



Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SEZIONE C
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
SOCIO-ECONOMIA

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
Studio di Impatto Ambientale
Sezione C
Quadro di riferimento ambientale
SOCIO-ECONOMIA

Codice doc.: 25101-REL-T103.0 – SOCIO-ECONOMIA

Distribuzione: AerTre, file 25101

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	01.04.2017	informazione	25	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





Indice

C1	Premessa	4
C2	Area di studio e area vasta.....	5
C3	Fonti informative	7
C4	Normativa di riferimento	8
C5	Stato di fatto	9
	C5.1 Contesto demografico e sociale.....	9
	C5.2 I flussi turistici	13
	C5.3 Aspetti occupazionali e di indotto legati all'aeroporto di Treviso	15
C6	Valutazione degli impatti	16
	C6.1 Metodologia.....	16
	C6.1.1 Scala di impatto.....	16
	C6.1.2 Identificazione benefici.....	16
	C6.1.3 Identificazione costi	19
	C6.1.4 Analisi degli impatti.....	20
C7	Mitigazioni e compensazioni e monitoraggio	22
C8	Conclusioni.....	23
C9	Bibliografia.....	25



C1 Premessa

Nel presente elaborato viene inquadrata la componente socio-economia, relativamente agli aspetti direttamente ed indirettamente interferiti dalle azioni e dagli elementi costituenti lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso (nel seguito Piano 2030 o semplicemente Piano), in esame.

Scopo della presente analisi è quello di valutare, attraverso uno studio qualitativo previsionale, gli effetti di carattere economico e sociale che verranno a manifestarsi, nel contesto locale, a seguito di un ipotizzato aumento del traffico aereo annuo, in termini di decolli/atterraggi e conseguente variazione quantitativa di passeggeri, previsto per l'aeroporto.

Lo scalo aeroportuale ha conosciuto nell'ultimo decennio un'importante crescita, in particolar modo grazie alle compagnie aeree low cost, Tale espansione ha generato un notevole indotto economico non solo per la società AerTre, che ha in gestione l'aeroporto, ma anche per l'intero contesto territoriale in cui lo scalo si situa, soprattutto in termini occupazionali, aspetti legati al turismo e aspetti logistici.

C2 Area di studio e area vasta

Nella definizione di area di studio per l'analisi socio economica si è scelto di limitarsi all'area provinciale, base territoriale per la quale sono disponibili dati utili alla caratterizzazione della componente.

La Figura C2-1 inquadra la zona di interesse su cui è stata prevalentemente centrata l'analisi socio economica.

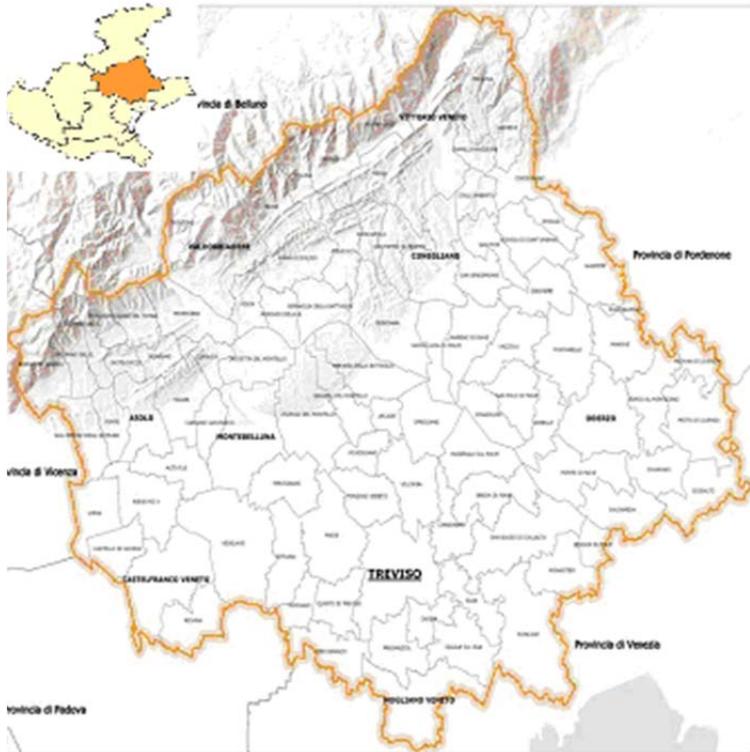


Figura C2-1 Identificazione area di studio: provincia di Treviso.

