

Aeroporto “Antonio Canova” di Treviso  
**Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030**

**PROCEDURA DI  
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE  
INQUADRAMENTO GENERALE ALLA  
DOCUMENTAZIONE PRESENTATA**

Estensore dello Studio di Impatto Ambientale

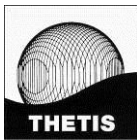


ing. Giovanni Zarotti



Aprile 2017





Committente: **AerTre S.p.A.**

Oggetto: **SIA MP TV**

Titolo doc.: **Strumento di pianificazione e  
ottimizzazione al 2030  
dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso  
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**

## **INQUADRAMENTO GENERALE ALLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA**

Codice doc.: 25101-REL-T100.0

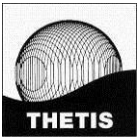
Distribuzione: AerTre, file 25101

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	01.04.2017	informazione	32	AR	AR	SC
1						
2						
3						

**Thetis S.p.A.**  
Castello 2737/f, 30122 Venezia  
Tel. +39 041 240 6111  
Fax +39 041 521 0292  
[www.thetis.it](http://www.thetis.it)







## Indice

1.	Premesse .....	4
2.	Il Piano 2030 e le precedenti procedure di VIA.....	11
3.	L'impostazione dell'analisi e i criteri adottati nello Studio di Impatto Ambientale .....	15
3.1	Gli scenari analizzati .....	17
3.2	L'area vasta e l'area di studio .....	20
3.3	La modellistica utilizzata e i ricettori.....	23
3.3.1	Atmosfera .....	23
3.3.2	Rumore.....	24
3.3.3	Ricettori .....	25
4.	La documentazione presentata .....	27



## 1. Premesse

Il presente documento introduce ed inquadra la documentazione avviata a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per lo **Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 Aeroporto "A. Canova" di Treviso** (nel seguito Piano 2030 o semplicemente Piano).

La denominazione "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030" diversamente da precedenti strumenti di sviluppo denominati specificamente "Piani di sviluppo aeroportuale" o "Masterplan", deriva dalla natura delle opere inserite in questo documento che non prevedono, dal punto di vista funzionale ed urbanistico, variazioni sostanziali dell'assetto del sedime, come più avanti descritto, ma una riorganizzazione degli spazi e alcuni adeguamenti di dotazioni standard (es. parcheggi) in relazione ad uno scenario di crescita decisamente limitato.

L'aeroporto "A. Canova" di Treviso, per caratteristiche geografiche, infrastrutturali e operative, è dedicato a voli di tipo regionale, low-cost e charter. Esso ricade in regione Veneto nei comuni di Treviso e di Quinto di Treviso (provincia di Treviso). L'aeroporto è localizzato a circa 3 chilometri a sud-ovest della città di Treviso, racchiuso tra la Strada Regionale n. 515 "Noalese", la Strada Regionale n. 53 "Postumia", ed il fiume Sile, a 9.2 km dal casello autostradale Treviso Sud della A27 (si vedano le figure successive).

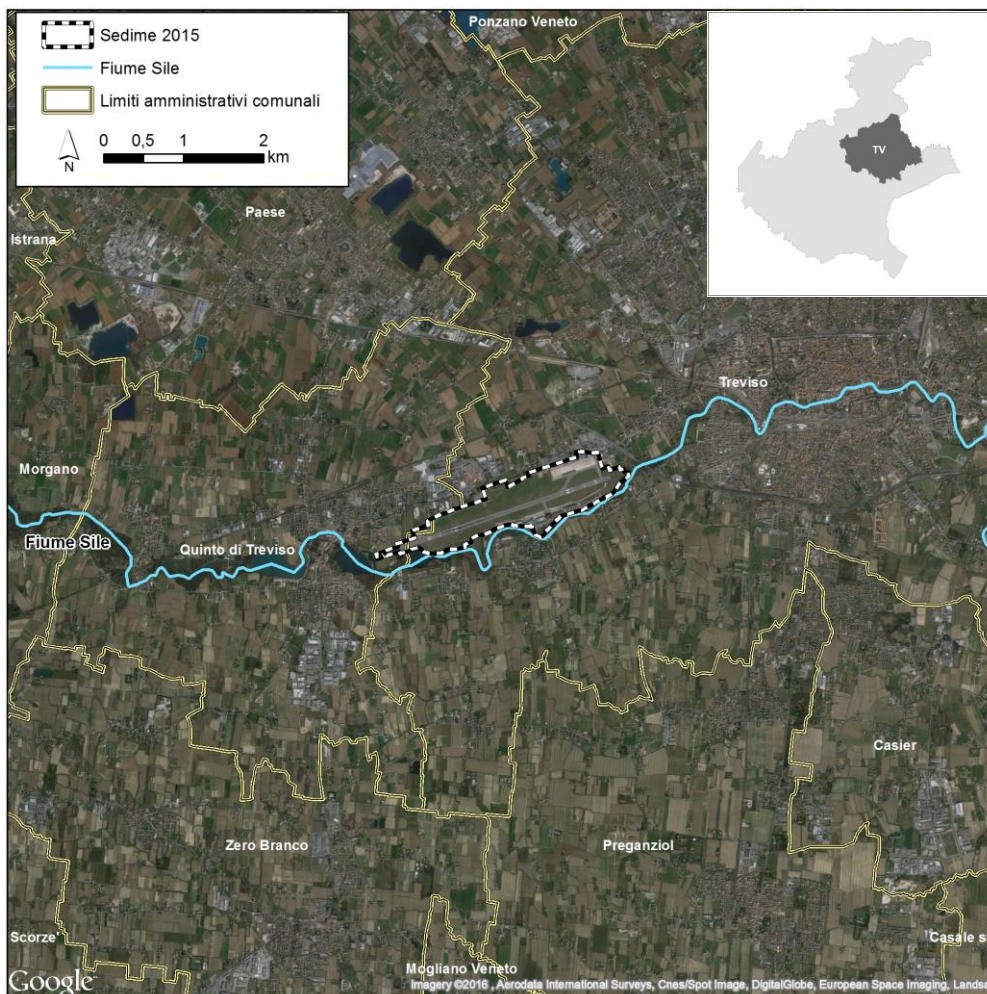
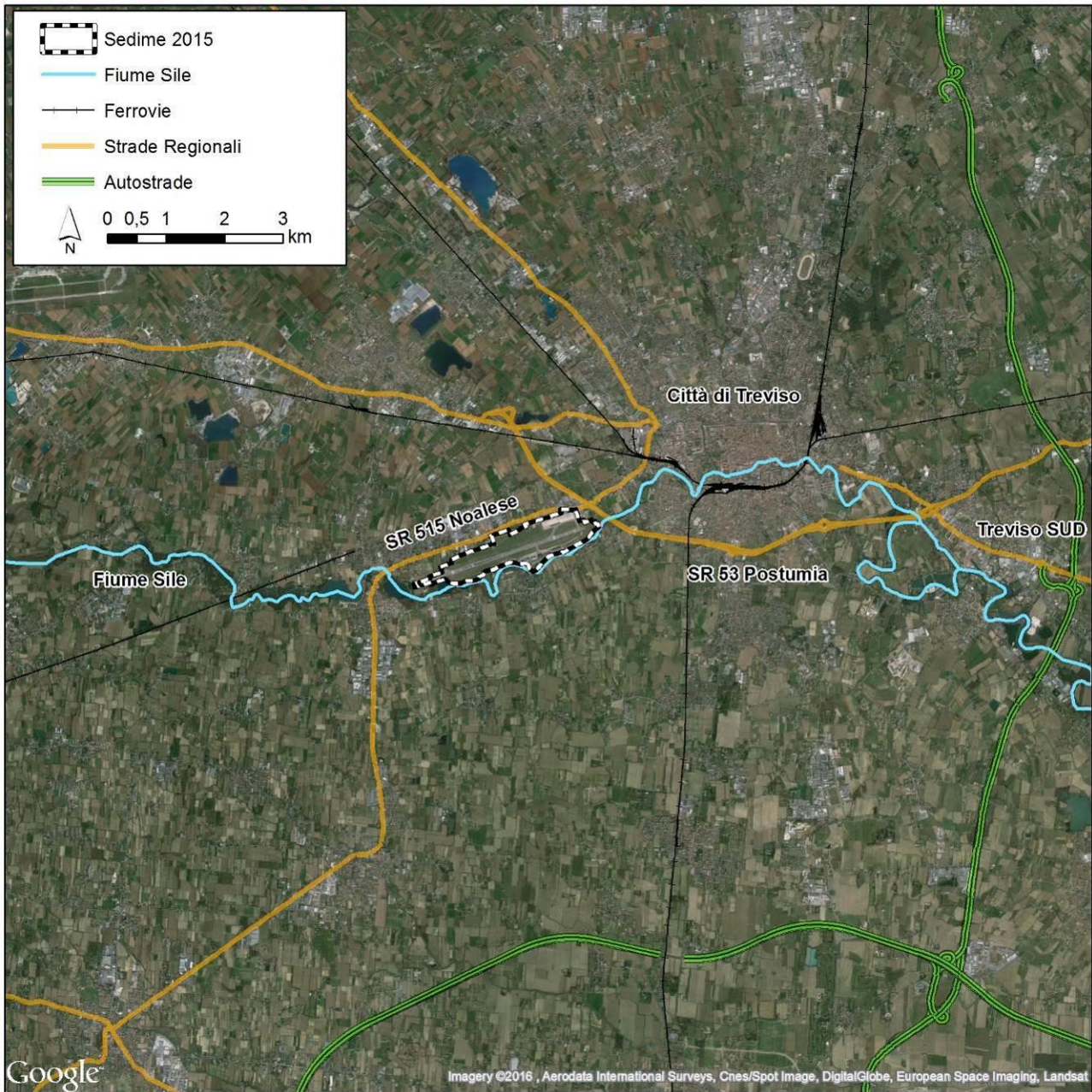


Figura 1-1 Localizzazione dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso.



**Figura 1-2 Infrastrutture e reti.**

L'aeroporto si colloca inoltre parzialmente all'interno del Parco Naturale Regionale del fiume Sile (Figura 1-3), istituito nel 1991 con LR n. 8 del 28 gennaio 1991, e nei pressi dei siti della Rete Natura 2000 (Figura 1-4 e Figura 1-5), richiamati alla Tabella 1-1.



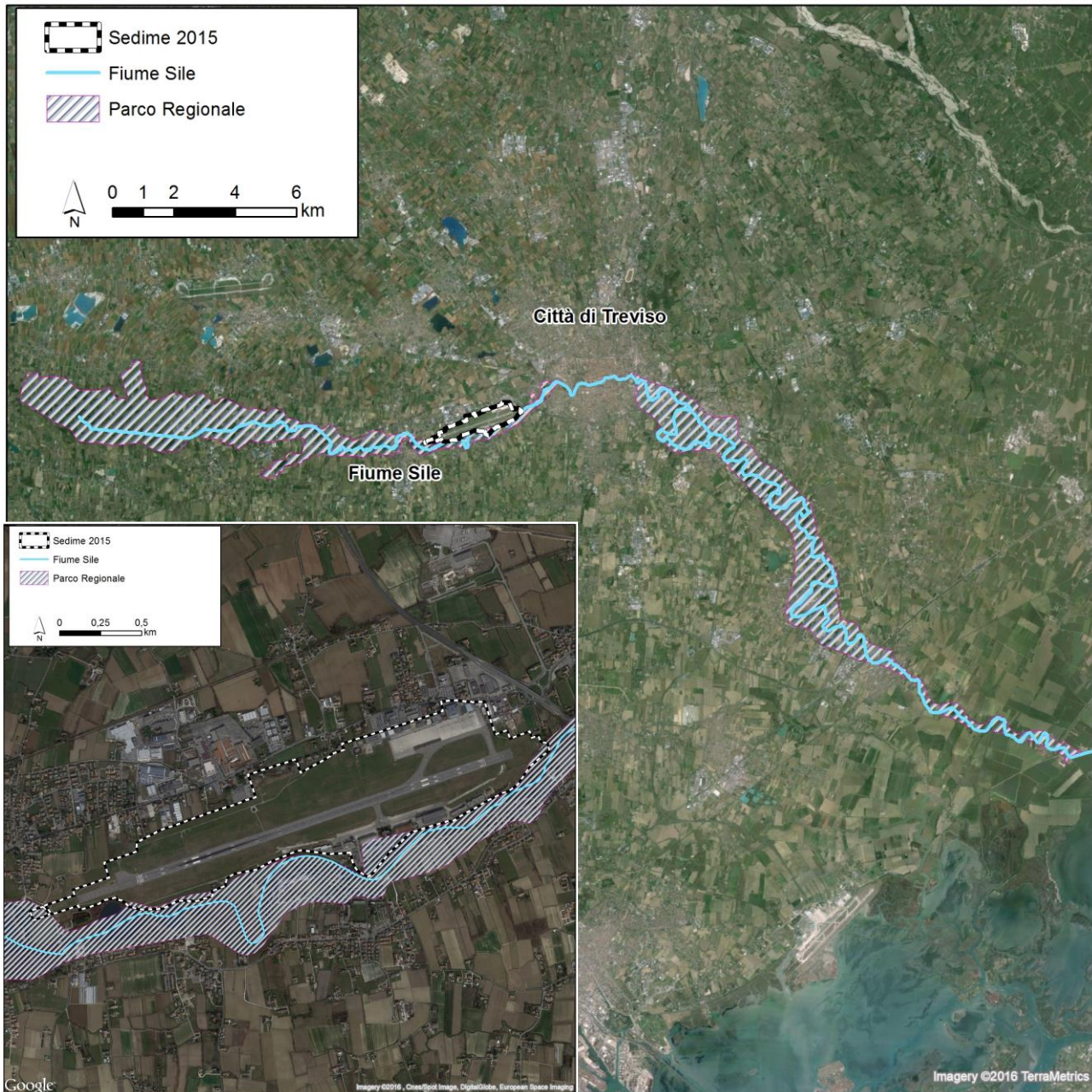


Figura 1-3 Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Tabella 1-1 Siti della rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

