazione dell'aviazione civile - l'ENAC è definito come Ente nazionale per l'aviazione civile che agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.
- ENAC ha ribadito il “limite di clearance di pista attuale pari a 8 movimenti/ora IFR e 5 movimenti in sede di manutenzione radar”, confermando la capacità tecnica dell'aerostazione e fissando un limite autorizzato sullo scalo di tipo capacitivo pari a 70.080 movimenti annui.

LIMITI IMPOSTI DAL M.A.T.T.M. AL PROGETTO 2002

- In data 06/12/2002 la Società AER-TRE S.p.A. ha depositato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un progetto denominato “Sviluppo dell'aeroporto di Treviso nel Comune di Treviso (TV)”, ai fini del giudizio di compatibilità ambientale. Nell'ambito di tale procedura la Direzione Generale per le Valutazione Ambientali del Ministero dell'Ambiente ha emesso il decreto n. DSA-DEC-2007_0000398 del 14/05/2007, con cui ha espresso parere interlocutorio negativo ed, in particolare, ha disposto che “*resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), anno in cui dovevano essere individuate le aree critiche derivanti dalla approvazione della zonizzazione acustica secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000*”.
- Successivamente, il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazione Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota in data 24 maggio 2012, **ha disposto l'archiviazione dell'istanza di VIA suddetta, a seguito di richiesta di ritiro da parte della società proponente, senza indicare prescrizioni o limitazioni al numero di voli.**
- Da ultimo, la stessa Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente ha trasmesso ad ENAC, con nota del 02/05/2013, una diffida che fa riferimento al Provvedimento Direttoriale DSA-DEC-2007-398 del 14/05/2007 ed, in particolare, alla disposizione relativa alla soglia di numero di voli di cui sopra. A tale proposito, si rimanda al ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto in data 29-6-2013 da parte di “Aeroporto di Treviso S.P.A.” il cui iter è in fase di attesa di fissazione di udienza.

LIMITI IMPOSTI DAL MATTM AL PROGETTO 2011

- In data 17/02/2011, ENAC ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto denominato “Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso – Sant'Angelo interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo”, concluso con parere n. 698 del 15 aprile 2011 a firma del Direttore Generale dott. Mariano Grillo della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che ha disposto l'esclusione dalla procedura di VIA per l'intervento, a condizione che si ottemperasse ad una serie di prescrizioni, tra cui in particolare: “*Il numero totale annuo di movimenti dei velivoli dallo scalo non dovrà subire aumenti rispetto al numero attualmente autorizzato*”.

LIMITI PROPOSTI DA ENAC NEL PROGETTO 2012

Per quanto riguarda il rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto denominato “Aeroporto di Treviso “Antonio Canova” - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030)”, si prevede un incremento (sino al 2030) del numero di movimenti aerei rispetto al “momento zero” autorizzato (2010), di seguito sintetizzato:

	Movimenti totali	Traffico Commerciale	Aviazione Generale
--	------------------	----------------------	--------------------

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Momento "0" (2010)	20.588	16.002	4.586
SIA vers. 2012 (2030)	35.983	29.495	6.487
SIA vers. 2014 (2030)	32.247	25.760	6.487

Dalla tabella sopra riportata, si evince una riduzione operata da parte di ENAC, per quanto riguarda in particolare il calcolo dei movimenti di traffico commerciale, mediante la modifica del SIA originario presentato nel 2012, avvenuta con deposito di documentazione integrativa nel 2014.

ISTRUTTORIA PER LA VERIFICA DEL DANNO AMBIENTALE 2013

Per quanto riguarda gli effetti relativi al superamento dei suddetti limiti di movimenti aerei ai fini della tutela degli interessi ambientali si rimanda alla nota Prot. CTVA-2013-002036 del 06/06/2013 con cui è stata avviata l'istruttoria per un Parere art. 9 DM 150/2007 con oggetto "Aeroporto di Treviso Antonio Canova – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2011-2030. Superamento voli – danno ambientale – ID2442 – ID VIP1799"

Conclusioni:

L'unica autorizzazione relativa al numero dei voli è quella relativa alla sola capacità tecnica dell'aerostazione di competenza di ENAC, mentre per quanto riguarda l'aspetto ambientale, della situazione allo stato di fatto si rimanda, all'esito del ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto del 29-6-2013 da parte di "Aeroporto di Treviso S.P.A."

Valutato che il numero di voli, pur essendo un elemento importante della valutazione, non possa essere considerato come unico fattore per la determinazione degli impatti sulle componenti ambientali, si ritiene che le limitazioni imposte sin'oggi non possano impedire a priori l'incremento proposto, salvo pronunciamento del Ministero dell'Ambiente sull'esistenza di un eventuale danno ambientale.

5.2 In merito alla questione relativa all'iter amministrativo di VIA, si ritiene di evidenziare quanto segue:

- Il Piano di sviluppo dell'aeroporto, oltre all'autorizzazione relativa alla capacità tecnica dell'impianto, necessita anche del giudizio di compatibilità ambientale, rilasciato dal competente Ministero dell'Ambiente e per il quale la Regione Veneto può esprimere un parere endoprocedimentale.
- L'intervento rientra tra i progetti di competenza VIA statale ai sensi dell'Allegato II al D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. "aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza"
- La procedura di VIA risulta necessaria, vista la Sentenza n. 209/2011 della Corte Costituzionale, non per interventi su parti dell'opera o dell'attività, ma per interventi sull'intera opera o attività, come nel caso in questione. Si riporta di seguito estratto della stessa: *Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)...* (...)

“6.2. – Il secondo periodo del medesimo comma 6 dell'art. 43 disciplina le conseguenze della VIA effettuata in presenza di modifiche all'opera o all'attività preesistente alla direttiva. Dalla disposizione in questione – da interpretare in stretta connessione con quella contenuta nel primo periodo – si deducono tre distinte regole:

- a) la VIA, in occasione del rinnovo della autorizzazione o concessione, deve essere effettuata sempre sull'intera opera o attività;*
- b) siffatta valutazione mira a realizzare gli effetti tipici di tale procedura con riferimento alle modifiche intervenute successivamente all'entrata in vigore della direttiva comunitaria e non assoggettate preventivamente a VIA;*
- c) la stessa, con riguardo alle parti di opere o attività non interessate da modifiche, è rivolta alla «individuazione di eventuali misure idonee ad ottenere la migliore mitigazione possibile degli impatti, tenuto conto anche della sostenibilità economico-finanziaria delle medesime in relazione all'attività esistente». “*

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- l'Aeroporto di Treviso, ad oggi, non è dotato di "Autorizzazione Ambientale" in quanto, successivamente all'entrata in vigore della direttiva comunitaria, il proponente non ha attivato e concluso una procedura di VIA sull'intero aeroporto; inoltre non si sono registrati rinnovi della autorizzazione o di concessione, ma solamente interventi su parti dell'opera o dell'attività.
- In data 8 marzo 2012, contestualmente alla procedura di VIA attivata presso il Ministero dell'Ambiente, è stata avviata da ENAC la procedura di valutazione presso la Regione Veneto, che ha incaricato la Commissione regionale VIA dell'espressione del proprio parere di competenza, ai sensi della L.R. 10/1999.
- Suddetta Commissione, nelle more delle proprie valutazioni complessive, visti che il comma 8 dell'art. 5 del Decreto Presidente della Repubblica 8 Settembre 1997 n. 357 e la D.G.R. Veneto n. 3173 del 10 ottobre 2006, ha atteso l'acquisizione del parere sulla relazione per la valutazione di incidenza ambientale, pervenuto in data 25 marzo 2014 da parte della struttura regionale competente in materia.
- Nel frattempo, in data 7 marzo 2014, è stato espresso parere n. 1454 della CTVA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con cui si manifesta "*Parere Negativo circa la pronuncia di Compatibilità Ambientale relativa al previsto aumento di traffico commerciale nel PSA 2011-2030 dell'Aeroporto di Treviso Antonio Canova*".
- Facendo seguito al parere della CTVA, in data 29 aprile 2014, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'ambiente ha formalizzato ad ENAC una "Comunicazione ai sensi dell'art. 10 bis della Legge 241/90" e si evidenzia che:
"*Per quanto riguarda il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, e la Regione Veneto, non sono ancora pervenuti i rispettivi pareri di competenza*".
- in data 6 maggio 2014, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente il proprio parere positivo.
- In data 22 maggio 2014, il Presidente della Commissione regionale VIA ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente, per il seguito di competenza, il parere favorevole sullo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale acquisito, manifestando inoltre l'intenzione di "*concludere l'istruttoria finalizzata a rendere il proprio parere sull'intervento*".

Conclusioni:

L'aeroporto, oltre all'autorizzazione relativa alla capacità tecnica dell'impianto, necessita anche dell'"Autorizzazione Ambientale", per interventi sull'intera opera o attività, di cui il giudizio di compatibilità ambientale, rilasciato dal competente Ministero dell'Ambiente e non essendo, ad oggi, ancora avvenuta alcuna formale adozione del provvedimento conclusivo da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Commissione regionale VIA ritiene opportuno procedere all'espressione del proprio parere di competenza.