L'area vasta, che verrà poi confermata nelle successive valutazioni, si limita invece ai territori dei comuni in cui si sviluppa il sedime aeroportuale e cioè Treviso e Quinto di Treviso.

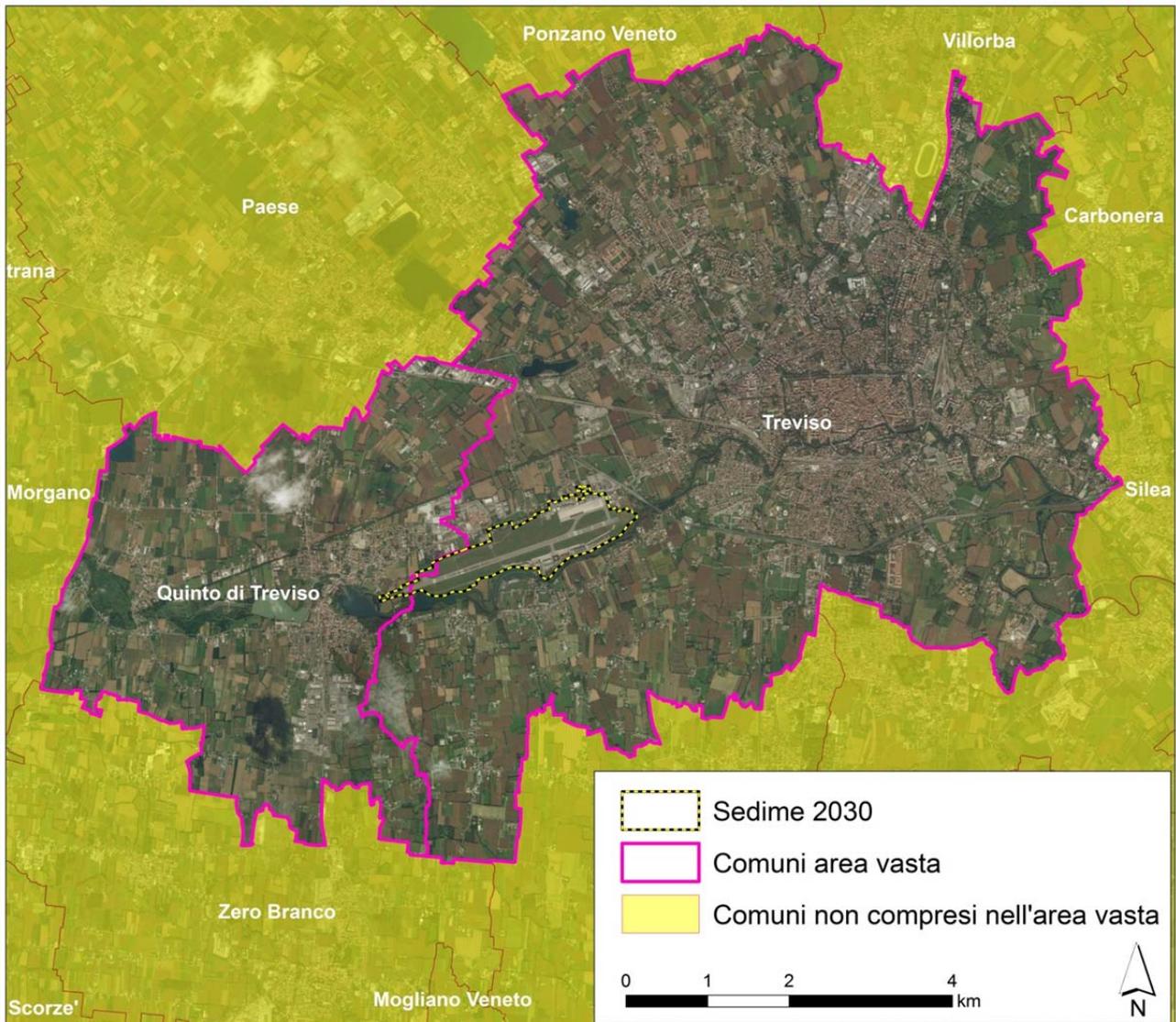


Figura C2-2 Comuni compresi nell'area vasta per la componente socio-economia



C3 Fonti informative

I dati demografici (popolazione residente e bilancio demografico), disponibili al livello comunale sono liberamente consultabili in rete (<http://demo.istat.it>) e pubblicati anche dal Servizio Statistiche della Regione Veneto (<http://statistica.regione.veneto.it/index.jsp>).