SITI	CODICE	DISTANZA [km]
SIC Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	IT3240028	parzialmente incluso
ZPS Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina	IT3240011	3
SIC/ZPS Fontane Bianche di Lancenigo	IT3240012	8
SIC Fiume Sile da Treviso Est a S. Michele Vecchio	IT3240031	4
ZPS Fiume Sile: Sile Morto e ansa S. Michele Vecchio	IT3240019	4
SIC/ZPS Cave di Gaggio	IT3250016	13
SIC/ZPS Cave di Noale	IT3250017	12

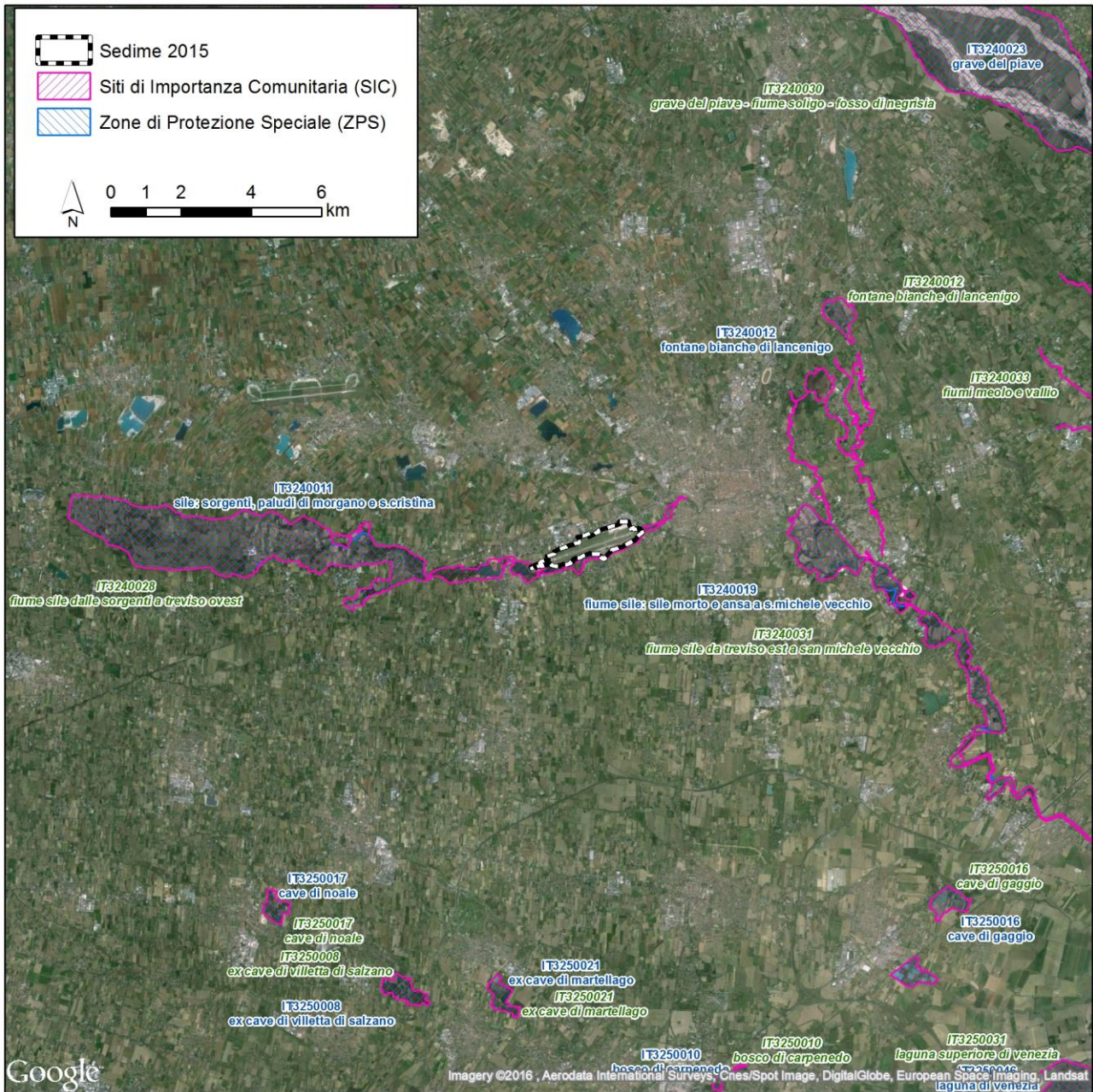


Figura 1-4 Siti Natura 2000 nei pressi dell'area dell'aeroporto.

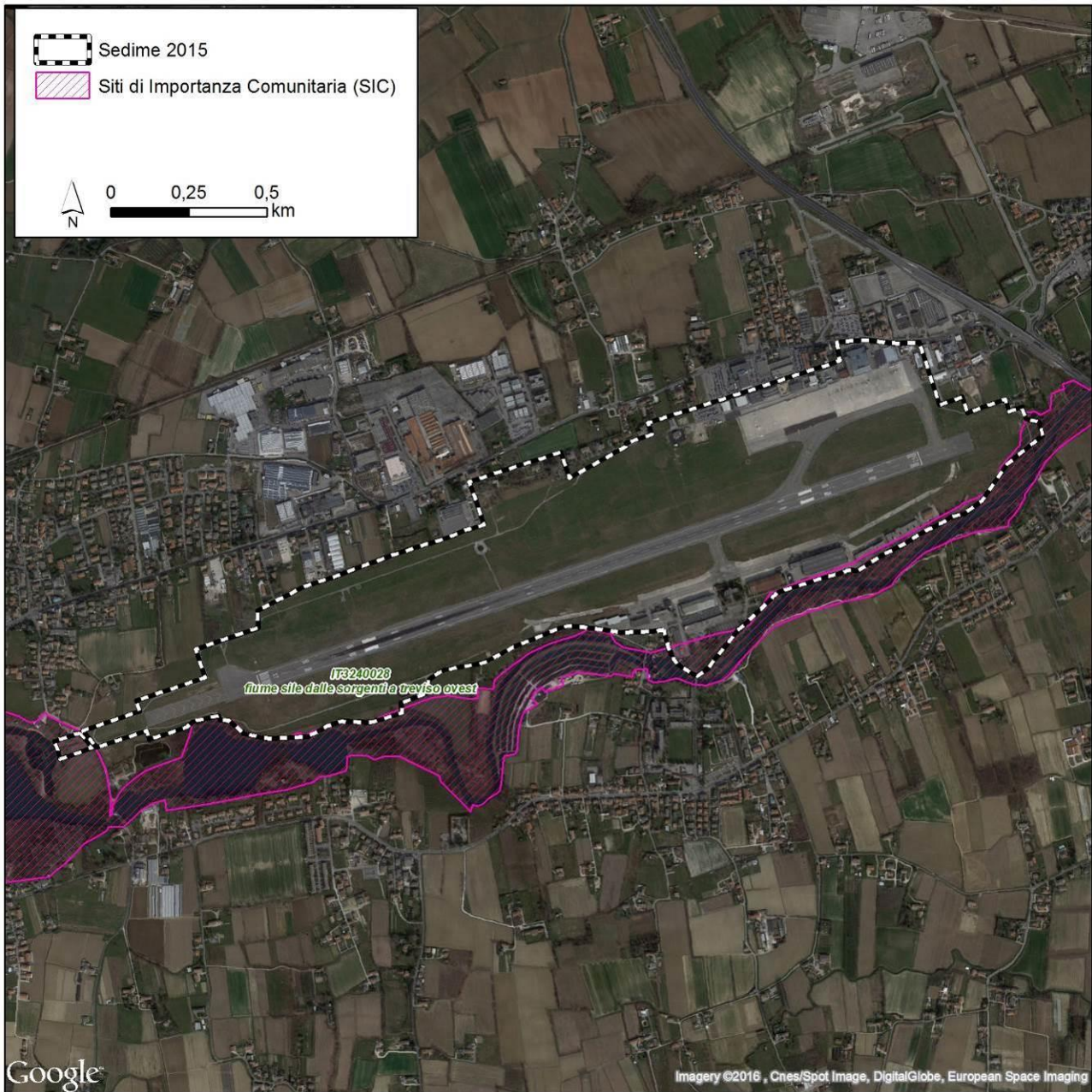


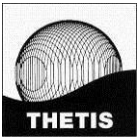
Figura 1-5 Siti Natura 2000 interferenti l'aeroporto.

L'aeroporto infine si trova nella sua porzione sud parzialmente interferente con l'area a vincolo ex art. 142 lett. c, D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii. "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna", relativamente alla fascia di rispetto del fiume Sile (Figura 1-6).



**Figura 1-6 Fascia di rispetto del fiume Sile (vincolo ex art. 142 lett. c, D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.).**

Il Piano in esame è il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4). Il legislatore definisce i piani aeroportuali come quegli strumenti pubblicitici che indicano "per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".



Il **Piano 2030** in esame pertanto, **sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo**, in termini principalmente di passeggeri, **individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare entro l'anno 2030.**

Il Piano 2030 è soggetto a **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.**

In base alle norme vigenti infatti, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si applica ai Piani aeroportuali che contengono interventi progettuali propedeutici all'incremento della capacità aeroportuale, conseguentemente finalizzati ad un aumento dei volumi di traffico.

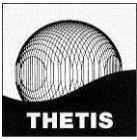
Ciò è desumibile dalla lettura congiunta delle norme vigenti che prescrivono la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai Piani di Sviluppo Aeroportuale:

- **DPCM 27.12.1988** e ss.mm.ii., art. 8 comma 4 (in particolare lettera b) che recita *“Con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 [ora procedura di VIA ai sensi del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., ndr], si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:*  
[...]  
*b) nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2100 metri [la pista dell'aeroporto “A. Canova” di Treviso ha lunghezza pari a 2420 m, ndr], qualora si prevedano **sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo** e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa”;*
- **D.Lvo n. 152/06** - Parte Seconda e ss.mm.ii., Allegato II “Progetti di competenza statale”, punto 10 “[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza”.

Date le suddette premesse, nel presente documento verranno ricordate (cap. 2) le precedenti procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) cui sono state sottoposte altre versioni del Piano, i cui esiti hanno influenzato sia le previsioni di sviluppo del documento in esame sia l'impostazione della documentazione ambientale avviata a procedura di VIA.

Verrà poi illustrata (cap. 3) l'impostazione delle analisi sviluppate nella documentazione ambientale, richiamando alcuni concetti e alcune metodologie che hanno guidato le valutazioni.