5.3 In merito alla questione relativa alla valutazione delle osservazioni trasmesse da parte di ENAC:

- Il proponente ha provveduto, recentemente, ad inoltrare agli enti competenti nuova documentazione integrativa, acquisita da parte della Regione Veneto rispettivamente in data 15 settembre 2014 e in data 17 ottobre 2014, con cui ha apportato modifiche consistenti al Piano di Sviluppo Aeroportuale riguardanti l'aggiornamento del Quadro di riferimento ambientale relativo alle valutazioni sulle componenti rumore, viabilità e parcheggi, sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, tali da modificare la domanda originaria.
- Si richiama la Sentenza 19 marzo 2013 n. 430 del T.A.R. Veneto – sez. III – che riporta "*l'avviso dell'amministrazione, onde consentire al soggetto che ha presentato istanza e che per tale ragione ha già effettuato una valutazione di proponibilità e di fondatezza della propria domanda, una volta a conoscenza delle ragioni ostative addotte dall'amministrazione stessa, di confutarle nell'ambito del procedimento amministrativo, se del caso modificando la domanda originaria*".

Conclusioni:



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Tutto ciò premesso, la presente Commissione ha ritenuto necessario procedere con l'analisi dei documenti inoltrati dal proponente, in quanto possono comportare variazioni importanti alle valutazioni per il rilascio di giudizio di compatibilità ambientale sul progetto espresse nel parere n. 1454 della CTVA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

5.4 In merito alla questione relativa alla determinazione del Momento Zero:

- La determinazione del momento zero diviene fondamentale per la determinazione degli impatti, non in base al numero dei voli, ma in base alla somma degli effetti delle componenti ambientali interessate che comportano la verifica dei conseguenti eventuali impatti.
- A conferma di quanto detto sopra, anche il Ministero dell'Ambiente, con apposti Parere art. 9 DM 150/2007 relativo al superamento voli e conseguente danno ambientale, ha distinto i due aspetti
- Il momento zero è stato considerato dal proponente l'anno 2010 in quanto il PSA è stato presentato in data 08/03/2012 e gli ultimi dati disponibili relativi all'attività dell'aeroporto sono riferiti all'anno 2010, in quanto nell'anno 2011 l'Aeroporto di Treviso ha registrato una parziale sospensione dell'attività a causa degli interventi eseguiti principalmente sulla pista di decollo
- Inoltre non si rilevano atti ufficiali tali da determinare un momento zero diverso in quanto:
 - in data 24 maggio 2012 il Direttore Generale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare disponeva l'archiviazione dell'istanza di VIA del 2002 progetto aeroporto di Treviso, senza indicare prescrizioni o limitazioni al numero di voli
 - a seguito dell'apposita "Verifica Esclusione VIA – Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso – Sant'Angelo interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo – Proponente ENAC parere n. 698 del 15 aprile 2011 a firma del Direttore Generale dott. Mariano Grillo della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, disponeva il parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA con una prescrizione che faceva esplicito riferimento al numero totale annuo di movimenti attualmente autorizzato e pertanto relativo al limite di clearance di pista attuale.Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto non si è ancora espresso in merito al ricorso presentato da "Aeroporto di Treviso S.P.A." in data 29-6-2013
- A conferma di quanto sopra esposto si riporta la Sentenza n. 120/2010 della Corte Costituzionale in quanto nelle valutazioni conclusive riporta "...Questa è la ragione per cui la disciplina, comunitaria e statale, della VIA, non contempla un capitolo relativo alle opere già realizzate, il progetto delle quali è già stato attuato. Riguardo agli impianti esistenti, la necessità di VIA può proporsi solo per «modifiche dei progetti elencati negli allegati che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente» (art. 20, comma 1, lettera b, Codice dell'ambiente)..."

Conclusioni:

Pertanto, visto le motivazioni del proponente e che non sono intervenuti dall'avvio del procedimento atti ufficiali tali da determinare un momento zero diverso, si ritiene di condividere la scelta attuata dal proponente stesso.

5.5 In merito alla questione relativa al presunto conflitto tra zonizzazioni acustiche:

Ritenuto opportuno richiamare i seguenti avvenimenti e atti storici:

- nel 1953 sorge la prima aerostazione civile su iniziativa degli enti locali;
- il 28 gennaio 1991 viene approvata la Legge Regionale n. 8 che istituisce il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e che determina i contenuti del piano ambientale e demanda al piano stesso la classificazione delle aree protette;
- nel 1996 l'aeroporto S. Angelo entra nel Sistema Aeroportuale di Venezia a seguito della collaborazione tra Save e AerTre;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- il 08.10.1996 con deliberazione n°61 del Consiglio Comunale di Quinto di Treviso viene approvata la zonizzazione acustica del territorio comunale;
- il 01 marzo 2000 viene approvato con D.C.R. n. 22 il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile;
- il 16 giugno 2001 diviene vigente il piano di classificazione acustica del Comune di Treviso;
- nel 2003 con circolare ENAC n. 16 viene ufficialmente approvata la Zonizzazione Acustica Aeroportuale con l'approvazione dell'intorno aeroportuale e quindi della relativa zonizzazione, facendo riferimento allo scenario di traffico del 2001, con individuate le aree A (60 LVA), B (65 LVA) e C (75 LVA) e si registrano 676.100 passeggeri;
- Successivamente il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso non è stato aggiornato per recepire la Zonizzazione Acustica Aeroportuale;
- il 06.07.2006 con deliberazione n°22 del Consiglio Comunale di Quinto di Treviso viene preso d'atto della zonizzazione acustica aeroportuale;
- nel 2006 si registrano 1.331.232 passeggeri, fino a giungere nel 2010 a quota 2.145.582 passeggeri, considerato anno zero per lo SIA;
- il 23 aprile 2010 è vigente il piano di zonizzazione acustica del Comune di Quinto di Treviso;
- il 23.04.2010 con deliberazione n°04 del Consiglio Comunale di Quinto di Treviso viene approvato l'aggiornamento della classificazione acustica comunale.

Considerato inoltre che:

- Il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso, non aggiornato in recepimento alla Zonizzazione Acustica Aeroportuale, pone in classe II (45-55 dBA) delle zone a poca distanza dalla pista di atterraggio e decollo (l'abitato di Canizzano ad esempio è a 400 metri dalla testa pista 07) mentre i valori di rumorosità dell'area saranno superiori a quanto indicato. Si ricorda a questo proposito quanto previsto dal DPCM 14/11/97 che individua (in riferimento ai limiti assoluti di immissione) la Classe IV (55-65 dBA) come quella idonea qualora ci si trovi in zone prossime a strutture di grande comunicazione
- Lo stesso dicasi per il Comune di Quinto di Treviso, in quanto subito al di fuori della fascia A del piano di zonizzazione Acustica Aeroportuale sia a sud che a nord della stessa, l'Ente ha previsto aree in Classe I e in Classe II. Le differenze di rumorosità tra la Fascia A e la contigua Classe I o Classe II sono alte e difficilmente si può ipotizzare un abbassamento della rumorosità così repentino tra zone contigue.
- Infatti l'art. 4 comma 1 lett a della L. 447/95 prevede *“stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato secondo i criteri generali stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1-3-1991”*
- Anche se la Legge regionale 10 maggio 1999, n. 21 Art. 3 - Piano di classificazione acustica dei comuni- comma 9 recita *“Entro novanta giorni dalla definizione delle aree di rispetto nell'intorno degli aeroporti siti nel territorio regionale, ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Ministro dell'Ambiente 31 ottobre 1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”, i comuni interessati adeguano il proprio piano di classificazione acustica e modificano, se necessario, gli strumenti urbanistici in vigore.”* e pertanto entro fine 2003 i piani di zonizzazione acustica dei comuni doveva essere adeguati in base all'art. 4 sopra citato.
- In più l'art. 5 - Piani regolatori e di sviluppo aeroportuali - del DM 3 dicembre 99 *“Procedura antirumore e zone di rispetto negli aeroporti ”* al comma 1 recita *“In caso di non coincidenza dei piani regolatori comunali, con i piani regolatori e di sviluppo aeroportuali e le deliberazioni delle commissioni previste dall'art. 5 del decreto ministeriale del 31 ottobre 1997, il Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con il Ministro dell'ambiente, ovvero le regioni o le province autonome interessate, convocano un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni ed integrazioni.”*
- L'articolo sopra citato fa riferimento ai *“piani regolatori comunali”* pertanto si evidenzia quanto emerge dalle *“LINEE GUIDA RELATIVE AI CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE*

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

ACUSTICA DEI TERRITORI COMUNALI” dell’ Agenzia per la protezione dell’ambiente e per i servizi tecnici che al capitolo 1.1 Finalità e significato della classificazione acustica riporta “*Nella normativa è comunque evidente l’intento di legare la programmazione urbanistica del territorio ad una sua programmazione “acustica”, come pure, ed è anche citato esplicitamente all’art. 2, comma 5, della L 447/95, di far sì che la programmazione urbanistica del territorio debba essere considerata sempre più un importante strumento di prevenzione nonché di risanamento acustico. (...)*

Se è vero che esiste un legame tra gli usi e le classi acustiche, allora non importa quali saranno le regole specifiche che ogni Regione fisserà per effettuare concretamente la classificazione: l’obiettivo principale dovrebbe comunque rimanere quello di mostrare le ricadute acustiche delle scelte effettuate in ambito urbanistico. In tale modo la zonizzazione assume l’importantissimo ruolo di strumento che permette di valutare la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate in sede amministrativa e come tale deve dialogare dinamicamente con la pianificazione urbanistica, contribuendo alla scelta migliore (...)”