Per quanto concerne i dati sul turismo e sulle imprese attive a livello provinciale si è fatto riferimento alle pubblicazioni della Camera di Commercio di Treviso riferiti all'anno 2014.

Dati specifici sull'aeroporto sono invece desumibili dal Bilancio di sostenibilità del Gruppo SAVE, riferito all'anno 2015.

Altri documenti di riferimento citati nel testo sono reperibili in bibliografia.

Nel complesso il quadro informativo appare sufficientemente adeguato.



C4 Normativa di riferimento

Non ci sono indicazioni normative da segnalare relativamente al capitolo in oggetto.

C5 Stato di fatto

C5.1 Contesto demografico e sociale

Nel presente paragrafo vengono analizzati alcuni dati statistici riguardanti i principali aspetti demografici e sociali dell'area di studio individuata.

I principali indicatori considerati sono i seguenti e riguardano l'ultimo decennio:

- andamento della popolazione;
- età della popolazione;
- stranieri nel territorio;
- occupazione.

Parte della trattazione è condivisa con quella analoga sviluppata per la salute pubblica (SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-RELT103 – SALUTE PUBBLICA).

I comuni considerati in questa analisi sono quelli di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco, tutti appartenenti alla provincia di Treviso. Nella Tabella C5-1 si riassumono alcuni dati relativi al bilancio demografico, con aggiornamento all'anno 2015. In Figura C5-1, Figura C5-2, Figura C5-3 e Figura C5-4 si riporta l'andamento temporale dell'ultimo decennio dei tassi di natalità e mortalità relativi ai comuni di interesse. Per confronto si riportano le statistiche relative all'intera provincia di Treviso. La crescita totale della popolazione è il risultato della crescita naturale e del movimento migratorio rappresentati nei grafici.

Tabella C5-1 Popolazione residente nei comuni interessati: bilancio demografico, età media e indice di vecchiaia (elaborazione dati ISTAT riferiti al 2015).

NOTA: L'Indice di Vecchiaia è il rapporto tra la popolazione anziana (65 anni e oltre) e quella più giovane (0-14 anni).

Comuni interessati	Totale Maschi	Totale Femmine	Totale popolazione Maschi+Femmine	Nati	Morti	Saldo Migratorio	Indice vecchiaia ¹	Età Media
Treviso	39142	44510	83731	587	1005	497	207.4%	46.6
Quinto di Treviso	4840	5004	9844	85	62	-35	151.7%	43.4
Zero Branco	5606	5655	11261	110	95	-35	93.1%	40.7
Provincia di Treviso	433537	451910	885447	7266	8279	-833	143.4%	43.6

¹ L'Indice di Vecchiaia è il rapporto tra la popolazione anziana (65 anni e oltre) e quella più giovane (0-14 anni).