Infine verrà presentata la documentazione prodotta ai fini della procedura di VIA, nei suoi contenuti e nelle sue finalità, nonché nella struttura generale (cap. 4).



## 2. Il Piano 2030 e le precedenti procedure di VIA

Lo sviluppo dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso è stato già sottoposto a più di una procedura di VIA con esiti non favorevoli ed interlocutori (cioè non definitivi).

Nel 2002 (6 dicembre) è stato avviato a procedura di VIA il Piano di razionalizzazione delle aree nel periodo 2000-2010. Nel corso della procedura sono state fornite una serie di integrazioni ed approfondimenti documentali; inoltre:

- si è espressa favorevolmente la Regione del Veneto (DGR Veneto n. 1264/2005);
- non si è espresso il Ministero per i Beni e le Attività culturali;
- la Commissione nazionale per le Valutazioni dell'impatto ambientale si è espressa (parere n. 813 del 3 agosto 2006) con un "parere interlocutorio negativo";
- il MATTM ha infine decretato il parere interlocutorio negativo (rif. DSA-DEC-2007-0000398 del 15.05.2007), secondo il quale:
  - la procedura di approvazione degli interventi previsti era subordinata alla presentazione di una nuova istanza aggiornata entro tre mesi dal suddetto decreto;
  - l'aeroporto, fino alla conclusione della nuova procedura di VIA, non poteva effettuare "un numero totale annuo di movimenti superiore a **circa 16'300** (dato riferito al 2004)".

Nel 2012 (11 aprile), a seguito dell'elaborazione di un nuovo ed aggiornato Masterplan, che riguardava il periodo di sviluppo 2011-2030, e di nuova ed aggiornata documentazione ambientale (Studio di Impatto Ambientale, Sintesi non tecnica, Relazione di Valutazione di incidenza e Verifica preliminare dell'interesse archeologico<sup>1</sup>), è stata avviata l'istruttoria tecnica di VIA. Nel corso della procedura sono state fornite anche una serie di integrazioni di carattere volontario.

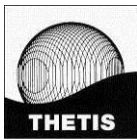
Nell'ambito di questa seconda procedura:

- la Commissione Tecnica nazionale VIA/VAS si è espressa con parere interlocutorio negativo il 25.10.2013;
- successivamente si sono espressi favorevolmente il Ministero per i Beni e le Attività culturali (parere n. 11294 del 06.05.2014) e la Regione del Veneto (DGR Veneto n. 2250/2014);
- a seguito del parere positivo con prescrizioni della Regione del Veneto, a conclusione della procedura interna di VIA svolta dalla Commissione Tecnica regionale VIA, coadiuvata dai competenti Dipartimenti provinciali dell'ARPAV, gli uffici della Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del MATTM hanno chiesto alla Commissione Tecnica nazionale VIA/VAS di analizzare il suddetto parere regionale.

La procedura di VIA non si è conclusa, in quanto il Proponente, ENAC, in assenza di nuova pronuncia da parte della Commissione Tecnica nazionale VIA/VAS, ha fatto richiesta (in data 02.07.2015) di ritiro dell'istanza di VIA, che è stata pertanto archiviata.

---

<sup>1</sup> La Verifica preliminare dell'interesse archeologico è stata prodotta a seguito di una richiesta di integrazioni da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, Servizio IV-Tutela e Qualità del Paesaggio (rif. prot. n. 28891 del 19.10.2012), acquisita la nota della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto.



Dal 2002 ad oggi l'aeroporto ha attuato alcuni adeguamenti funzionali ad una maggiore efficienza del servizio offerto e alla sicurezza, soprattutto in ragione del passaggio dell'aeroporto da scalo militare a scalo civile<sup>2</sup>. In particolare:

- nel 2007 è stata realizzata l'aerostazione passeggeri, prima sostanzialmente non presente<sup>3</sup>;
- nel secondo semestre del 2011 sono stati effettuati lavori di adeguamento delle infrastrutture di volo, il cui progetto è stato sottoposto nel 2011 (16 febbraio) a procedura di Verifica di assoggettabilità alla VIA di livello nazionale, conclusasi con l'esclusione dalla procedura di VIA (parere n. 698 del 15.04.2012).

Da quanto illustrato si desume che l'aeroporto "A. Canova" di Treviso ad oggi non ha conseguito alcun parere di VIA (negativo o positivo) definitivo, mentre agli atti permane una prescrizione che limita i movimenti aerei annui a circa 16'300, valevole fino a nuovo parere, da ottenersi sulla base di nuova istanza di VIA.

L'aeroporto dal 2000 ad oggi (2015) ha registrato i movimenti annui riportati nella successiva tabella. I movimenti sono intesi come la somma di decolli + atterraggi ed inoltre si riferiscono ai movimenti di Aviazione Commerciale (AC) e di Aviazione Generale (AG)<sup>4</sup>.

**Tabella 2-1 Movimenti annui dal 2000 al 2015 (Fonte: Assaeroporti, <http://www.assaeroporti.com/statistiche/>).**

anno	movimenti/anno	Note
2000	9164	
2001	9869	
2002	11'376	avvio procedura di VIA del piano di razionalizzazione delle aree nel periodo 2000-2010
2003	15'415	
2004	16'272	anno cui si riferiscono i 16'300 movimenti annui del parere interlocutorio negativo del 2007 (DSA-DEC-2007-0000398 del 15.05.2007)
2005	17'587	
2006	17'150	
2007	19'320	realizzazione dell'aerostazione
2008	19'120	
2009	18'377	
2010	20'588	
2011	10'089	esecuzione dei lavori di adeguamento della pista (il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno – 4 dicembre 2011)
2012	20'279	avvio procedura di VIA del precedente Masterplan (2011-2030)
2013	18'356	
2014	17'802	ritiro istanza di procedura di VIA del precedente Masterplan (2011-2030)
2015	18'402	

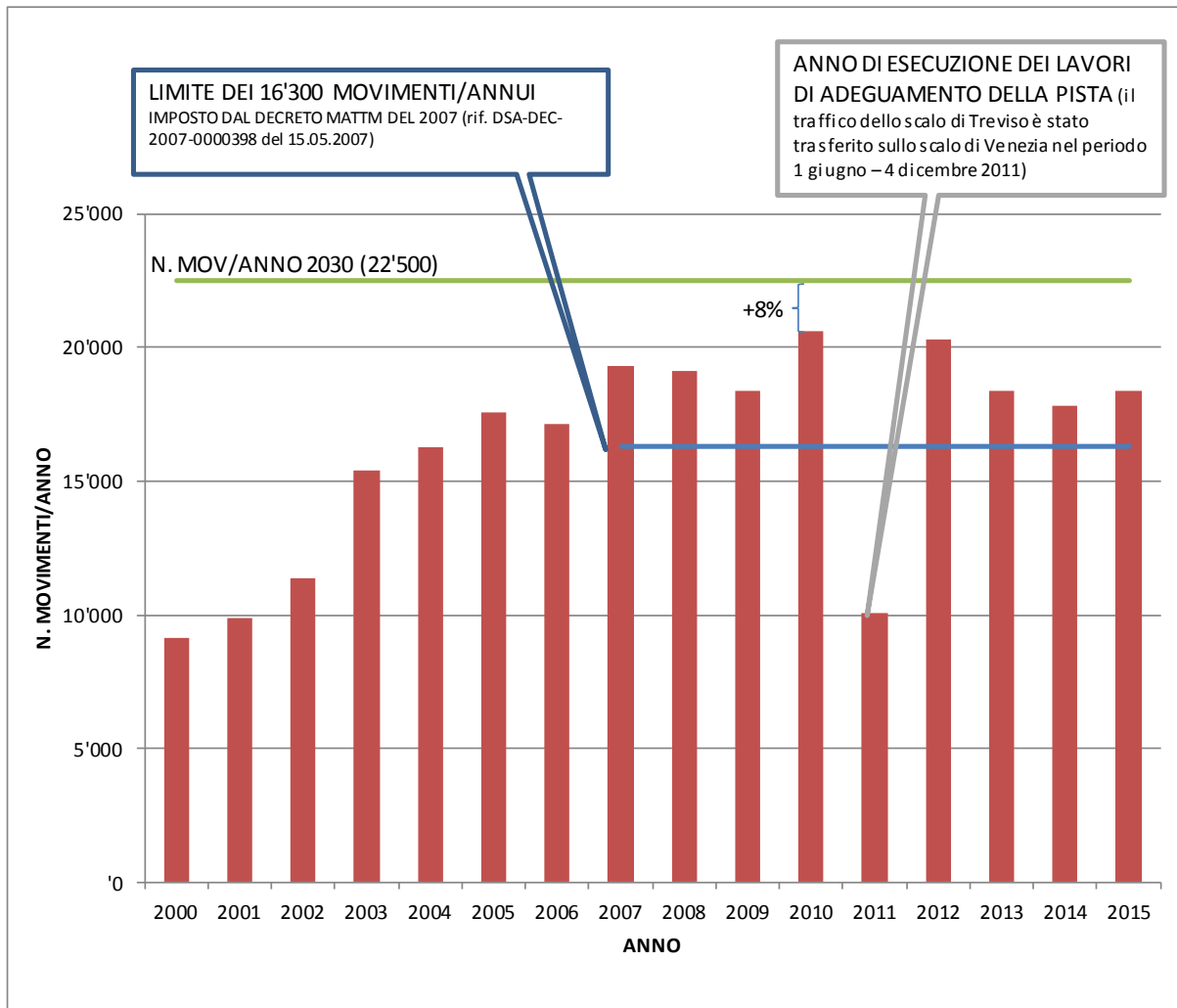
Nel grafico successivo si riportano i movimenti annui e il riferimento dei 16'300 movimenti del parere interlocutorio negativo del 2007 (DSA-DEC-2007-0000398 del 15.05.2007). Nella figura si riportano anche i movimenti aerei complessivi ipotizzati al 2030 dal Piano in esame.

<sup>2</sup> Il servizio di controllo del traffico aereo è fornito dall'ENAV dal 30 giugno 2015 (torre di controllo) e il servizio meteorologico dal 2 luglio 2015, mentre l'Aeronautica Militare fornisce ancora il Servizio di Avvicinamento radar.

<sup>3</sup> Fino all'inaugurazione della nuova aerostazione nel 2007, il terminal era costituito da un vecchio fabbricato del 1950 e da un capannone industriale aggiunto.

<sup>4</sup> Aviazione Commerciale: trasporto aereo con voli di linea.

Aviazione Generale: settore dell'aviazione civile di cui fanno parte tutti i voli non militari e non di linea; quindi fanno parte dell'aviazione generale tutti i voli di turismo, ma anche i voli atti ai lanci con il paracadute o i voli scuola.



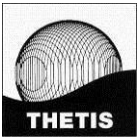
**Figura 2-1 Movimenti annui dal 2000 al 2015 (Fonte: Assaeroporti, <http://www.assaeroporti.com/statistiche/>) e confronto con il limite a 16'300 movimenti/anno e o movimenti/anno previsti al 2030 dal Piano in esame.**

Come si può notare dal grafico di Figura 2-1, nel 2007 (anno del Decreto MATTM del primo Masterplan) e negli anni successivi i movimenti annui hanno superato i limiti dei 16'300 movimenti/anno per quote variabili tra il 9% (anno 2014) e il 26% (anno 2010).