- Inoltre la L.R. n. 21/1999 e s.m.i. – Norme in materia di inquinamento acustico al comma 4 dell’ art. 3 cita “A seguito dell’adozione di nuovi strumenti urbanistici comunali o di varianti di quelli vigenti, i comuni provvedono alle necessarie modifiche al piano di classificazione acustica”
- Pertanto emerge che la dicitura “piani regolatori comunali” di cui all’art. 5 del DM 3 dicembre 99 nel caso in fattispecie è riferibile anche ai piani di zonizzazione acustica comunale

Conclusioni:

Tutto ciò premesso, la Commissione VIA considera, ai fini della valutazione dell’impatto acustico, i dati presentati dal proponente in seno allo S.I.A. con riferimento, in particolare, alle zone aeroportuali A e B, per le quali sono state espresse specifiche prescrizioni di mitigazione dell’impatto acustico. Peraltro, sono state date prescrizioni anche per le scuole che ricadono in zona A, o che comunque presentano valori di L_{Aeq} complessivi superiori o prossimi a 60 dB(A), estendendo quindi gli interventi di mitigazione anche al di fuori della zona A, in considerazione della particolare sensibilità di tali recettori.

La Commissione evidenzia l’esistenza, nello scenario attuale, di un’incoerenza delle zonizzazioni acustiche dei due Comuni interessati con la Zonizzazione Acustica Aeroportuale. Ritiene che il piano zonizzazione acustica comunale è subordinato a quello aeroportuale. Ritiene opportuno un coordinamento delle autorità competenti al fine del superamento di tale contrasto.

5.6 In merito alle questioni relative alle valutazioni di conformità urbanistica del sedime aeroportuale di progetto e ulteriori valutazioni relative agli strumenti urbanistici adottati successivamente al deposito del SIA

Si rileva che:

- Secondo il P.R.G. Vigente del comune di Treviso l’area in progetto denominata RESA TESTATA 25 posta ad est in direzione tangenziale di Treviso ricade in *Parco Sile E1.S1/1: Zone di ripristino vegetazionale (art. 59)*, Mentre l’area in progetto identificata come 10.4 ricade in *Zona industriale, commerciale e produttiva D2.1/1: Insediamenti misti di completamento (art. 53)*;
- Secondo il P.R.G. Vigente del comune di Quinto di Treviso la parte terminale delle aree identificate in progetto con il n. 62 – 59 poste a nord – ovest del sedime dell’aeroporto oltre a ricadere in *Sottozone E2.1*, ricadono in minima parte in *Zone B speciali*. Inoltre la sola parte terminale dell’area posta ad ovest dell’ambito in progetto ricade in *Zona F/46; e Zona di rispetto del depuratore*;
- Secondo il Piano Ambientale Regionale del Fiume Sile Vigente, l’area denominata RESA TESTATA 25 ad est in direzione tangenziale di Treviso ricade in *Ripristino vegetazionale*; mentre l’area ad ovest in direzione quinto di Treviso ricade in *Riserva naturale orientata: Aree con funzione di interesse pubblico e Riserva naturale orientata: Aree con funzione di interesse pubblico FD*.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

Considerato che:

- il SIA è stato depositato in data 08.03.2012 prot. 115201 del 09.03.2012;
- Il Consiglio Comunale di Treviso ha adottato il P.A.T. con deliberazione n° 12 del 19.03.2013 che individua l'area in progetto come: *A.T.O. n° 6 – S. Giuseppe – Aeroporto* e che la quasi totalità dell'ambito di progetto ricade in *Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi (n. 1)*; mentre gli edifici identificati allo stato di fatto con il n. 03 – 18 – 22 – 24 – 25 ricadono in *Ambiti di urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione produttiva – commerciale* e l'area in progetto denominata RESA TESTATA 25 ad est in direzione tangenziale di Treviso ricade in *Ambiti dei parchi: 1 – Parco naturale del fiume Sile, Aree nucleo (core areas) ed Aree di buona integrità paesaggistico – ambientale agricola*;
- Il Consiglio Comunale di Quinto di Treviso ha adottato il P.A.T. con deliberazione n° 16 del 23.04.2013 che individua l'area in progetto come: *A.T.O. n° 1 – Quinto di Treviso* mentre la sola parte terminale dell'area posta ad ovest dell'ambito in progetto viene identificata come; *ambito agricolo ed aree di urbanizzazione consolidata residenziale*. La parte terminale delle aree identificate in progetto con il n. 62 – 59 poste a nord – ovest del sedime dell'aeroporto ricadono in *ambito agricolo* e in minima parte in *Area di riqualificazione e riconversione*.

Conclusioni:

In merito alla conformità urbanistica del sedime aeroportuale di progetto si rileva la parziale non conformità di parte del sedime sia relativamente al Piano Ambientale che del PRG Vigente del Comune di Treviso che del PRG Vigente del Comune di Quinto di Treviso.

Per quanto riguarda il Piano Ambientale, dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, la non conformità riguarda l'area in progetto denominata RESA TESTATA 25 posta nell'estremità più ad est del sedime aeroportuale di progetto, in direzione tangenziale di Treviso. Tale area risulta difforme anche relativamente allo strumento Urbanistico del Comune di Treviso.

Inoltre lo strumento Urbanistico del Comune di Treviso risulta non conforme in riferimento all'area in progetto identificata come 10.4 posta a nord – ovest del terminal passeggeri.

Per quanto concerne lo strumento Urbanistico del Comune di Quinto di Treviso, la non conformità riguarda l'area identificata in progetto con il n. 62 – 59 poste a nord – ovest del sedime dell'aeroporto di progetto.

5.5 In merito alle valutazioni tecniche ed ambientali:

Valutato che il proponente ha introdotto **consistenti** modifiche alla domanda originaria con le integrazioni volontari del settembre e ottobre 2014 relativamente alla **componente rumore**, variazioni riguardano in primis l'applicazione del coefficiente di riempimento degli aeromobili (147 contro 167 al 2030) sui 190 posti dell'aeromobile standard utilizzato, inoltre tale coefficiente viene considerato inalterato per i prossimi 20 anni, mentre l'analisi storica aggiornata all'ultimo periodo 2010-2013/2014 registra un dato di input dello studio in continua crescita

Le integrazioni confermerebbero una tendenza di crescita del valore del numero medio di passeggeri per volo, superando quindi la stima con cui si è descritto, nella versione originale del SIA, pertanto con la modifica del coefficiente di riempimento il proponente ha aggiornato le analisi modellistiche della componente "Rumore" in riferimento agli scenari di sviluppo 2020 e 2030.

L'aggiornamento del load factor ha portato alla formulazione di scenari di sviluppo (numero di passeggeri 4.300.000) al 2030 con caratteristiche di traffico (numero di movimenti 25.760 di Aviazione Civile) ridotto rispetto allo SIA iniziale di 3.736 (AC+AG)

Altra modifica apportata riguarda la distribuzione dei decolli, scegliendo quella ritenuta di minor impatto complessivo sulla popolazione residente in aree limitrofe all'aeroporto, ed in particolare su Quinto di Treviso, che è risultata essere

- 30% dei decolli su testata 07 e 70% su testata 25 per lo scenario al 2020;
- 30% dei decolli su testata 07 e 70% su testata 25 per lo scenario al 2030.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

E' stata inoltre introdotta l'autolimitazione alla schedulazione dei voli di aviazione civile (dalle 23 e le 06) in quanto il gestore, limiterà l'operatività dell'aviazione civile al solo periodo diurno pur essendo l'aeroporto aperto 24h.

L'effetto è positivo poiché va ben oltre la riduzione numerica dei livelli sonori assicurando il diritto al riposo delle comunità interessate dalle operazioni aeroportuali.

Tale redistribuzione e la riduzione dei decolli e schedulazione ha cambiato l'impronta acustica dell'aeroporto.

Preso atto che il Piano degli investimenti del Master Plan prevede tra gli interventi relativi al capitolo Ecologia – Bonifiche ambientali sugli edifici all'esterno della zona A del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale del 2003 – curva Iso 60 dBA per un importo complessivo di 9.000.000 € al 2030, secondo progressività di sviluppo dell'aeroporto e pertanto dell'espansione dell'isolinesa dei 60 dBA LVA

Ai fini della bonifica acustica si considera la Legge quadro sull'inquinamento acustico LEGGE 26 OTTOBRE 1995 N. 447 Art. 10 - Sanzioni amministrative comma 5 recita *“le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, (...), nel caso di superamento dei valori di cui al secondo comma, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Essi devono indicare tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, «una quota fissa non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione» e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore.*

Ai fini della mitigazioni degli impatti sono state considerate due categorie: gli edifici residenziali commerciali direzionali che attualmente non sono ricompresi nelle zone aeroportuali e che saranno invece ricompresi successivamente dalle zone a seguito dell'attuazione del piano di sviluppo e l'altra categoria è la parte dei 38 sensori ricettivi posti al di fuori della zonizzazione acustica aeroportuale, nel territorio circostante il sedime aeroportuale. Tabella C6 -11 pag. 29 sezione C quadro di riferimento ambientale Rumore – Aggiornamento 2013.

Pertanto per quanto riguarda la bonifica acustica degli edifici posti all'esterno della Zona A del solo Piano di zonizzazione acustica aeroportuale 2003 e successivamente e progressivamente ricompresi all'interno dell'isolinesa dei 60 dBA LVA del PSA 2020 e PSA 2020, devono essere bonificati in base alle corrispondenti Classi previste dai piani di zonizzazione acustica comunali vigenti.