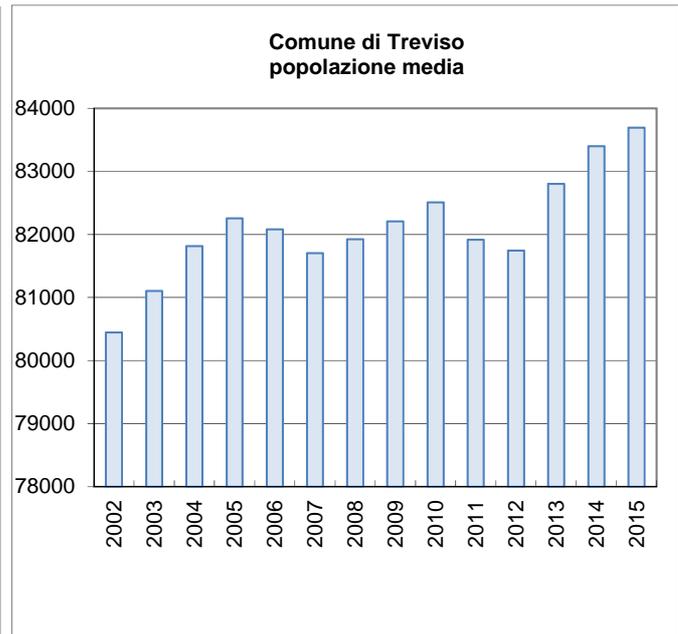
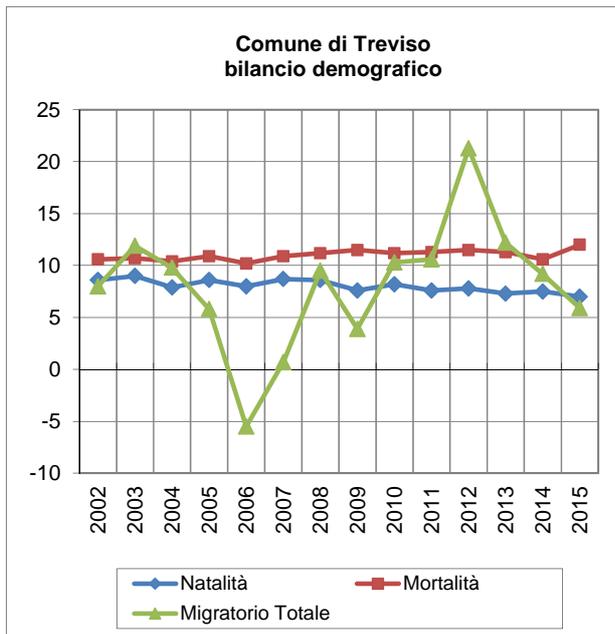


Figura C5-1 Andamento demografico e Bilancio demografico per il comune di Treviso (elaborazione da dati ISTAT).

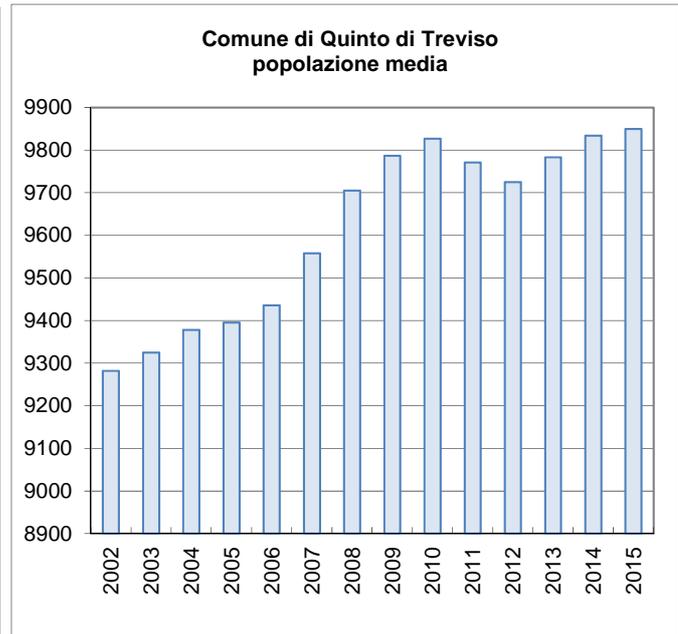
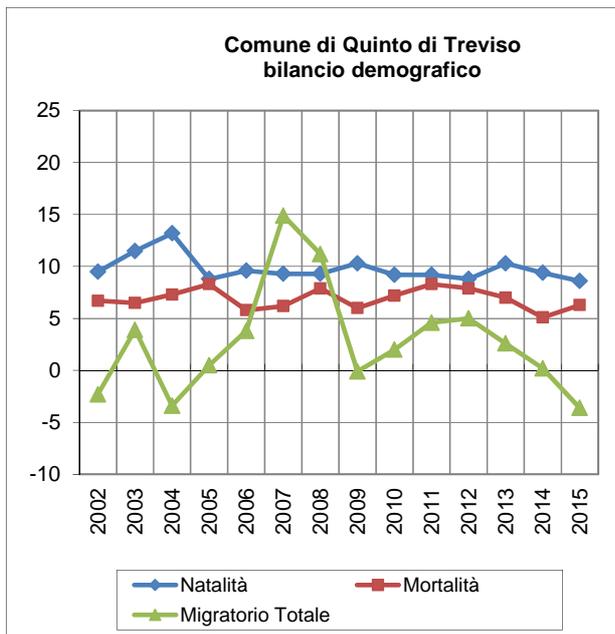


Figura C5-2 Andamento demografico e Bilancio demografico per il comune di Quinto di Treviso (elaborazione da dati ISTAT).