Ciò è stato possibile sulla base delle seguenti considerazioni, anche espresse da ENAC in varie note inviate al MATTM (di cui l'ultima riferita alla procedura di VIA avviata nel 2012, lettera ENAC prot. n. 1348/ENAC/CIA del 08.01.2015):

- il numero di movimenti espresso non trae origine da un constatato limite ambientale, in quanto l'impatto ambientale di un aeroporto non può prescindere da fattori quali:
  - la tipologia dei velivoli;
  - i periodi di esecuzione dei movimenti (diurni e notturni);
  - la distanza tra scalo di partenza e aeroporto di destinazione;





- il sistema propulsivo e le norme ICAO<sup>5</sup> che impongono limiti sempre più restrittivi;
- l'analisi comparativa tra le curve isofoniche derivanti dall'attività aeroportuale del 2004 (circa 16'300 movimenti con la tipologia ed il regime operativo degli aeromobili dell'epoca) e quelle generate dall'attività aeroportuale del 2010 e 2012 (con numero di movimenti maggiore, oltre 20'000, cfr. Tabella 2-1 e Figura 2-1, ma con ridotto traffico notturno ed una tipologia di aeromobili più moderni) dimostra la maggiore ampiezza delle prime, cioè un maggiore territorio esposto nel 2004 rispetto agli anni recenti (che hanno registrato comunque un calo, rispetto al picco di 2010 e 2012).
- a conferma scarsa correlazione tra il solo parametro numero di movimenti ed impatto ambientale vale la pena ricordare il parere espresso da Ispra

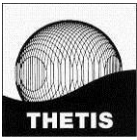
Alla luce di tali eventi e considerazioni il nuovo Piano 2030, sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, rispetto ai precedenti, subordina l'aspetto quantitativo, cioè il tasso di crescita, ad obiettivi di miglioramento qualitativo e funzionale del servizio aeroportuale:

- migliore integrazione con il territorio, favorite anche dal miglioramento dei sistemi di accesso e della sosta, in particolare dagli interventi di potenziamento previsti per la Noalese permetteranno di risolvere le attuali criticità della viabilità;
- maggior comfort e più ampia gamma di servizio offerti all'utenza aeroportuale;
- basso impatto ambientale, sono infatti molto contenuti gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove volumetrie o di nuove superfici pavimentate; per quanto riguarda l'airside ad esempio **non si realizzano interventi di potenziamento delle attuali infrastrutture di volo**, se si escludono gli interventi di messa in sicurezza delle testate pista; analogamente per il landside verranno prevalentemente acquisiti parcheggi esistenti; la **limitazione degli scenari di crescita dei movimenti** sottolinea la volontà di perseguire la strada di un minor impatto sul territorio e sull'ambiente;
- attenzione sempre maggiore ai temi riguardanti risparmio energetico, mediante la realizzazione di un impianto di trigenerazione a gas metano;
- incremento di sicurezza, efficienza e regolarità delle operazioni, mediante lo sviluppo di tecnologie innovative (EASA139).

Il traffico passeggeri atteso al 2030 si attesta quindi sui valori prescritti dal Piano Nazionale degli Aeroporti che prevede uno scenario di massima crescita di circa 3.2 milioni di passeggeri e 19'000 movimenti di Aviazione Commerciale, nessuna crescita per quanto concerne l'Aviazione Generale e conferma la rinuncia al traffico merci. Come visibile dalla Figura 2-1, i movimenti aerei complessivi ipotizzati al 2030 mantengono l'ordine di grandezza già raggiunto dall'aeroporto negli anni recenti.

---

<sup>5</sup> ICAO (International Civil Aviation Organization) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita dagli Stati membri nel 1944 per gestire l'amministrazione e la governance della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago). ICAO lavora con 191 Stati membri della Convenzione e gruppi industriali al fine di raggiungere un consenso su Standards and Recommended Practices (SARPs) dell'aviazione civile e sulle politiche per la sicurezza, l'efficienza e la responsabilità ambientale dell'aviazione civile.



### **3. L'impostazione dell'analisi e i criteri adottati nello Studio di Impatto Ambientale**

Sulla base di quanto descritto nei capitoli precedenti ed in particolar modo degli esiti delle precedenti procedure di VIA (cap. 2), viene qui illustrata l'impostazione che viene utilizzata nelle analisi e nella stima degli impatti.

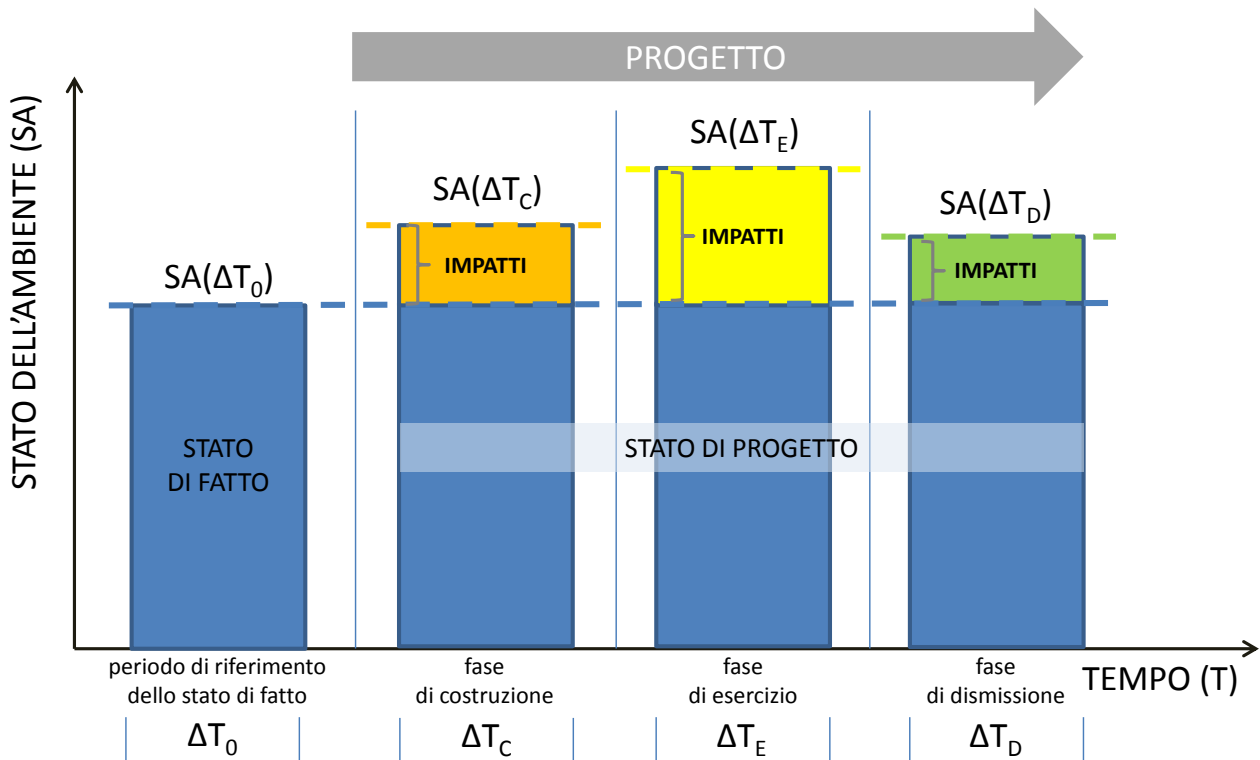
Di prassi la stima degli impatti di un qualsiasi progetto/intervento viene elaborata confrontando:

- uno stato di fatto, che “fotografa” la condizione dell'ambiente, nelle diverse componenti ambientali considerate e pertinenti, tenendo conto di eventuali trend in atto, criticità e/o sensibilità, e che si riferisce usualmente all'anno più recente, rispetto all'avvio degli studi ambientali, in cui siano disponibili dati aggiornati e completi per la definizione del quadro informativo;
- uno stato di progetto, che stima e prevede, sulla base di dati quantitativi, analisi modellistiche, giudizi esperti, ecc., la condizione dell'ambiente a seguito della realizzazione dell'intervento, che viene distinta nella fase di costruzione (cantiere), nella fase di esercizio (ad opera ultimata ed operativa) e nella fase di dismissione (a fine vita dell'opera);

per cui la variazione nello stato dell'ambiente delle diverse componenti analizzate rappresenta l'impatto (in fase di costruzione, esercizio e dismissione), che può essere:

- positivo, nel caso in cui si stimassero effetti benefici e/o migliorativi;
- negativo/significativo, quando si riscontra un peggioramento dello stato dell'ambiente;
- trascurabile/non significativo, che esprime modifiche non distinguibili all'interno della variabilità propria del sistema;
- nullo, qualora l'analisi escludesse e/o estinguesse il fattore perturbativo considerato.

Nella successiva figura viene schematizzata l'impostazione base della stima degli impatti di un progetto/intervento tipo (es. una centrale termoelettrica, una discarica).



**Figura 3-1 Schema della stima degli impatti per un progetto tipico.**

Nel caso in esame l'impianto teorico sopra descritto viene parzialmente adattato, in quanto:

- la realizzazione degli interventi previsti dal Piano avviene senza interruzione dell'operatività aeroportuale e si attua quindi negli anni seguendo la crescita (in termini di passeggeri e movimenti), in tal senso temporalmente la fase di costruzione e la fase di esercizio si sovrappongono;
- la fase di dismissione non è strettamente applicabile in quanto le strutture previste a seguito dell'implementazione progressiva del Piano non hanno un tempo di vita finito in un arco temporale che renda attendibile l'analisi.

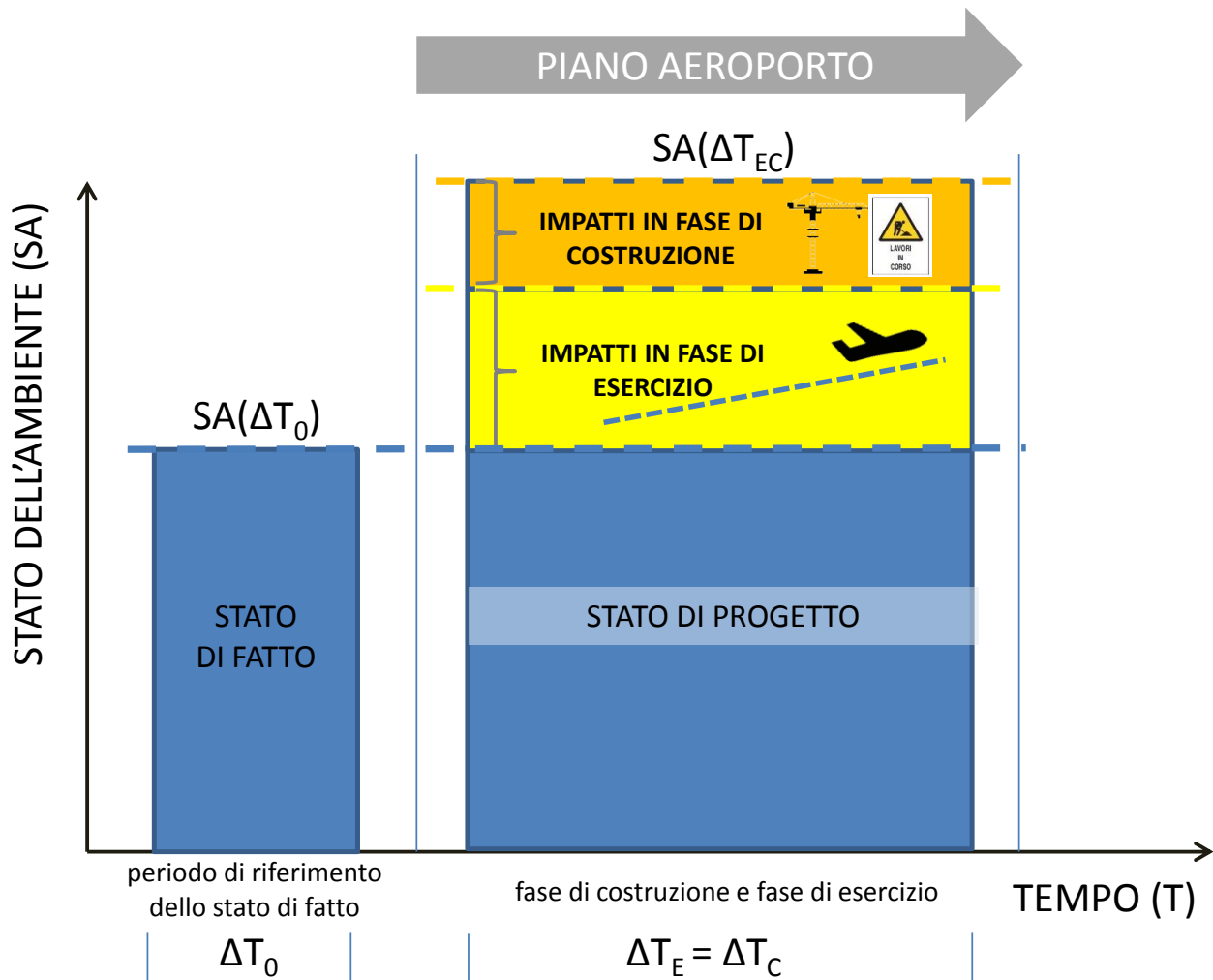
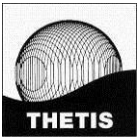


Figura 3-2 Schema della stima degli impatti per un piano di un aeroporto.