Lo stesso dicasi per i ricettori posti sia all'interno della Zona A del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale 2003 nel caso di superamento dei 65 dBA (Zona B) che all'esterno nel caso in cui i livelli sonori rilevati siano superiori a quelli previsti dalle corrispondenti Classi previste dai piani di zonizzazione acustica comunali vigenti.

Nella seguente tabella si riportano la classificazione acustica ed i valori di riferimento previsti nei Piani di Classificazione dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso rispetto ai siti sensibili: tali valori sono stati confrontati con i valori della documentazione integrativa *“Rumore - aggiornamento 2014”* aggiornamento 05/09/2014, valori calcolati nel capitolo *“Rumore complessivo”* pg 81 , tabella C6-46 relativi a *“Livelli continui equivalenti complessivi (traffico aereo e stradale) ai recettori periodo diurno – 2020 PBN – Differenze con 2010 AIP.*

Si precisa inoltre che gli altri elaborati grafici di riferimento, per l'individuazione dei dati riportati in tabella di PRG e PAT, sono quelli relativi ai seguenti piani urbanistici:

- Comune di Treviso: P.R.G. vigente; P.A.T. adottato con Delibera della Giunta Comunale n.190/2012; Piano Classificazione Acustica vigente (Tav. 2 redazione 04/2001);
- Comune di Quinto di Treviso: P.R.G. vigente; P.A.T. adottato con Delibera della Giunta Comunale n.16/2013; Piano Classificazione Acustica vigente (Tav. rev.12/2009).

n.	Sito	Comune	Prg	Pat (artt. n.t.)	Piano classificazione acustica	LAEQD –
----	------	--------	-----	------------------	--------------------------------	---------



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

					Classe/ Zona	d B(A)	anno 2020 PBN >55
5	Scuola materna S. Giorgio	Quinto	ZTO F	Aree ad urbanizzazione consolidata art 37 e ambito del parco; vincolo paesaggistico	Classe III area di tipo misto	Immissione: Diurna 60 – Notturna 50; Emissione: D 55 – N 45; Qualità: D 57- N 47; Differenziale: D 5 – N 3	62,4
					Zona B: l'indice LvA dell'intorno aeroportuale non può superare i	75	
10	Scuole elementari Pio X	Quinto	ZTO F	Aree ad urbanizzazione consolidata art 37 ; no vincoli	Classe II area prevalentemente residenziale	Immissione: Diurna 55 – Notturna 45; Emissione: D 50 – N 40; Qualità: D 52- N 42; Differenziale: D 5 – N 3	59,5
12	Scuola materna Appiani	Treviso	ZTO B.S – 1 per attrezzature (Tav 29)	Aree ad urbanizzazione consolidata prevalente destinazione residenziale art 20.2 ed edificio monumentale art 24 e 14.4.2; no vincoli	Classe III area di tipo misto ed aree art. 2 LRV 21/1999	Periodo di riferimento: D 60 – N 50	60,1
					Fasce di pertinenza stradale		
19	Istituto Tecnico Attività Sociali G. Mazzini	Treviso	ZTO B.S – 3 per attrezzature (Tav 23)	Aree ad urbanizzazione consolidata prevalente destinazione residenziale art 20.2 ed edificio monumentale art 24 e 14.4.2 e ville venete; vincolo beni culturali art 13.1	Classe I aree particolarmente protette	Periodo di riferimento: D 50 – N 40	58,8
					Fasce di pertinenza stradale		
23	Istituto Tecnico Aeronautico Fleming	Treviso	ZTO B2 – 17 per attrezzature (Tav 30)	Aree ad urbanizzazione consolidata prevalente destinazione residenziale art 20.2 ed edificio monumentale art 24 e 14.4.2; Carta dei vincoli area P1(pericolosità piene storiche art. 13.5.5) e P0 (pericolo ridotto)	Classe III area di tipo misto	Periodo di riferimento: D 60 – N 50	60,4
					Fasce di pertinenza stradale		
30	Istituto G. Menegazzi	Treviso	ZTO B.S – 2 per attrezzature	Aree ad urbanizzazione consolidata prevalente destinazione	Classe II aree ad uso prevalentemente residenziale	Periodo di riferimento: D 55 – N 45	62,4



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

			(Tav 23)	residenziale art 20.2; no vincoli	Fasce di pertinenza stradale		
37	Piscina A.S.D.	Quinto		Area ampliabile (PTCP) art. 38; no vincoli	Classe IV area di intensa attività umana	Immissione: Diurna 65 – Notturna 55; Emissione: D 60 – N 50; Qualità: D 62- N 52; Differenziale: D 5 – N 3	58,4
					Fasce di pertinenza stradale		

Conclusioni in merito alla componente rumore:

In nessuno dei recettori considerati si nota un effetto cumulativo dei due contributi, rumore aeronautico e rumore da traffico stradale indotto.

Valutato che il proponente ha introdotto consistenti modifiche alla domanda originaria con le integrazioni volontarie del settembre e ottobre 2014 relativamente al traffico e parcheggi, emerge chiaramente che il traffico sulla strada regionale Noalese è sovradimensionato rispetto alla capacità dell'arteria e che la stessa necessiterebbe di interventi di adeguamento radicali. Peraltro il traffico indotto dall'aeroporto è una componente che incide attualmente per un 8% sul totale con previsioni di raddoppio al 2030. Si evidenzia inoltre negli ultimi 4 anni un calo di transiti dai 23.186 del 2009 ai 22.261 del 2013 (- 4%). La conformazione della strada detta "Strada Mercato" è condizionata anche e soprattutto dalla presenza di fabbricati produttivi e/o commerciali che si affacciano su di essa: il contributo del traffico sulla Noalese quindi è fortemente correlato dalla pianificazione degli Enti comunali.

Dal confronto dello scenario attuale (2010), si evidenzia che, nello scenario rotte PBN:

- c) la popolazione esposta nella Zona B: rimarrà invariata rispetto allo scenario 2010, in entrambi gli scenari futuri (2020 e 2030);
- d) la popolazione esposta nella Zona A: diminuirà del 15% nello scenario 2020, mentre aumenterà del 9% nello scenario 2030.

Il Gestore interverrà comunque con adeguati progetti di bonifica acustica, come peraltro anche prescritto.

Conclusioni in merito alla componente viabilità e parcheggi:

Visto quanto sopra, visti gli interventi previsti sulla strada Noalese (come la nuova rotatoria, il raddoppio delle corsie, ecc...) pur non essendo risolutivi delle problematiche complessive della strada stessa, risultano comunque migliorativi per la fluidità del traffico.

Valutato che il proponente ha introdotto **consistenti** modifiche alla domanda originaria con le integrazioni volontari del settembre e ottobre 2014 relativamente alla **componente acque superficiali**.

Preso atto che il Piano degli investimenti del Master Plan prevede tra gli interventi relativi al capitolo Ecologia – Trattamento acque prima pioggia - per un importo complessivo di 2.300.000 € .

Rilevato che per le acque meteoriche della pista di volo sono previsti trattamenti delle acque di prima pioggia di sedimentazione , disoleazione e filtrazione passiva dei metalli pesanti. Per quest'ultimo trattamento non viene specificato nulla in merito al principio di funzionamento, sia per quanto concerne lo stato attuale sia per l'adeguamento; per le acque meteoriche nel suo complesso nulla viene detto in merito all'invarianza idraulica a seguito degli interventi previsti; per i reflui derivanti dalle operazioni de/anti icing con soluzione in acqua di glicole propilenico, è previsto attualmente il lavaggio delle piazzole di sosta delle aeromobili e la raccolta con spazzatrice aspira liquidi; in futuro è prevista una vasca di stoccaggio dotata di insufflatori per "permettere il passaggio allo stato di aeriforme del glicole".

Conclusioni in merito alla componente acque superficiali:

Si ritiene che in sede di progettazione definitiva dovranno essere introdotte tutte le necessarie modifiche ed integrazioni progettuali finalizzate al rispetto della normativa sul trattamento delle acque di prima e seconda pioggia in quanto relativamente alla proposta progettuale relativa al trattamento dei reflui anti icing, si ritiene

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

sin d'ora che sia priva di fondamento, considerate le caratteristiche del glicole (punto di ebollizione molto più alto di quello dell'acqua e solubilità in acqua).

5.6 In merito alla questione relativa agli effetti sui siti della Rete Natura 2000.

Si evidenzia che l'Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) ha fornito parere istruttorio favorevole, con prescrizioni, cui si può escludere il verificarsi di effetti significativi del PSA sui siti della Rete Natura 2000, subordinando l'incremento della capacità di movimentazione aeroportuale al rispetto del mantenimento del grado di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario, direttamente o indirettamente coinvolte rispetto all'area di influenza del piano con la rimodulazione secondo aumenti graduali, progressivamente crescenti e proporzionalmente ripartiti nei quinquenni di riferimento. Il livello di conservazione viene verificato mediante il monitoraggio prevalentemente annuale degli habitat, delle specie e dei fattori di pressione e minaccia per tutte le fasi di attuazione del piano di argomento (ante operam, in corso d'opera e post operam) e per le componenti acqua, aria e suolo.