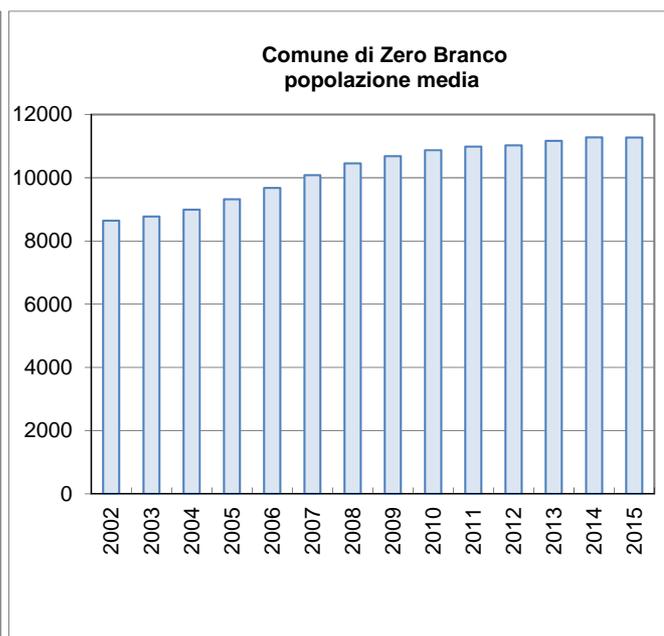
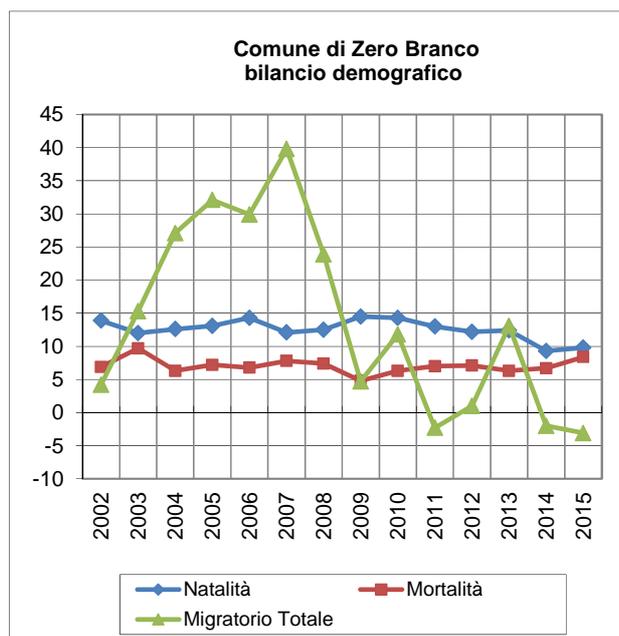


Figura C5-3 Andamento demografico e Bilancio demografico per il comune di Zero Branco (elaborazione da dati ISTAT).