### 3.1 Gli scenari analizzati

Lo Studio di Impatto Ambientale viene sviluppato valutando una serie di scenari:

- 1 Lo **Stato di fatto**: riferito allo stato dell'ambiente rilevato nell'anno 2015, ultimo anno utile in cui sono disponibili i dati e che corrisponde all'**opzione zero**, cioè ad **uno scenario previsivo senza interventi**.
- 2 Lo **stato di progetto (Scenario 2030)**: viene valutato lo scenario di previsione al 2030 e la relativa configurazione aeroportuale.
- 3 Nel caso specifico in esame, data la prescrizione interlocutoria del 2007 che avrebbe imposto un limite di movimenti aerei annui pari a 16'300, come specificato al cap. 2, si è scelto di costruire uno scenario "fittizio" che chiameremo **scenario di riferimento** il quale è rappresentato da 16'300 movimenti attualizzati all'anno 2014. Tale scenario rappresenta, rispetto alla precedente prescrizione, una base di valutazione, rispetto alla quale verranno confrontati sia lo stato di fatto sia lo scenario di sviluppo al 2030. E' opportuno precisare che lo scenario di riferimento di cui al parere direttorio del 2007 è stato



ricostruito utilizzando il mix di flotta presente nel 2014, quindi attualizzato. L'impatto generato da 16'300 movimenti volati con aerei nel 2014 è ben diverso da quello che in realtà si sarebbe dovuto utilizzare riferendosi al mix di traffico di dieci anni prima, il 2004 appunto, anno al quale il Ministero nel suo parere del 2007 chiede ci si debba riferire quale scenario di traffico autorizzato.

Lo scenario di riferimento viene così delineato:

- configurazione aeroportuale al 2014;
- movimenti aerei annui pari a 16'300, costruiti a partire dai movimenti registrati nel 2014 (flotta aerea, rotte di decollo ed atterraggio, situazione meteo);
  - analisi della flotta aerea e della numerosità di ciascuna tipologia di velivolo che ha volato su Treviso nel 2014;
  - analisi della distribuzione delle suddette tipologie nei 12 mesi dell'anno 2014;
  - riduzione del numero di voli per passare da 17'802 (voli del 2014) a 16'300 (voli dell'anno di riferimento), dove tale riduzione ha mantenuto inalterate, mese per mese, le proporzioni delle diverse tipologie di aerei del 2014;
- n. passeggeri, pari al n. passeggeri dell'anno 2014 (2'248'254) riproporzionato rispetto al numero di voli (cioè pari al 91.6% del n. passeggeri registrati nell'anno 2014);
- traffico stradale indotto:
  - n. bus pari a quello del 2015, in quanto trattasi di servizio regolare che non ha subito variazioni sostanziali;
  - n. veicoli proporzionato alla % di passeggeri che, sulla base del profilo passeggero del 2014, ha scelto di utilizzare l'auto propria o il taxi;
- mezzi a terra a supporto delle operazioni di movimentazione in area airside: consumi di carburante registrati nell'anno 2014 proporzionati ai 16'300 movimenti/anno, quindi pari al 91.6% dei consumi del 2014;
- altre sorgenti: centrale termica dell'aerostazione, consumi energetici pari a quelli del 2014.

La scelta dell'anno 2014 come base per la costruzione dello scenario di riferimento è determinata dalla constatazione che si tratta dell'anno più recente in cui il numero di movimenti aerei si avvicina maggiormente al limite dei 16'300 voli (cfr. Tabella 2-1 e Figura 2-1), il che permette di minimizzare le assunzioni che vengono fatte per creare l'anno fittizio.

La Tabella 3-1 riassume le caratteristiche salienti dello stato di fatto e degli scenari analizzati nel SIA, sopra illustrati.

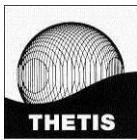


Tabella 3-1 Elementi salienti caratterizzanti lo stato di fatto e gli scenari analizzati nel SIA.

<b>scenario di riferimento</b> (16'300 movimenti)	<p><b>n. passeggeri:</b> n. passeggeri dell'anno 2014 (2'248'254, dato Assaeroporti) riproporzionato rispetto al numero di voli (cioè pari al 91.6% del n. passeggeri registrati nell'anno 2014, 2'059'041 passeggeri)</p> <p><b>n. movimenti aerei:</b> 16'300</p> <p><b>flotta aerea:</b> che ha volato nel 2014</p> <p><b>rotte di decollo ed atterraggio:</b> registrate al 2014 dai tracciati radar, atterraggi su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso) e maggioranza dei decolli (97%) dalla testata 25, dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso</p> <p><b>traffico stradale:</b> n. bus pari a quello del 2015, in quanto trattasi di servizio regolare che non ha subito variazioni sostanziali; n. veicoli proporzionato alla % di passeggeri che, sulla base del profilo passeggero del 2014, ha scelto di utilizzare l'auto propria</p> <p><b>altre sorgenti emissive</b> in atmosfera: mezzi a terra (consumi di carburante registrati nell'anno 2014 proporzionati ai 16'300 movimenti/anno, quindi pari al 91.6% dei consumi del 2014) e centrale termica dell'aerostazione (consumi energetici pari a quelli del 2014)</p> <p><b>configurazione sedime</b> (lato airside e lato landside): al 2014</p>
<b>stato di fatto</b> (coincidente con l'opzione zero)	<p><b>n. passeggeri:</b> registrati nell'anno 2015 (2'383'307, dato Assaeroporti)</p> <p><b>n. movimenti aerei:</b> registrati nell'anno 2015 (18'402)</p> <p><b>flotta aerea:</b> che ha volato nel 2015</p> <p><b>rotte di decollo ed atterraggio:</b> registrate al 2015 dai tracciati radar, atterraggi su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso) e maggioranza dei decolli (97%) dalla testata 25, dirigendo i velivoli verso il Comune di Quinto di Treviso</p> <p><b>traffico stradale:</b> n. veicoli e n. autobus sulla base del profilo passeggero 2015 (indagine statistica su questionari proposti ai passeggeri); parco veicoli aggiornato al 31.12.2015 (fonte ACI)</p> <p><b>altre sorgenti emissive</b> in atmosfera: mezzi a terra (consumi di carburante registrati nell'anno 2015) e centrale termica dell'aerostazione (consumi energetici pari a quelli del 2015)</p> <p><b>configurazione sedime</b> (lato airside e lato landside): al 2015</p>
<b>scenario 2030</b>	<p><b>n. passeggeri:</b> previsti nell'anno 2030 (3'227'049, +35% rispetto al 2015, dato del Piano 2030)</p> <p><b>n. movimenti aerei:</b> previsti nell'anno 2030 (22'499, +22% rispetto al 2015, dato del Piano 2030)</p> <p><b>flotta aerea:</b> che ha volato nel 2015 (scelta cautelativa)</p> <p><b>rotte di decollo ed atterraggio:</b> nuove rotte di decollo da testata 07 e da testata 25, 10 decolli al giorno da testata 07 (dirigendo i velivoli su Treviso), atterraggi su testata 07 (con sorvolo su Quinto di Treviso) come da tracciati radar al 2015</p> <p><b>traffico stradale:</b> stima dello stato di fatto incrementata del 35% (incremento % del numero di passeggeri al 2030 rispetto al 2015), considerando un aumento del 11.6% dei dipendenti dell'aerostazione*; parco veicoli con le stesse proporzioni tra le categorie di EURO del 2015 con il 30% del parco veicolare costituito da mezzi elettrici come da indicazioni di letteratura (International Energy Agency, 2016**)</p> <p><b>altre sorgenti emissive</b> in atmosfera: mezzi a terra alimentati elettricamente e nuova centrale termica di trigenerazione (consumi energetici pari a quelli indicati nel Piano 2030)</p> <p><b>configurazione sedime</b> (lato airside e lato landside): al 2030</p>

\* i dati reali del numero di dipendenti dell'aeroporto hanno dimostrato che essi aumentano proporzionalmente di 1/3 rispetto all'aumento dei passeggeri

\*\* come da riferimento bibliografico International Energy Agency (IEA), 2016. Global electric vehicles outlook 2016. Beyond one million electric cars

La figura successiva schematizza la valutazione degli impatti che viene fatta per confronto reciproco fra tutti e tre gli scenari.

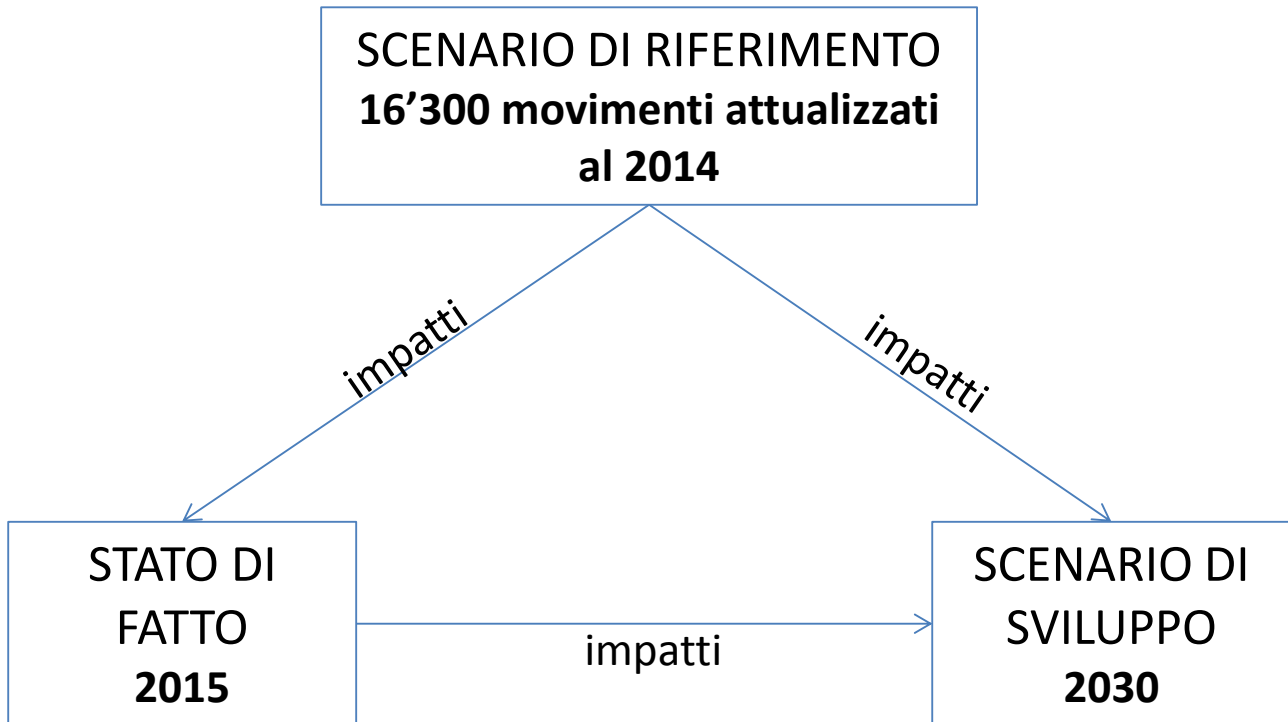


Figura 3-3 Scenari analizzati e valutazione degli impatti per confronti a coppie.