5.7 In merito alla questione relativa alle emissioni in atmosfera, quote di emissione di gas a effetto serra

La qualità dell'aria nella provincia di Treviso è monitorata dalla rete di 6 centraline fisse gestite da ARPAV. La centralina più vicina all'area aeroportuale e che meglio si presta a descrivere le caratteristiche di qualità dell'aria della zona interessata dal PSA è quella ubicata a Treviso città, in via dei Lancieri, tipologia "fondo urbano". Gli inquinanti misurati sono: NO_x, CO, O₃, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, C₆H₆, BaP, Pb, Cd, Ni, As. Tale centralina è utile per capire il contesto generale in cui si colloca il PSA di sviluppo dell'aeroporto. Essendo la stazione di monitoraggio ubicata in via dei Lancieri, lontana quindi dall'aeroporto, i valori degli inquinanti rilevati dalla stessa risentono in maniera non significativa dello stesso. In valutazione è, comunque, la variazione ante- e post-PSA, essendo l'aeroporto esistente e in piena attività, nello stato ante. Gli inquinanti emessi dalle attività dell'aeroporto sono assimilabili agli inquinanti prodotti dal traffico stradale essendo prodotti soprattutto dai gas di scarico dei motori degli aerei e del traffico stradale connesso (trasporto passeggeri e merci).

Il territorio su cui insiste l'aeroporto è fortemente antropizzato e sottoposto ad una molteplicità di sorgenti emissive: comparto industriale, traffico veicolare, processi produttivi, ecc.

La città di Treviso è dotata di un aggiornato Piano di Azione per la Tutela ed il Risanamento dell'Atmosfera, che contiene, fra l'altro, un'elencazione di "Provvedimenti emergenziali per la stagione critica 2012-2013".

Gli inquinanti di maggiore interesse in relazione al PSA sono da considerare NO₂ e PM-fine - in particolare il PM_{2,5} e COV, in particolare IPA, misurati come (BaP).

Per quanto riguarda i dati più recenti di qualità dell'aria e dell'andamento nel periodo 2009-2013, il GI della Commissione si basa, innanzitutto, alla "Relazione Regionale della Qualità dell'Aria - Anno di riferimento: 2013".

Per la stazione di fondo urbano dell'aria di Arpav, Treviso via Lancieri, emerge in sintesi, quanto segue:

- NO₂: questa specie è fra quelle di maggior interesse sia per i possibili effetti sulla salute umana, sia come precursore nei processi di formazione dell'ozono e del particolato più fine. Il parametro biossido di azoto richiede una sorveglianza molto maggiore rispetto al precedente SO₂. I valori di concentrazione di NO₂ misurati sono prossimi ai valori limite fissati dalla normativa, ma in progressiva lenta diminuzione: da 39 µg/m³ nel 2010 a 34 µg/m³ nel 2013 (valore limite annuale: 40 µg/m³).
- Particolato fine
 - PM₁₀: progressiva lenta diminuzione da 42 µg/m³ nel 2011 a 34 µg/m³ nel 2013 (valore limite annuale: 40 µg/m³); n° 70 superamenti nel 2013 del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ (100 superamenti nel 2011);
 - PM_{2,5}: questo parametro ha acquisito, negli ultimi anni, una notevole importanza nella valutazione della qualità dell'aria, soprattutto per gli aspetti sanitari legati a questa frazione di aerosol, in grado di giungere fino al tratto inferiore dell'apparato respiratorio (trachea e polmoni). I valori misurati sono prossimi ai valori limite fissati dalla normativa, ma in progressiva lenta diminuzione: da 31

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2011 a $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2013 (valore limite annuale dal 2015: $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$; valore limite con margine di tolleranza nel 2013 ($26 \mu\text{g}/\text{m}^3$);

- *Benzo(a)pirene*: l'andamento della concentrazione media annuale dal 2009 al 2013 evidenzia una progressiva riduzione dal 2011, ma i valori sono ancora elevati ($1,7 \text{ ng}/\text{m}^3$ nel 2013) rispetto al valore obiettivo ($1,0 \text{ ng}/\text{m}^3$).

Qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Informazioni sono state acquisite ed elaborate da:

- ARPAV in occasione di una specifica campagna, eseguita nel Novembre 2010, in 5 punti di campionamento posti intorno alla pista dell'aeroporto "Antonio Canova". La campagna di monitoraggio ha riguardato i Composti Organici Volatili (VOC) e in particolare il benzene e le polveri sottili (PM_{10}), inclusi IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e metalli ("*Monitoraggio della qualità dell'aria in prossimità dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso*");
- proponente (nelle giornate 1, 2 e 3 aprile 2011) in 3 siti limitrofi all'aerostazione. I risultati di tale monitoraggio sono riportati nella Relazione "*Interpretazione dei dati di qualità dell'aria misurati presso l'aeroporto 'Canova' di Treviso*". Le giornate di monitoraggio sono state appositamente scelte in corrispondenza di intenso traffico aereo (fine settimana) così da porsi nelle condizioni di massima emissione della struttura aeronautica.

Il monitoraggio è stato eseguito su tre postazioni (si veda figura sottostante) localizzate a diversa distanza dalla pista aeroportuale per tentare di visualizzare un eventuale gradiente spaziale nelle concentrazioni al suolo delle sostanze emesse dalle attività dell'aeroporto.

Le giornate di monitoraggio si sono svolte in corrispondenza di momenti di intenso traffico aereo (70 voli AC+AG il primo giorno e 58 voli AC+AG il secondo). Nonostante ciò, i valori di concentrazione misurati per tutti i parametri, PM_{10} escluso, sono risultate sempre e in tutti i punti di campionamento ampiamente inferiori ai limiti di legge o agli standard di qualità dell'aria specifici per la protezione della salute umana e dell'ambiente e ancor più inferiori ai limiti per un ambiente di lavoro.

Le emissioni di altri inquinanti atmosferici emessi dalle attività dell'aeroporto appaiono difficilmente distinguibili rispetto al fondo ambientale prodotto dalle ben più numerose e importanti sorgenti (traffico stradale, attività industriali ecc.) presenti sul territorio. Le concentrazioni di PM_{10} misurate presso l'aeroporto ($84 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ la prima giornata, $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$ la seconda giornata) risultano sostanzialmente in linea con quelle della stazione ARPAV di Treviso via Lancieri ($84 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$), sito non influenzato dalle emissioni dell'aeroporto. Il valore inferiore della stazione fissa di $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rispetto all'intorno aeroportuale è dovuto alla riduzione del traffico nel fine settimana. Le emissioni di PM_{10} dell'aeroporto sono quindi di entità limitata.

Al fine di contestualizzare il contributo emissivo specifico dell'attività aeronautica nel territorio circostante, il proponente ha riportato le stime effettuate da ISPRA riguardanti l'inventario Nazionale delle emissioni, secondo la metodologia CORINAIR, riconosciuta dall'Agenzia Europa per l'Ambiente e utilizzata per stimare le emissioni dalla flotta aerea circolante.

E' emerso che il contributo emissivo dell'aeroporto per i diversi composti analizzati è scarsamente significativo rispetto al contesto in cui si colloca: < 2% il contributo per gli ossidi di azoto (NO_x) all'interno del proprio macrosettore, minore per gli altri inquinanti di interesse. Questo spiega perché il contributo delle emissioni connesse alle attività aeroportuali non sia visibile, o non risulti significativo nei dati di monitoraggio di ARPAV, né in quelli misurati nella campagna di monitoraggio eseguita dagli estensori dello Studio di Impatto Ambientale.

La valutazione degli impatti è stata riferita agli scenari 2020 (scenario intermedio) e 2030 (anno cui arrivano le previsioni del PSA). In vista dei maggiori livelli di traffico previsti sono stati studiati, principalmente per ridurre l'inquinamento acustico, diversi scenari alternativi di distribuzione percentuale dei decolli su Quinto di Treviso (su testata 25) e su Treviso (su testata 07) arrivando alla formulazione della seguente proposta all'interno del PSA, con riferimento all'ottenimento delle nuove rotte e nuove procedure di decollo Performance Based Navigation (PBN).

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

pag. 65/73

Il proponente evidenzia che, già nello scenario intermedio (2020), grazie ai miglioramenti tecnologici subiranno una forte diminuzione le emissioni da:

- traffico stradale (introduzione normativa Euro 5 ed Euro 6 che impone l'installazione del filtro antiparticolato ai veicoli diesel e pertanto riduzione delle emissioni di PM₁₀ e di PM_{2,5});
- traffico aereo (come riportato dalla lettura scientifica di settore (EMEP/CORINAIR, 2006), soprattutto per le concentrazioni di NO_x, CO e Composti organici volatili (VOC e benzene).

Grazie all'incremento della percentuale di decolli in direzione Treviso negli scenari futuri, inoltre, le emissioni saranno diluite su un territorio molto maggiore.

La Commissione non ritiene quindi significativo l'inquinamento atmosferico prodotto dalle attività aeroportuali legate allo sviluppo del PSA - nuove rotte e nuove procedure di decollo Performance Based Navigation (PBN), anche considerando il maggior traffico stradale indotto.

Emissioni gas serra. Riguardano le emissioni di CO₂ dalla combustione. Almeno tre aspetti devono essere evidenziati, due specifici per l'attività nell'aeroporto Canova, approfonditi dapprima, e uno di carattere generale.

Il consumo di combustibile concernente il traffico aereo è fortemente dipendente dal velivolo in sé (si stima circa l'80% del consumo totale) e solo in misura ridotta dal n° di passeggeri e dal carico trasportato. Considerato l'elevato load factor dei voli registrato negli anni passati dall'aeroporto Canova, si ritiene la modalità gestionale attuale efficiente sotto il profilo emissivo di gas serra. Considerato il tipo di attività commerciale in atto e previsto si ritiene che ciò debba valere anche in futuro. A ciò va aggiunto anche il peso elevato del trasporto stradale collettivo utilizzato dai passeggeri; tale modalità è strettamente coerente con il settore commerciale low cost, per cui l'onere economico del parcheggio avrebbe un peso % elevato sul costo complessivo del volo.

La vicinanza della raffineria di Venezia, già autorizzata per il 1° step alla produzione di carburanti green, e in itinere per l'autorizzazione per il 2° step (parere di compatibilità favorevole già espresso da codesta Commissione regionale nella seduta del 22 ottobre u.s.) che prevede la produzione green di jet fuel, fa ritenere prossimo e probabile l'utilizzo di tale carburante, ottenuto in prevalenza da materie prime vegetali, perseguendo quindi in tal modo un almeno parziale ciclo green.

In generale, è prevista una significativa riduzione del consumo di carburanti dai nuovi velivoli, nei prossimi anni.

5.8 In merito alla questione relativa alla valutazione degli aspetti socio-economici

Valutato l'impatto socio-economico dell'attività in essere quantificata in questa fase in base al numero di posti di lavoro, si consideri che per impatto diretto si intende l'occupazione e reddito legati direttamente all'attività aeroportuale, l'impatto indiretto è quello generato dal sistema economico lungo la supply chain di beni e servizi direttamente riconducibili all'operatività aeroportuale; mentre impatto indotto è derivante dal sistema economico generato dalle spese e consumi effettuati dagli occupati diretti ed indiretti.

Conclusioni

Pertanto stimando il numero di posti di lavoro per milioni di passeggeri, risulta dal confronto fra l'anno 2010 e l'anno 2030 un incremento dell'impatto diretto da 2.043 a 4.095 occupati, impatto indiretto da 2.457 a 4.927; impatto indotto da 1.124 a 2.255.

5.9 In merito alla pericolosità dell'aeroporto e siti sensibili

Si ritiene che debba essere fatto uno studio sulle rotte che dovrà essere presentato all'Ente competente al fine di valutarne la pericolosità rispetto a siti sensibili come per esempio la scuola materna di San Giorgio a sud ovest dell'aeroporto in Comune di Quinto di Treviso (ved. "Raccomandazioni").

Conclusioni

In particolare per quanto riguarda le azioni correttive di abbattimento del rumore che prevedono la messa a punto di nuove procedure sulle operazioni di decollo (come le procedure che prevedono virata stretta

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

eseguita nella primissima fase di “initial climb”), avvicinamento e atterraggio, si ritiene debba essere tenuta in debita considerazione la presenza delle scuole e simili.

CONCLUSIONI FINALI

In merito alla questione relativa al numero di voli annuali, si conclude che l'unica autorizzazione è quella inerente la sola capacità tecnica dell'aerostazione, di competenza di ENAC, pari a 8 movimenti/ora corrispondente a 70.080 movimenti annui.

Va evidenziato che il numero di voli non può essere considerato come unico fattore per la determinazione degli impatti sulle componenti ambientali, infatti l'aeroporto, oltre all'autorizzazione relativa alla capacità tecnica dell'impianto, necessita anche dell' "Autorizzazione Ambientale", per interventi sull'intera opera o attività, di cui il giudizio di compatibilità ambientale, non è ancora stato rilasciato dal Ministero dell'Ambiente

L'aerostazione non è dotata di "Autorizzazione Ambientale" in quanto successivamente all'entrata in vigore della direttiva comunitaria specifica, il proponente non ha concluso una procedura di VIA sull'intero aeroporto.

Le limitazioni imposte sin d'oggi non impediscono, a priori, l'incremento proposto, salvo pronunciamento del Ministero dell'Ambiente, sull'esistenza di un eventuale danno ambientale, e pronunciamento del TAR Veneto in merito alla diffida della Direzione Generale relativamente alla limitazione del numero totale annuo di movimenti; pertanto nell'attesa dei pronunciamenti dei sopra citati procedimenti si condivide il "Momento Zero" dello SIA.

Ulteriori limitazioni ambientali deriveranno dal mantenimento del grado di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario, al progredire del PSA visto come fattore di pressione; limitazioni dettate dal monitoraggio degli habitat sia per fasi di attuazione che per componenti ambientali principali.

Per quanto riguarda la non coincidenza dei piani di zonizzazione acustica comunali con il Piano di zonizzazione acustica aeroportuale si rimanda all'omogeneizzazione attraverso apposita richiesta di convocazione di conferenza di servizi in base all'art. 5 del DM 3 dicembre 99, pertanto si considera, ai fini della valutazione dell'impatto acustico, i dati presentati dal proponente in seno allo S.I.A ovvero i dati reali comunicati da ARPAV

Per quanto riguarda il rumore, il proponente ha introdotto consistenti modifiche alla domanda originaria, con le integrazioni volontarie del settembre e ottobre 2014, che possono comportare variazioni importanti alle valutazioni per il rilascio di giudizio di compatibilità ambientale sul progetto espresse nel parere n. 1454 della CTVA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Queste consistenti modifiche portano a diverse valutazioni tecniche ed ambientali relativamente al rumore, in particolare la ridistribuzione e la riduzione dei decolli rispetto allo SIA originale con l'introduzione delle nuove procedure di decollo Performance Based Navigation e le autolimitazioni della schedulazione hanno cambiato l'impronta acustica dell'aeroporto.

Considerando le procedure di noise abatement di tipo Performance Based Navigation proposte da IATA e le ulteriori mitigazioni ai recettori ipotizzate:

- lo Scenario al 2020 volato con le procedure PBN determina un impatto positivo portando a una riduzione del 15% del numero di persone esposte in Zona A, mentre identico è il numero di persone in Zona B;
- lo Scenario al 2030 volato con le procedure PBN presenta invece un impatto negativo basso, dovuto all'aumento del 9% della popolazione in Zona A, mentre invariato è il numero di persone in Zona B.

Dal confronto della popolazione esposta al rumore nello scenario attuale, si evidenzia che, nello scenario futuro rotte PBN:

- e) la popolazione esposta nella Zona B rimarrà invariata rispetto allo scenario 2010, in entrambi gli scenari futuri (2020 e 2030);



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

- f) la popolazione esposta nella Zona A diminuirà del 15% nello scenario 2020, mentre aumenterà del 9% nello scenario 2030.

Il Gestore interverrà comunque con adeguati progetti di bonifica acustica, come peraltro anche prescritto.

In merito alla viabilità sulla strada Noalese con la nuova rotatoria, il raddoppio delle corsie, ecc... pur non essendo risolutivi delle problematiche complessive della strada stessa, risultano comunque migliorativi per la fluidità del traffico che comporta un miglioramento anche della qualità dell'aria; in merito alle acque superficiali necessita ulteriore approfondimento progettuale e, si ritiene sin d'ora che sia priva di fondamento, considerate le caratteristiche del glicole (punto di ebollizione molto più alto di quello dell'acqua e solubilità in acqua).

La parziale non conformità urbanistica di parte del sedime aeroportuale di progetto, sia relativamente al PRG del Comune di Treviso e di Quinto di Treviso che del Piano Ambientale, richiede apposite varianti urbanistiche

La Commissione non ritiene significativo l'inquinamento atmosferico prodotto dalle attività aeroportuali legate allo sviluppo del PSA - nuove rotte e nuove procedure di decollo Performance Based Navigation (PBN), anche considerando il maggior traffico stradale indotto.

L'impatto socioeconomico dell'attività risulta positivo sulla base del solo parametro relativo al numero di posti di lavoro.

In merito alla pericolosità dell'aeroporto e siti sensibili si ritiene che debba essere fatto uno studio sulle rotte che dovrà essere presentato all'Ente competente al fine di valutarne la pericolosità rispetto a siti sensibili come per esempio la scuola materna di San Giorgio a sud ovest dell'aeroporto in Comune di Quinto di Treviso.

Pertanto per quanto sopra riportato e in seguito alle modifiche che il proponente ha provveduto ad apportare al PSA in data 15 settembre 2014 e in data 20 ottobre 2014, tali da modificare la domanda originaria, si rileva un aumento degli impatti marginale rispetto all'ambiente, pertanto si ritiene l'intervento ammissibile.

6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti (assenti il Dott. Livio Baracco, Componente esperto della Commissione, ed il Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Treviso), esprime all'unanimità

parere favorevole

sullo studio per la Valutazione di Incidenza, relativo al progetto indicato in oggetto, facendo proprie le valutazioni e le conclusioni contenute nel verbale di istruttoria tecnica n. 81/2014 del 20/03/2014, e al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale sul medesimo progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate:

PRESCRIZIONI

- 1) Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
- 2) Il Piano di Sviluppo Aeroportuale è vincolato all'ottenimento delle nuove rotte e nuove procedure di

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

decollo Performance Based Navigation (PBN).