### 3.2 L'area vasta e l'area di studio

Tutte le analisi che compongono la documentazione ambientale si riferiscono ad un territorio ampio che si distingue in:

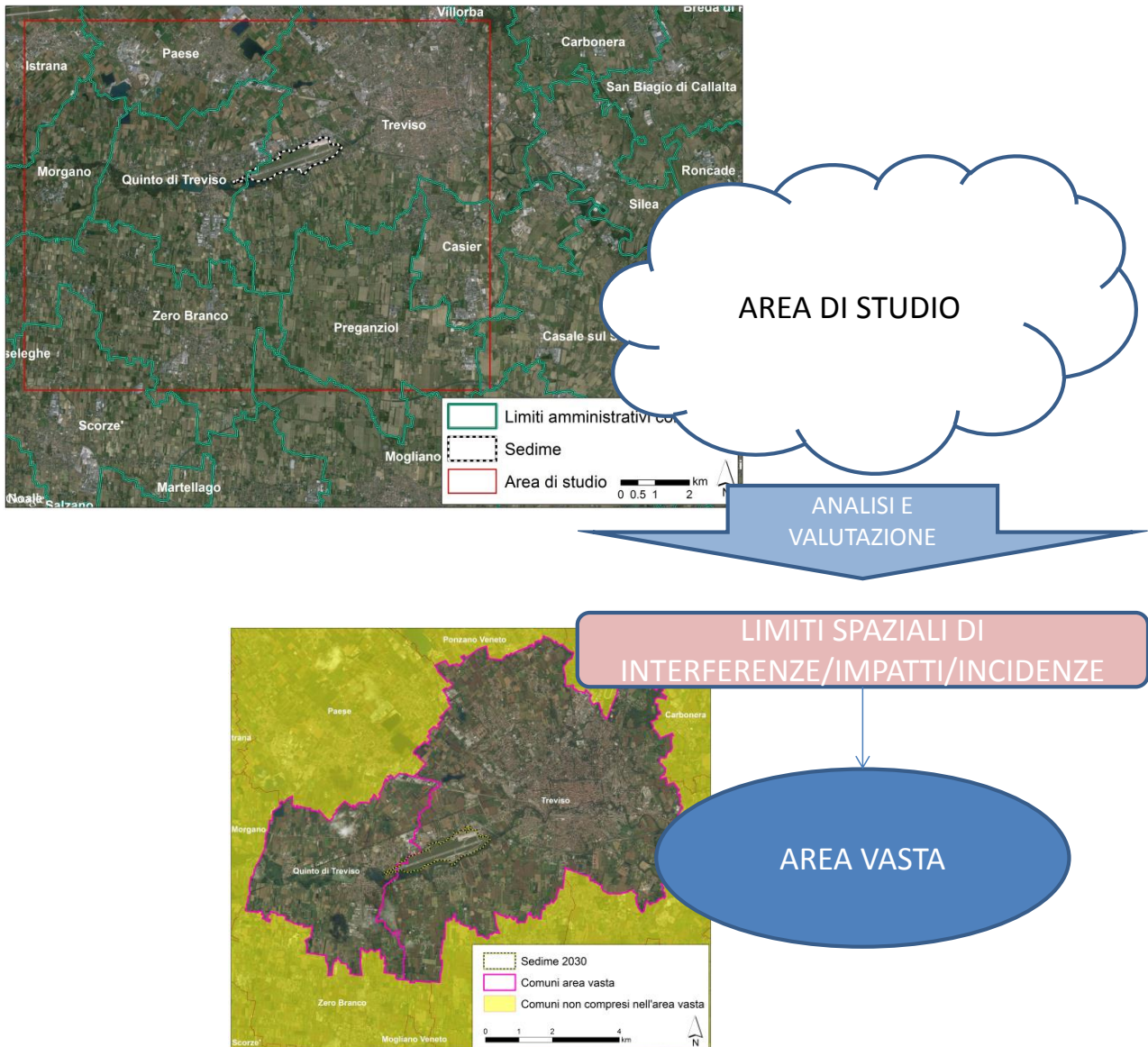
- area di studio;
- area vasta.

L'**area di studio** rappresenta l'ambito territoriale di riferimento utilizzato nelle analisi. Essa non viene definita rigidamente e dipende dall'ampiezza dei fenomeni considerati (es. propagazione del rumore, dispersione di gas in atmosfera), dagli strumenti analitici utilizzati (es. il dominio dei modelli) nonché dalla scala delle informazioni ambientali disponibili (es. bacino idrografico, provincia, comune). In tal senso essa è diversa per ciascuna componente o approfondimento settoriale. Sulla base delle interferenze/impatti/incidenze da valutare, l'area di studio viene cautelativamente individuata con un'estensione territoriale superiore o al limite pari all'ampiezza dei fenomeni analizzati, in modo da avere la confidenza di includere al suo interno tutto il territorio potenzialmente interessato.

L'**area vasta** è quella porzione di territorio all'interno del quale si esaurisce la sensibilità dei diversi parametri ambientali soggetti a variazione per effetto delle azioni del Piano 2030, in altre parole l'area entro la quale si

manifestano i potenziali effetti (interferenze/impatti/incidenze) del Piano 2030 in misura quantitativa e qualitativa distinguibile dalla variabilità intrinseca del sistema. Tale area deriva dalle analisi sviluppate nella Documentazione Ambientale (in particolare SIA e VINCA) e definisce le amministrazioni e gli enti direttamente coinvolti nella procedura di VIA.

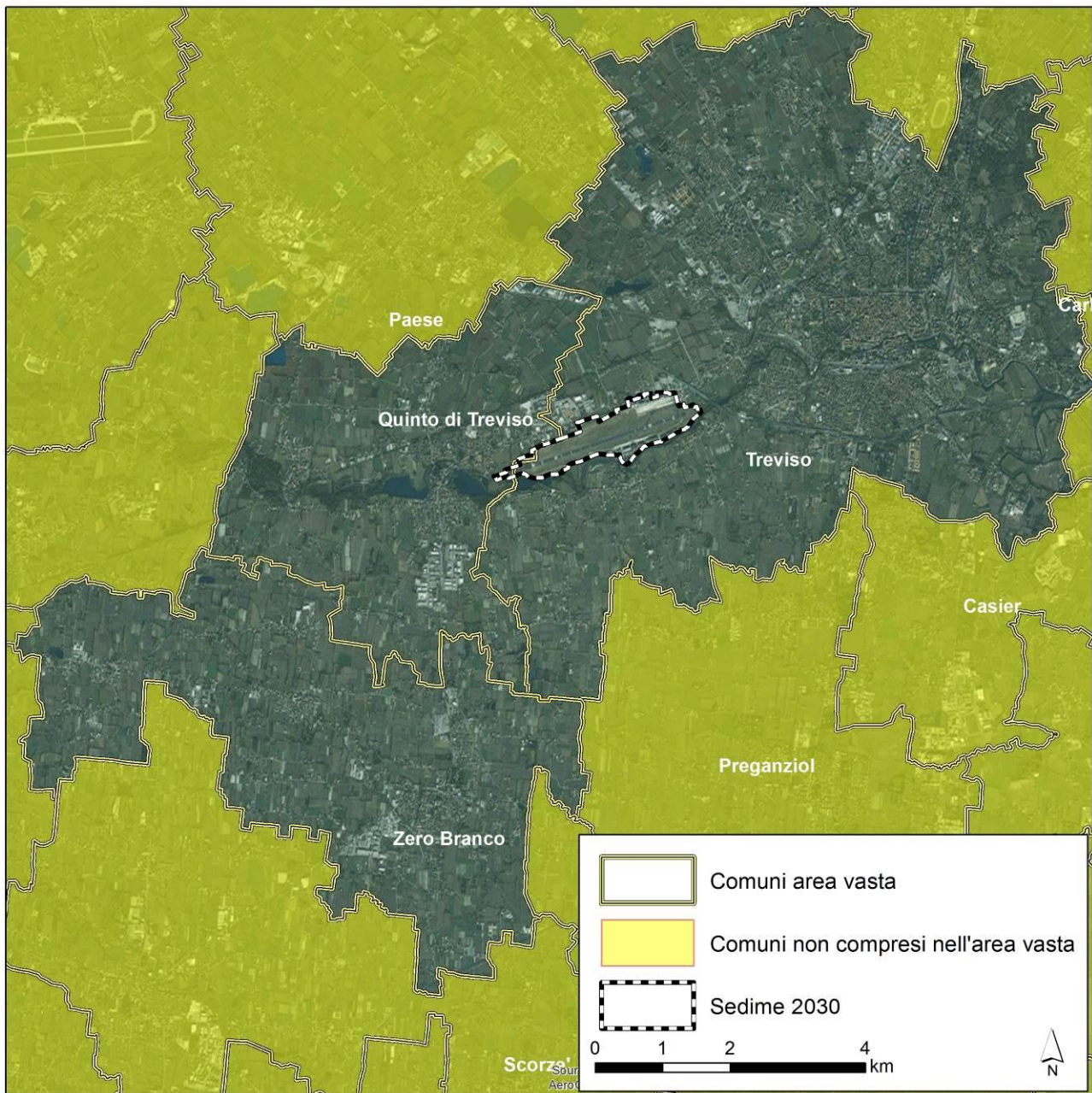
Nella successiva figura si riporta uno schema esemplificativo dei rapporti intercorrenti tra area di studio e area vasta e l'esempio delle aree perimetrare per la componente atmosfera (cfr. Studio di Impatto Ambientale, Sezione C Quadro di riferimento ambientale, elaborato 25101-REL-T103 – ATMOSFERA).



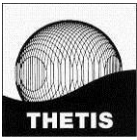
**Figura 3-4 Area di studio ed area vasta.**

L'**area vasta** che si è definita al termine delle valutazioni di impatto per le diverse componenti è rappresentata dai territori dei **comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco in provincia di Treviso.**





**Figura 3-5 Area vasta delimitata dall'esito delle valutazioni dello studio di Impatto Ambientale dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 Aeroporto "A. Canova" di Treviso.**



### 3.3 La modellistica utilizzata e i ricettori

Le componenti ambientali maggiormente interessate dagli effetti del Piano 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso nel medio e lungo periodo sono atmosfera e rumore, per gli effetti, rispettivamente, sulla qualità dell'aria e sul clima acustico derivanti dal maggior traffico, di aeromobili e stradale, ipotizzato dalle previsioni di crescita del Piano.

Per queste due componenti l'analisi prevede l'utilizzo di modellistica dedicata, successivamente descritta.

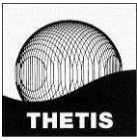
#### 3.3.1 Atmosfera

La stima delle emissioni dagli aeromobili è stata effettuata con il software EDMS. CALPUFF Model System è stato utilizzato, per simulare la dispersione in atmosfera degli inquinanti dalle diverse sorgenti considerate (aerei, veicoli, aerostazione, mezzi a servizio degli aeromobili), mentre per la stima della trasformazione dei precursori dell'ozono in ozono troposferico è stato impiegato EKMA/OZIPR dell'US-EPA.

Per quanto riguarda le emissioni dai veicoli stradali, si è scelto di non utilizzare COPERT ma il più recente database delle emissioni di ISPRA (<http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp/>).

In particolare:

- EDMS (Emission and Dispersion Modelling System) risulta essere lo strumento più accurato per il calcolo delle emissioni di tipo aeronautico in quanto possiede al suo interno una amplissima banca dati con i fattori di emissione specifici di ogni tipo di aeromobile; risulta inoltre maggiormente aggiornato rispetto a CORINAIR in relazione ai modelli di aeromobili più recenti.
- CALPUFF risulta invece lo strumento più idoneo alla simulazione della dispersione in atmosfera in quanto AERMET/AERMOD (il set di modelli meteorologico e dispersivo implementato in EDMS), di origine americana, non tratta in modo efficace la meteorologia locale caratterizzata da frequenti calme di vento che, essendo situazioni critiche dal punto di vista dispersivo, non è corretto sottovalutare. Inoltre EDMS non consente il calcolo delle concentrazioni in aria di NO<sub>2</sub> che invece è tra gli inquinanti di maggiore interesse nel territorio in esame, mentre in CALPUFF è stato implementato il modello chimico per la simulazione delle trasformazioni fra le varie forme di ossidi di Azoto (in particolare NO e NO<sub>2</sub>);
- EKMA/OZIPR: Empirical kinetic Modeling Approach/OZone Isopleth plotting Package Resaerch-oriented), prodotto dall'US-EPA che attraverso l'acquisizione di dati reali di concentrazione in aria e di parametri meteorologici, simula la trasformazione dei precursori dell'ozono in ozono troposferico. Questo modello è stato utilizzato per stimare in modo qualitativo il contributo indotto dalle emissioni aeroportuali alla formazione di ozono nell'area aeroportuale.



### 3.3.2 Rumore

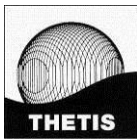
Per quanto concerne il calcolo dei livelli di rumore generati da traffico aeroportuale si è deciso di impiegare il modello ECAC-CEAC Doc. 29, mentre per quanto concerne il calcolo dei livelli di rumore generati da traffico stradale è stato adottato il modello NMPB-Routes-96 (Nouvelle Méthode de Prevision du Bruit des Routes), in accordo con “La raccomandazione della Commissione europea concernente le linee guida relative ai metodi di calcolo aggiornati per il rumore dell'attività industriale, degli aeromobili, del traffico veicolare e ferroviario e i relativi dati di rumorosità” (6 agosto 2003).