- 3) Il Piano di Sviluppo Aeroportuale è vincolato all'interruzione notturna del traffico aereo nella fascia oraria 23:00 – 6:00, come da autolimitazione della schedulazione prevista nello SIA.
- 4) Il Progetto definitivo dovrà prevedere pianificazioni settoriali complessive ed essere inoltrato agli enti competenti per l'approvazione anche se si procede per stralci parziali di settore, inoltre deve:
 - a) prevedere, come proposto dal proponente, interventi acustici passivi sugli “edifici che ricadono in zona B ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB (L_{VA})” e “sulle scuole che ricadono in zona A o che comunque presentano valori di L_{Aeq} complessivi superiori o prossimi a 60 dB(A)”, (v. paragrafo C6.7.3. “Bonifica acustica degli edifici” del documento Studio di Impatto Ambientale, Sezione C, Quadro di riferimento ambientale, Rumore – Aggiornamento 2013, rev. 3 05/09/14);
 - b) prevedere gli interventi di cui al punto precedente anche su tutti gli edifici a destinazione residenziale, scolastica o socio-sanitaria *attualmente situati all'esterno dell'isofonica dei 60 dB(A) calcolata per l'anno 2010 (2010_SIA_AIP)* e che per effetto dell'attuazione del Piano di sviluppo verranno a rientrare *all'interno di detta isofonica*. Gli interventi dovranno ottenere la conformità, qualora già non presente, con l'isolamento acustico standardizzato di facciata previsto dalla normativa vigente al momento dell'attuazione dell'intervento stesso;
 - c) contenere un crono-programma per la bonifica acustica degli edifici di cui ai punti a) e b), tenuto conto delle osservazioni dei Comuni interessati, Provincia e Arpav; deve essere comunque data priorità agli edifici in zona B;
 - d) prevedere la pubblicazione su internet, per ciascuna delle centraline del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale:
 - o con periodicità quadrimestrale, secondo i periodi stabiliti al punto 2 dell'all. A al DM 31/10/1997 (1 ottobre-31 gennaio, 1 febbraio-31 maggio, 1 giugno-30 settembre), i valori dell'indice L_{VA} misurati nelle settimane con maggior numero di movimenti;
 - o entro il 31 ottobre di ogni anno, il livello del rumore aeroportuale così come definito al punto 1 dell'all. A al DM 31/10/97, nonché il numero di movimenti aeroportuali nell'intervallo orario 23-7;
 - o Per gli anni 2010-2014, i suddetti dati dovranno essere resi pubblici, con le stesse modalità, entro il 30/6/2015;
 - e) prevedere il monitoraggio degli impatti (recettori quali scuole ed abitazioni campione in accordo con ARPAV) della componente aria nelle varie fasi di sviluppo e in particolare a fine opera (2030);
 - f) prevedere un preciso piano di monitoraggio e/o di sorveglianza dello stato di qualità dell'aria che copra il periodo fino al 2030 e individui in via programmatica il posizionamento delle stazioni di misura, la tempistica, la durata e la frequenza di prelievo nonché la tipologia degli inquinanti che si intendono controllare nel tempo. La durata delle campagne di monitoraggio dello stato di qualità dell'aria deve soddisfare i requisiti minimi di qualità del dato previsti dalla normativa di settore;
 - g) dovranno essere approfondite le previsioni sulla mobilità e distribuzione dei parcheggi di cui alla Documentazione integrativa del 17 ottobre 2014;
 - h) dovrà essere presentato all'Autorità Competente al rilascio dell'autorizzazione allo scarico, un progetto dettagliato sui sistemi di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia sia relativo al sistema pista/piazzali che relativo al sistema di parcheggi automobili/autocorriere, che dovranno essere adeguati sotto l'aspetto funzionale in relazione agli inquinanti da abbattere, e opportunamente dimensionati;
 - i) dovrà essere acquisito il nulla osta idraulico da parte dell'Autorità Competente alla gestione del corpo idrico ricettore delle acque meteoriche;
 - j) prevedere un corpo recettore degli scarichi, diverso del fossato di via Noalese, in quanto non sembra avere le caratteristiche di un vero e proprio corpo idrico superficiale;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014**

- k) le piazzole di sosta delle aeromobili dove si svolgono le operazioni anti icing, dovranno essere opportunamente delimitate per evitarne la dispersione e conseguente lisciviazione da parte delle acque meteoriche;
 - l) comprendere una specifica procedura operativa per la gestione delle eventuali emergenze causate dall'accidentale sversamento di carburante e glicole sul piazzale;
 - m) prevedere l'attivazione del sistema di sghiacciamento (deicing) a partire almeno dall'anno 2020, esplicitando le procedure da adottare nella gestione dei liquidi residui delle operazioni di *de-icing* e *anti-icing* dei velivoli, nonché la natura dei liquidi stessi;
 - n) lo scarico delle acque reflue di trattamenti de/anti icing potrà essere rilasciato solo a seguito di trattamento con un idoneo impianto di depurazione, approvato in sede di rilascio dell'autorizzazione allo scarico da parte all'Autorità Competente;
 - o) venga previsto l'ampliamento e l'aggiornamento del "Piano Sversamenti Occasionali" (datato 23.02.2011), estendendo detto protocollo alle aree di progetto;
 - p) valutare approfonditamente gli aspetti legati alla compatibilità idraulica degli interventi previsti, ai sensi della DGR 2948/2009, al fine di individuare le opere compensative necessarie per garantire l'invarianza idraulica dell'intervento, le vasche di accumulo devono preferibilmente essere collocate sotto le superfici a parcheggio di progetto;
 - q) prevedere l'analisi dello scarico sul Sile con frequenza semestrale e la comunicazioni ai seguenti Enti: comuni di Treviso e di Quinto, Ente Parco, Arpav;
 - r) essere predisposto un adeguato ambito di rispetto alla risorgiva posta nell'estremità più ad est dell'area del sedime aeroportuale di progetto;
 - s) prevedere un dettagliato piano per la gestione dei rifiuti prodotti a seguito della demolizione di alcune infrastrutture alla luce della possibile contaminazione ambientale del terreno (cabine elettriche e deposito carburanti delle aree da dismettere), da attuare preferibilmente con tecnica selettiva, come contemplato dalla D.G.R.V. n. 1773/2012, per la realizzazione di rilevati e riempimenti, con recupero in loco realizzabile con semplici impianti mobili;
 - t) dovrà essere prodotta adeguata Relazione Paesaggistica per l'ottenimento dell'Autorizzazione Paesaggistica prevista dal D.Lgs. n. 42/2004 prescritta dal D.P.C.M. del 12.12.2005, evidenziando lo skyline delle altezze e la nuova percezione visiva dell'edificato di progetto dal fronte fiume Sile, al fine di poter verificare il coerente inserimento paesaggistico nel contesto naturale esistente, in particolare della nuova torre di controllo. Inoltre si ritiene opportuno richiedere che vengano specificati i particolari costruttivi e le caratteristiche dei materiali impiegati, al fine di valutare meglio la compatibilità delle opere nel contesto vincolato.
- 5) Dovrà essere apportata apposita variante al Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile in riferimento all'area in progetto denominata RESA TESTATA 25 ad est in direzione tangenziale di Treviso di cui alla Tav. n. 08: Planimetria degli interventi 2010-2015 – Fase I, confermato nella Tav. n. 2: Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della valutazione di impatto ambientale ottobre 2014. Assetto di progetto al 2030 con individuazione degli interventi da prevedere.
- 6) Dovrà essere apportata apposita variante allo strumento Urbanistico del Comune di Treviso in riferimento all'area in progetto denominata RESA TESTATA 25 ad est in direzione tangenziale di Treviso di cui alla Tav. n. 08: Planimetria degli interventi 2010-2015 – Fase I, confermato nella Tav. n. 2: Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della valutazione di impatto ambientale ottobre 2014. Assetto di progetto al 2030 con individuazione degli interventi da prevedere.
- 7) Dovrà essere apportata apposita variante allo strumento Urbanistico del Comune di Treviso in riferimento all'area in progetto identificata come 10.4 di cui alla Tav. n. 10: Planimetria degli interventi



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

2021-2030 – Fase III, confermato nella Tav. n. 2: Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della valutazione di impatto ambientale ottobre 2014. Assetto di progetto al 2030 con individuazione degli interventi da prevedere.