Nel primo caso (sorgente aeronautica) si è utilizzato il software Integrated Noise Model 7.0d (INM) della Federal Aviation Administration, che avendo ispirato la revisione del modello europeo (nella terza versione del 2004), ne rispetta tutte le specifiche tecniche. Tale software utilizza un metodo cosiddetto di segmentazione, ovvero suddivide il profilo di volo di ciascun aeromobile in diversi segmenti dei quali, per ogni punto di osservazione, determina il contributo in termini di energia sonora, tenendo conto delle condizioni di volo e delle condizioni meteo-climatiche. L'iterazione della procedura su tutti i segmenti di tutti i voli dello scenario considerato porta all'elaborazione delle metriche in analisi. Ciascun profilo di volo è determinato componendo la proiezione orizzontale, input dell'analista (che tipicamente riproduce quanto indicato nelle pubblicazioni aeronautiche, AIP), e il profilo verticale, calcolato dal software secondo il modello SAE AIR 1845. Il software INM si basa su un ricco dataset di aeromobili che sono caratterizzati sia per quanto concerne le procedure di volo (in riferimento a diverse tecniche di pilotaggio), sia per quanto concerne i dati di emissione sonora (descritti dalle curve Noise Power Distance). In particolare sono presenti due categorie di dati, i Civil Airplanes, che dispongono di un proprio specifico dataset e i Civil Airplane Substitutions, che invece utilizzano i dati di un aeromobile equivalente. Occorre precisare che da giugno 2015 il software di riferimento per il rumore aeroportuale della Federal Aviation Administration è l'Aviation Environmental Design Tool (AEDT, attualmente giunto alla versione 2.0c) che comprende anche un modulo per il computo delle emissioni gassose in atmosfera e delle loro concentrazioni al suolo. Il software si basa tuttavia sullo stesso algoritmo usato nell'INM e, a oggi, sul medesimo database (ANP, Aircraft Noise and Performance Database). L'impiego di INM è da ritenersi pertanto adeguato.

Nel secondo caso (sorgente stradale) si è utilizzato il software SoundPlan, versione 6. Il modello richiede la caratterizzazione dell'ambiente di propagazione (edificato, terreno, ecc.) e degli archi stradali considerati, specificando per ciascuno di essi le caratteristiche generali (tipo di asfalto, numero corsie, quota, barriere, ecc.), i flussi medi di traffico, suddivisi fra veicoli leggeri e veicoli pesanti e le relative velocità di percorrenza. Il modello ricostruisce il percorso di propagazione fra sorgente (ogni tratto omogeneo di traffico è suddiviso in diverse sorgenti puntiformi) e recettore, individuando per ogni percorso l'eventuale presenza di ostacoli, topografici e non. La propagazione del suono risente pertanto della loro interferenza, esplicitata in fenomeni di riflessione/assorbimento e rifrazione, e naturalmente dei fattori di divergenza sferica e di attenuazione atmosferica.

Entrambi i software consentono sia la produzione di mappe acustiche sia il calcolo dei livelli sonori al singolo recettore. In particolare, le due elaborazioni hanno previsto:

- in INM il calcolo delle curve isolivello LVA e LAeq su una griglia di 20 NM per 20 NM che ha origine nel punto (-10 NM, -10 NM) rispetto all'Airport Reference Point (ARP), centro di riferimento dello studio, e dei livelli sonori presso i recettori più critici e le stazioni di monitoraggio acustico;
- in SoundPlan il calcolo delle curve isolivello LAeq, per i periodi di riferimento diurno (06:00 – 22:00) e notturno (22:00 - 06:00), su un'area corrispondente a un buffer di 500 metri per lato rispetto agli assi stradali e il calcolo dei livelli continui equivalenti presso i recettori considerati (a 1 metro dalla facciata).



### 3.3.3 Ricettori

Le analisi modellistiche sopra riportate permettono un approfondimento specifico ai cosiddetti ricettori, cioè punti di osservazione, scelti per la loro sensibilità e criticità (quali scuole, presidi ospedalieri, ecc.) per i quali vengono calcolati i livelli sonori e di inquinamento. Essi sono elencati in Tabella 3-2 e riportati in Figura 3-6.

L'analisi specifica ai ricettori rappresenta, come già detto, un approfondimento puntuale dei risultati modellistici, i quali coprono invece un territorio vasto che comprende qualunque elemento vivente e non presente all'interno dell'area di studio.

**Tabella 3-2 Elenco dei ricettori individuati nel territorio circostante il sedime aeroportuale.**

Codice	Tipo	Nome	Comune
AC1	Associazione	Associazione Anziani di Quinto di Treviso	Quinto di Treviso
AC2	Associazione	Associazione Culturale Chromatica	Zero Branco
SA1	Sanita	Dis. Socio San. Centro diurno disabili "Il Prato"	Treviso
SA2	Sanita	Dipartimento di Prevenzione La Madonnina	Treviso
SA3	Sanita	Casa di riposo Insieme si Può	Zero Branco
SC1	Scuola	Scuola Materna San Giorgio	Quinto di Treviso
SC2	Scuola	Scuola Media Statale G. Ciardi	Quinto di Treviso
SC3	Scuola	Domus Nostra, nido d'infanzia	Quinto di Treviso
SC4*	Scuola	Scuole Elementari Pio X	Quinto di Treviso
SC5	Scuola	Scuole Secondarie di I Grado Mantegna	Treviso
SC6	Scuola	Scuola Materna Graziano Appiani	Treviso
SC7	Scuola	Scuola Materna Provera	Treviso
SC8	Scuola	Scuole Pubbliche - Materna Statale - S. Lazzaro	Treviso
SC9	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Statale - Tommaseo	Treviso
SC10	Scuola	Plesso Scolastico R. degli Azzoni	Treviso
SC11	Scuola	Istituto professionale di Stato Servizi Sociali	Treviso
SC12	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Anna Frank	Treviso
SC13	Scuola	Scuole Pubbliche - Primaria Don Milani	Treviso
SC14	Scuola	Istituto Tecnico Aeronautico "Fleming"	Treviso
SC15	Scuola	Istituto prof. Industria e Artigianato "G. Giorgi"	Treviso
SC16	Scuola	Scuola dell'infanzia Maria Bambina	Treviso
SC17	Scuola	Scuola dell'infanzia B.V. Maria	Treviso
SC18	Scuola	Scuola Primaria Statale S. Giovanni Bosco	Treviso
SC19	Scuola	Scuola Elementare	Quinto di Treviso
SC20	Scuola	Scuola Primaria Statale Enrico Fermi	Zero Branco
SC21	Scuola	Il Nido della Cicogna	Zero Branco
SC22	Scuola	Scuola Materna	Quinto di Treviso
UP1	Uffici Pubblici	Municipio	Zero Branco
UP2	Uffici Pubblici	Municipio	Quinto di Treviso

\* al momento questa scuola è chiusa per lavori di manutenzione, ma viene ugualmente considerata nell'analisi

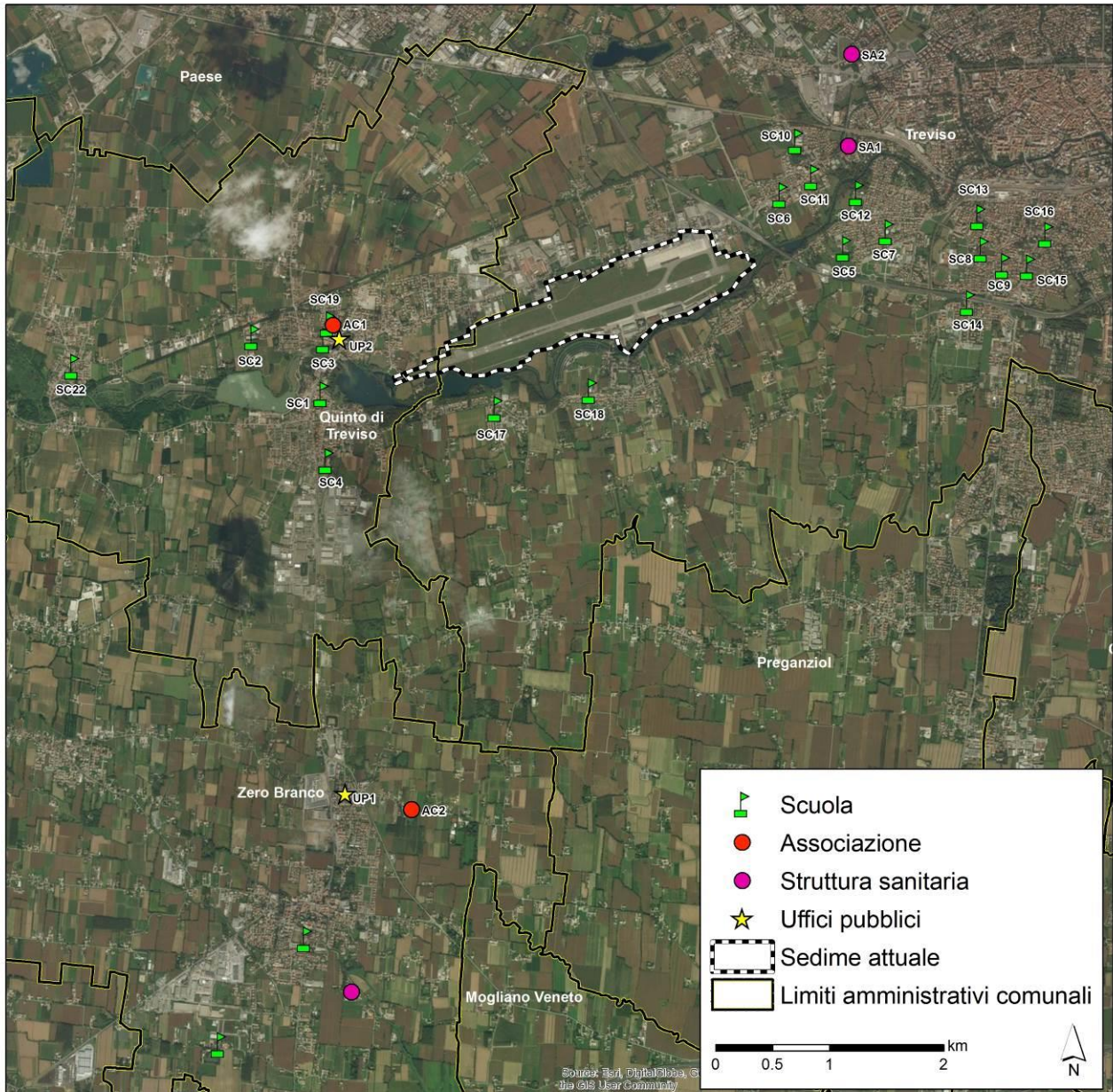
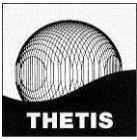


Figura 3-6 Individuazione dei ricettori.



## 4. La documentazione presentata

La documentazione presentata che è oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, si compone della Documentazione di Piano, che rappresenta l'oggetto della procedura di VIA, e della Documentazione Ambientale, nella quale vengono analizzate e valutate tutte le interferenze territoriali ed ambientali derivanti dalle previsioni di intervento conseguente allo sviluppo previsto dallo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 Aeroporto "A. Canova" di Treviso.

In particolare la Documentazione Ambientale, per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), contiene, oltre allo Studio di Impatto Ambientale (SIA), anche gli elaborati richiesti dalla normativa vigente per l'ottenimento di altre autorizzazioni, pareri e nulla osta, necessari all'attuazione degli interventi previsti dal Piano 2030.

In tal senso, il Piano 2030, data la presenza di siti della rete Natura 2000 (cfr. Tabella 4-1 e Figura 1-4), viene sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997), per cui viene prevista l'elaborazione di un documento distinto (Studio per la Valutazione di incidenza-VINCA), ma coerente nei contenuti al SIA.

Inoltre in rispondenza della normativa vigente su tutto il territorio nazionale relativa alla tutela e salvaguardia del patrimonio archeologico (legge 109/2005 e artt. 95 e 96 del D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii.), il corpus degli interventi previsti dal Piano 2030 viene sottoposto a Procedura di Verifica preliminare dell'interesse archeologico, per cui viene redatta l'omonima relazione.

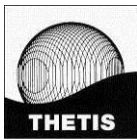
Tutta la documentazione qui brevemente illustrata, che rappresenta oggetto di VIA, è consultabile e scaricabile dal sito del MATTM [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it).

La **Documentazione di Piano 2030**, è rappresentata da una Relazione, corredata da tavole grafiche, che contiene:

- il quadro conoscitivo dell'aeroporto di "A. Canova" di Treviso, in cui il sito viene descritto dal punto di vista territoriale ed urbanistico e vengono illustrate le dotazioni infrastrutturali dell'aeroporto oggi (2015);
- il quadro previsionale, che analizza i trend di crescita dell'infrastruttura, in termini di movimenti passeggeri, merci, velivoli, per poi elaborare le previsioni di crescita al 2030 e il relativo fabbisogno infrastrutturale necessario a supportare gli incrementi;
- il quadro strategico, che descrive sinteticamente gli interventi specifici landside ed airside, nonché i conseguenti adeguamenti delle reti tecnologiche.

Poiché la Relazione di Piano, per sua natura, è un documento di programmazione che delinea una strategia di sviluppo e di intervento, al fine di fornire ulteriori elementi conoscitivi in merito alle caratteristiche degli interventi previsti, sono state realizzate delle Schede di approfondimento ed è stato sviluppato un approfondimento specifico in merito alla viabilità ed uno studio relativo a nuove procedure di decollo per la minimizzazione degli impatti.

Nella successiva tabella si riporta l'elenco degli elaborati che compongono la Documentazione di Piano 2030.



**Tabella 4-1 Elenco elaborati della Documentazione di Piano 2030.**

<b>Documento</b>	<b>Formato/Scala</b>
RELAZIONE GENERALE	A4
SCHEDE INTERVENTI	
1. Nuovo Deposito Carburanti	
2. Nuova Torre di Controllo	
3. Parcheggi	
4. Adeguamento Via Noalese, Viabilità Curb, nuovo parcheggio Bus e riqualifica viabilità esistente	A3
5. Ampliamento Terminal	
6. Nuova passerella pedonale	
7. Nuova viabilità airside, nuova RESA, riqualifica raccordi, piazzali e pista principale	
Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCenter, Ex-Marazzato	A4+ Allegati (A4, A3 e A1)
Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso	A4
Tavola 1 Inquadramento territoriale – stato di fatto	1:20000
Tavola 2 Infrastrutture programmate	-
Tavola 3 Inquadramento urbanistico e vincoli	1:5000
Tavola 4 Planimetria generale stato di fatto	1:5000
Tavola 5 Assetto definitivo di progetto	1:5000
Tavola 6 Schema di accessibilità e viabilità	1:5000
Tavola 7 Aree da acquisire	1:5000/1:2000
Tavola 8 Planimetria interventi fase I	1:5000
Tavola 9 Planimetria interventi fase I	1:2000
Tavola 10 Planimetria interventi fase II	1:5000
Tavola 11 Planimetria interventi fase II	1:2000
Tavola 12 Planimetria interventi fase III	1:5000
Tavola 13 Planimetria interventi fase III	1:2000
Tavola 14 Zone di rischio	1:5000/1:20000
Tavola 15 Superfici limitazioni ostacoli	1:5000/50000
Tavola 16 Vincoli e limitazioni radioassistenze	1:5000
Tavola 17 Sottoservizi – stato di fatto	1:5000
Tavola 18 Sottoservizi – stato di progetto	1:5000
Tavola 19 Destinazioni d'uso	1:5000
Tavola 20 Planivolumetrico - dati dimensionali e tipologici	1:2000
Tavola 21 Terminal - schemi funzionali e flussi	1:2000

La **Documentazione Ambientale**, è composta dei seguenti elaborati.

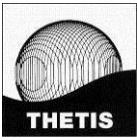
- Studio di Impatto Ambientale e Sintesi non tecnica;
- Studio per la Valutazione di incidenza;
- Verifica preliminare dell'interesse archeologico.

Essi illustrano e approfondiscono sia complessivamente che settorialmente tutte le interferenze/incidenze/impatti degli interventi e delle previsioni del Piano 2030, come descritto e rappresentato dalla Documentazione di Piano 2030.

Lo Studio di Impatto Ambientale si articola nei tre quadri di riferimento previsti dal DPCM 27.12.1988:

- Quadro di riferimento programmatico;
- Quadro di riferimento progettuale;
- Quadro di riferimento ambientale.

L'elenco degli elaborati è riportato nella Tabella 4-2, mentre la struttura è sintetizzata in Figura 4-1.



Il *Quadro di riferimento programmatico* riporta l'analisi delle relazioni esistenti tra il Piano 2030 e i diversi strumenti pianificatori.

Il *Quadro di riferimento progettuale* descrive i principali elementi costitutivi del Piano 2030, vengono quindi individuate le caratteristiche fondamentali del Piano in termini di sviluppo (n. passeggeri e movimenti aerei) e di interventi al fine di evidenziare gli elementi e/o le azioni potenzialmente interferenti con l'ambiente e le mitigazioni adottate.

Il *Quadro di riferimento ambientale*, caratterizza le varie componenti ambientali con cui il Piano 2030 interferisce e analizza e valuta gli impatti per ciascuna componente definendo, ove necessario, gli specifici interventi mitigativi e/o compensativi e i monitoraggi nel tempo degli impatti.

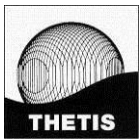
Le componenti ambientali principali analizzate nel Quadro di riferimento ambientale sono: Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Rumore, Aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi), Paesaggio e beni culturali, Socio-economia e Salute pubblica.

Lo studio infine si completa con una Sintesi non tecnica, documento che riassume in forma semplice e leggibile i risultati del SIA.

Lo Studio per la Valutazione di incidenza (VINCA) contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997 e si sviluppa in conformità con le procedure metodologiche e le modalità definite dalla DGR Veneto n. 2299 del 09 dicembre 2014, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Piano 2030 su habitat e specie presenti nei siti della rete Natura 2000 limitrofi e/o interferenti.

La Verifica preliminare dell'interesse archeologico risponde alla normativa nazionale relativa all'archeologia preventiva (legge 109/2005 e artt. 95 e 96 del D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii.). Si tratta di uno studio condotto secondo le indicazioni della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto. Esso contiene i risultati delle ricerche sul pregresso archeologico, ricerche storico archivistiche, storico cartografiche e sulle trasformazioni geomorfologiche anche tramite l'analisi aerofotointerpretativa, per l'individuazione di possibili tracce antropiche, che portano a descrivere i diversi gradi di Rischio Archeologico riconoscibili nell'area.



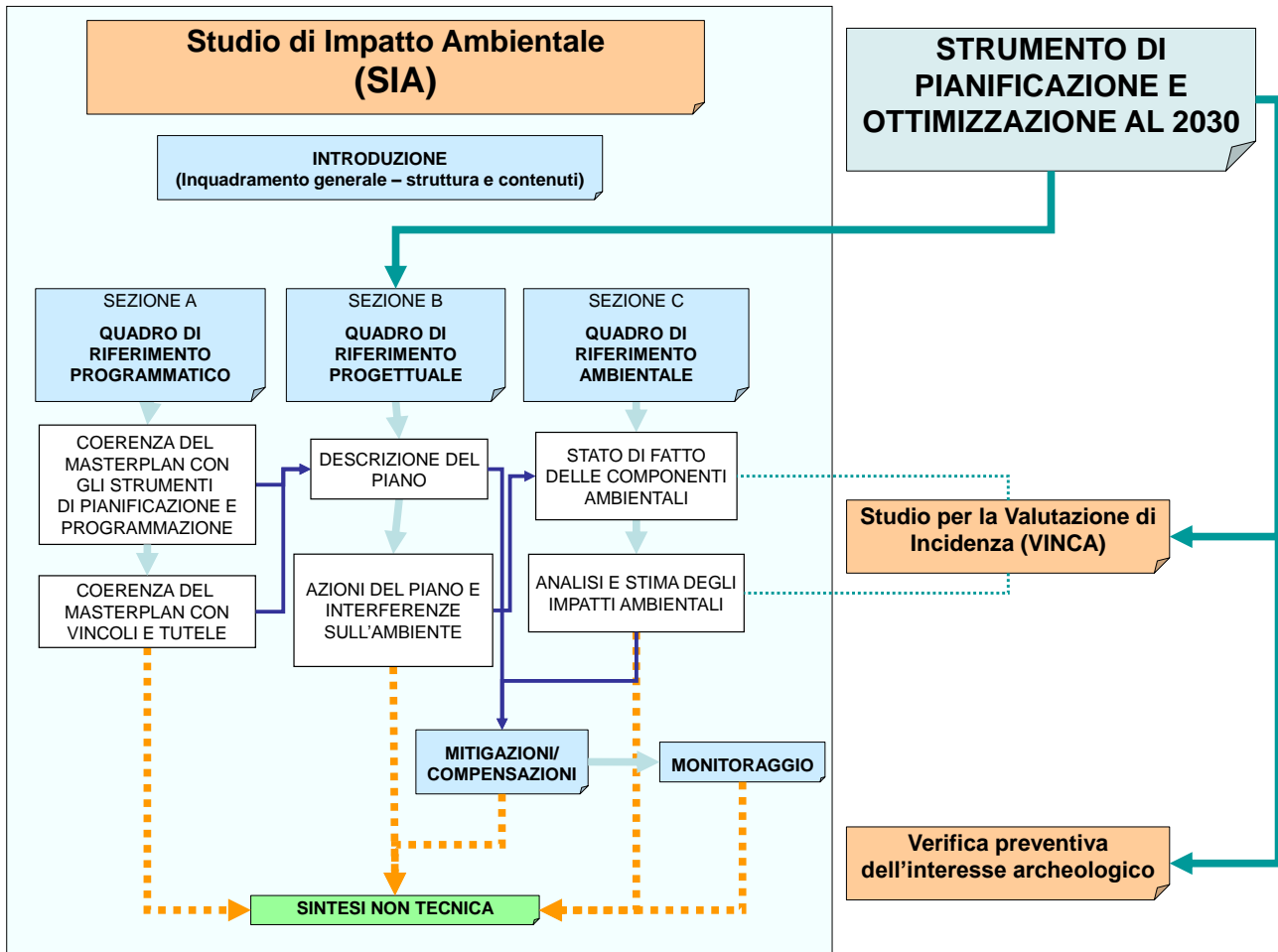


**Tabella 4-2 Elenco elaborati della Documentazione Ambientale.**

<b>Documento</b>	<b>Elaborato</b>	<b>Formato</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	A - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	A4 + Allegato A3	
	B - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	A4-A3	
	C - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	Premessa	A4
		Atmosfera	A4 + Allegato A3
		Ambiente idrico	A4
		Suolo e sottosuolo	A4
		Rumore	A4 + Allegato A3
		Aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)	A4
		Paesaggio e beni culturali	A4
		Socio-economia	A4
		Salute pubblica	A4
Conclusioni	A4		
D - SINTESI NON TECNICA	A4-A3		
<b>STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA</b>		A4-A3	
<b>VERIFICA PRELIMINARE DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO</b>		A3	

Tutti gli elaborati risultano tra loro coerenti non solo per l'oggetto comune di analisi, rappresentato dal Piano 2030, ma anche, per quanto possibile, nell'impostazione dell'analisi e nei criteri di valutazione adottati.

Il sistema di riferimento cartografico utilizzato per la realizzazione di tutte le mappe originali del presente documento e di tutta la Documentazione Ambientale è il WGS84 UTM zone 33N, mentre l'immagine utilizzata come sfondo a tutte le mappe realizzate è di Google Earth o della Esri digital globe.



**Figura 4-1** Struttura dello Studio di Impatto Ambientale in relazione al Piano 2030 e alla Documentazione Ambientale.

Nella successiva figura si propone uno schema complessivo della documentazione oggetto di procedura di VIA.

### Documentazione di pianificazione al 2030



### Documentazione Ambientale



Figura 4-2 Schema della documentazione oggetto di procedura di VIA.