- 8) Dovrà essere apportata apposita variante allo strumento Urbanistico del Comune di Quinto di Treviso in riferimento alla parte terminale delle aree identificate in progetto con il n. 62 – 59 poste a nord – ovest del sedime dell'aeroporto di cui alla Tav. n. 09: Planimetria degli interventi 2016-2020 – Fase II , confermato nella Tav. n. 2: Documento di integrazioni volontarie alla documentazione presentata ai fini della valutazione di impatto ambientale ottobre 2014. Assetto di progetto al 2030 con individuazione degli interventi da prevedere.
- 9) Prevedere l'applicazione delle migliori tecniche disponibili per lo sviluppo sostenibile dei servizi di terra nell'utilizzo di energia e risorse per la riduzione delle emissioni in atmosfera.

in recepimento delle prescrizioni della VInCA:

- 10) Aggiornare la scansione temporale delle fasi di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale in argomento e provvedere al costante aggiornamento del crono programma dei lavori (opportunamente dettagliato) da trasmettere agli uffici competenti per la valutazione di incidenza.
- 11) Realizzare lungo la recinzione (lato sedime aeroportuale) idonee strutture atte ad integrare la funzione della medesima nel limitare la presenza della fauna (in particolar modo quella terricola) all'interno del sedime aeroportuale.
- 12) Vietare gli interventi sulla vegetazione legnosa, all'interno del sedime aeroportuale, in periodi corrispondenti alla fase di nidificazione e riproduzione (indicativamente nel periodo aprile-luglio).
- 13) Vietare la presenza di fonti di illuminazione artificiale in corrispondenza delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale e lungo il perimetro della recinzione per le parti in corrispondenza degli specchi d'acqua e del fiume Sile, fatto salvo quelle fonti necessarie ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza dell'aviazione e comunque rispondenti ai seguenti criteri: a flusso luminoso modulabile, a bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (fototassi).
- 14) Non interferire con le superfici riferibili ad habitat o habitat di specie comunitario (di cui ai siti IT3240011 "Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina" e IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest") nella realizzazione degli interventi del presente Piano di Sviluppo Aeroportuale (di cui allo studio per la Valutazione di Incidenza esaminato) ovvero di provvedere al rispetto della procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i. e della D.G.R. n. 3173/06.
- 15) Eseguire un ripristino vegetazionale secondo le relative tipicità dei luoghi per le aree situate all'interno del sito SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" ed interessate dagli interventi realizzati nel 2011, di cui al parere della Commissione Tecnica Nazionale di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS - n. 698 del 15/04/2011.
- 16) Subordinare l'incremento della capacità di movimentazione aeroportuale al rispetto degli artt. 3, c1, e 7 della Direttiva 92/43/CEE e ss.mm.ii. e, in virtù di ciò, di rimodularlo secondo aumenti gradualmente, progressivamente crescenti e proporzionalmente ripartiti nei quinquenni di riferimento.
- 17) Fornire il riscontro per il punto n. 12 mediante il monitoraggio prevalentemente annuale degli habitat, delle specie e dei fattori di pressione e minaccia per tutte le fasi di attuazione del piano di argomento (ante operam, in corso d'opera e post operam) e per le componenti acqua, aria e suolo.
- 18) Attuare il monitoraggio sotto la responsabilità di un soggetto o ente terzo rispetto a quello coinvolto direttamente o indirettamente nell'attuazione degli interventi e rispetto all'estensore dello studio per la valutazione di incidenza, sulla base di un programma di monitoraggio che sia trasmesso agli uffici competenti per la valutazione di incidenza entro 180 gg. dall'autorizzazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale in argomento, per le opportune e imprescindibili valutazioni, e sia articolato rispetto ai seguenti argomenti:



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

- a) il responsabile del monitoraggio, indicando anche tutti coloro che effettuano i rilievi;
 - b) gli obiettivi, ossia la definizione degli habitat, delle specie e dei fattori di pressione e minaccia da verificare, individuando il grado di conservazione di riferimento e i valori attesi per habitat e specie, influenza e intensità di ciascun fattore di pressione e minaccia in atto e i valori attesi;
 - c) i metodi e tecniche di monitoraggio utilizzate, fornendo le adeguate istruzioni per la raccolta dei dati e le eventuali schede di raccolta dati sul campo e definendo i criteri per l'individuazione dei valori soglia e per l'attivazione di eventuali interventi correttivi;
 - d) il disegno sperimentale, stabilendo i tempi, le frequenze, i luoghi e il cronoprogramma dei monitoraggi;
 - e) i metodi e le tecniche di analisi dei dati, fissando chiaramente come saranno espressi i risultati del monitoraggio, compresi eventuali risultati intermedi attesi;
 - f) i metodi utilizzati per la determinazione degli errori e per gestire le incertezze;
 - g) i criteri di redazione delle relazioni sugli esiti del monitoraggio, le tempistiche di presentazione dei dati bruti e delle elaborazioni;
 - h) i metodi di valutazione della conformità dei monitoraggi;
 - i) le schede di monitoraggio per tutti gli habitat, le specie e per tutti fattori di pressione e minaccia da verificare;
 - j) le ulteriori informazioni rilevanti ai fini del monitoraggio;
 - k) i database georiferiti per l'archiviazione dei dati, comprensivi della localizzazione delle aree monitorate.
- 19) Estendere la durata del monitoraggio anche nel triennio successivo alla completa attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale in argomento.
- 20) Affiancare alla Direzione Lavori personale qualificato con esperienza specifica e documentabile in campo biologico, naturalistico, ambientale che dovrà documentare (anche sulla base degli esiti dei succitati monitoraggi) la corretta attuazione delle opere, alla luce delle presenti prescrizioni e delle eventuali ulteriori misure precauzionali messe in atto per il rispetto dei valori tutelati nel ZPS IT3240011 "Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina"; SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest", predisponendo idoneo rapporto da trasmettere, congiuntamente agli esiti del monitoraggio, agli uffici competenti per la Valutazione d'incidenza per le opportune valutazioni del caso.
- 21) Comunicare qualsiasi variazione rispetto al progetto esaminato che dovesse rendersi necessaria per l'insorgere di imprevisti, anche di natura operativa, agli uffici competenti per la Valutazione d' Incidenza per le opportune valutazioni del caso.
- 22) Comunicare tempestivamente alle Autorità competenti ogni difformità riscontrata nella corretta attuazione degli interventi e ogni situazione che possa causare la possibilità di incidenze significative negative sugli elementi dei siti della rete Natura 2000 oggetto di valutazione nello studio per la Valutazione di Incidenza esaminato.

in recepimento delle Prescrizioni della Direzione Generale per il Paesaggio

- 23) Profilo archeologico:
- a) prevedere l'esecuzione di saggi preventivi di verifica nelle aree campite in rosso nella tavola del rischio (tav. 8) come risulta individuata negli allegati di progetto;
 - b) assicurare un'idonea assistenza archeologica a tutte le opere che comportano movimentazione del terreno (scavi) a cura di operatori professionisti archeologi, i cui gli oneri non saranno a carico della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto;



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

- c) prima dell'inizio dei lavori, prevedere l'invio all'attenzione della competente Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto, di un piano economico a garanzia delle coperture finanziarie necessarie alla puntuale osservanza delle prescrizioni di cui sopra.

24) Profilo culturale e paesaggistico:

- a) prevedere l'introduzione di elementi di mitigazione dell'impatto, causato in particolare dalla prevista via di rullaggio (Taxiway); in particolare, dovrà essere inserita una adeguata schermatura vegetale arborea, con doppia fila di elementi vegetali ad alto fusto di prima grandezza, lungo tutto il tratto parallelo alla via Noalese, tenendo anche conto della presenza del bene culturale (Villa Busato del sec. XVII) e del suo ambito di rispetto;

A tal riguardo, la realizzazione della nuova pista potrà essere avviata solo dopo aver costituito un ampio sistema di mitigazione e di compensazione vegetale idoneo a proteggere il Bene culturale in termini di interferenze visive e di inquinamento acustico, in modo da garantire un'adeguata percezione e fruibilità del Bene culturale stesso;

- b) essere trasmesso alla Direzione Generale per il Paesaggio, comprensivo di rendering e fotosimulazioni da vari punti di vista rispetto agli elementi interferiti, ai fini della verifica di ottemperanza. Il PD deve contemplare adeguate soluzioni che prevedano ampi spazi e l'inserimento di elementi di mitigazione come arbusti, alberi con impiego di essenze di tipo autoctono (per le quali dovrà essere garantita la loro completa affermazione anche mediante l'uso di un congruo strato di terreno vegetale maggiormente idoneo all'attecchimento), disposti in modo da ridurre l'impatto della nuova viabilità, della nuova rotatoria e dei parcheggi in particolare, in prossimità dell'aerostazione.

Restano, infine fatti salvi nel corso delle successive fasi di progetto, gli ulteriori adempimenti e le verifiche a carico del proponente, eventualmente indicati dagli Uffici territoriali competenti e richiesti da questa Direzione Generale, volti a soddisfare pienamente l'azione di tutela, di cui al D.Lgs. 22.01.2004 n. 42 e s.m.i., del contesto interessato dall'intervento di che trattasi.

RACCOMANDAZIONI

1. Si raccomanda la verifica con l'Ente competente in merito all'effettiva pericolosità delle rotte che interessano alcuni siti sensibili come per esempio la scuola materna di San Giorgio. Le nuove rotte non devono comportare un aumento della pericolosità in relazione alla sicurezza di volo.
2. Si raccomanda che le azioni correttive di abbattimento del rumore, che prevedono la messa a punto di nuove procedure sulle operazioni di decollo (come le procedure che prevedono virata stretta eseguita nella primissima fase di "initial climb"), avvicinamento e atterraggio, tengano in debita considerazione la presenza delle scuole e altri siti sensibili.
3. Si raccomanda di attivare degli Accordi di programma con i gestori dei servizi di trasporto pubblico e di trasporto merci, connessi con le attività aeroportuali, al fine di privilegiare l'utilizzo di mezzi a bassa emissione di inquinanti.
4. Si raccomanda di verificare la possibilità di prevedere un servizio di navetta di collegamento con la stazione ferroviaria centrale di Treviso ai fini della riduzione dell'incremento del flusso di traffico previsto.
5. Si raccomanda l'applicazione per tutte le attività aeroportuali della nuova norma Iso 50001, per promuovere le migliori pratiche di gestione dell'energia, nell'ottica anche di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.



ALLEGATO A alla Dgr n. 2250 del 27 novembre 2014

Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Eva Maria Lunger

Il Presidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Alessandro Benassi

Il Dirigente
Settore V.I.A.
Dott.ssa Gisella Penna

Il Vice Presidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Luigi Masia