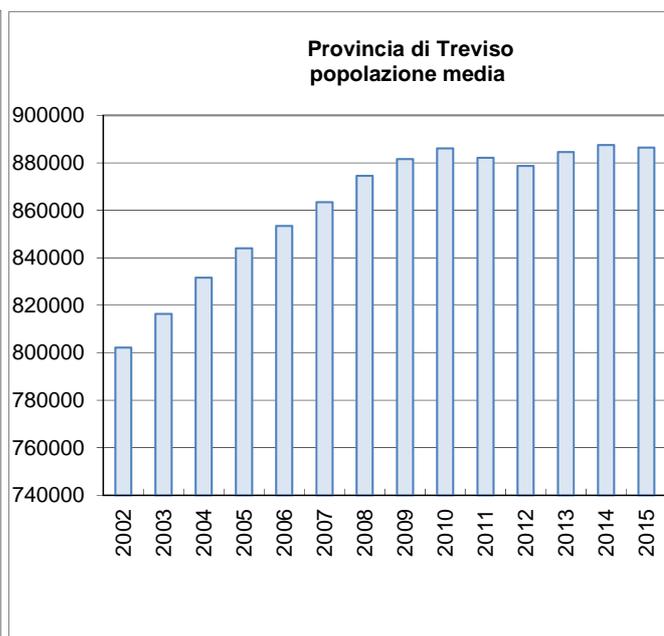
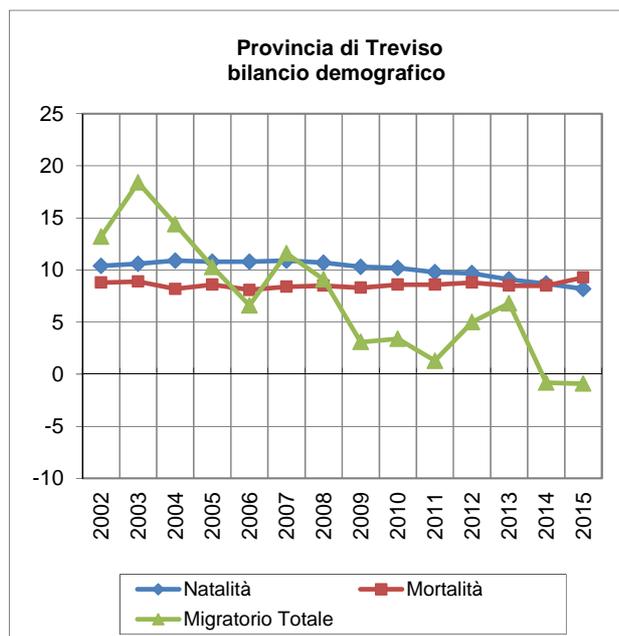


Figura C5-4 Andamento demografico e Bilancio demografico per la Provincia di Treviso (elaborazione da dati ISTAT).

Al 31.12.2015, la popolazione residente nel comune di Treviso risulta composta da 83'731 abitanti. E' il comune più densamente popolato (1507.2 abitanti/km²) nella Provincia di Treviso e il terzo comune, dopo Tarzo e Vittorio Veneto, con l'età media più alta (46.4) nella Provincia di Treviso. Il saldo naturale negativo (natalità < mortalità, che caratterizza le statistiche del comune a partire dal 1980) viene compensato dal fenomeno migratorio che determina una popolazione complessivamente in lieve crescita.



La popolazione residente a Quinto di Treviso conta quasi 10'000 abitanti; essa è caratterizzata da un saldo naturale positivo, al quale si sottrae la componente migratoria che nell'ultimo anno risulta negativa, determinando comunque una lieve crescita netta della popolazione residente. Sia l'età media che l'indice di vecchiaia si caratterizzano per valori inferiori a quelli calcolati per il comune di Treviso. La popolazione è inoltre più giovane rispetto alla media regionale (età media 43.7).

Una popolazione ancora più giovane caratterizza il comune di Zero Branco, interessato solo marginalmente dai possibili impatti legati allo sviluppo dell'aeroporto di Treviso in relazione alle nuove rotte di decollo da testata 25. Il tasso di natalità che caratterizza questo comune risulta superiore a quello di mortalità, mentre il saldo migratorio nel 2015 risulta negativo, confermando il trend di decrescita per questa componente avvenuta dal 2008.

La popolazione complessiva dei tre comuni considerati, sostanzialmente stabile negli ultimi 3 anni, risulta in crescita rispetto ai primi anni del 2000.

Per confronto si considerano i dati demografici della provincia di Treviso, caratterizzata da un saldo naturale in continuo calo a partire dal 2006 che assume nel 2014 e 2015 un valore negativo. Il decremento risulta determinato da un peggioramento del saldo naturale della componente della popolazione italiana e da una diminuzione del saldo naturale positivo fornito dalla popolazione straniera. Anche il saldo migratorio, seppur con un andamento altalenante, presenta un trend complessivamente decrescente. Ancora, importanti differenze si osservano nella struttura della popolazione italiana e straniera, quest'ultima complessivamente più giovane (Provincia di Treviso, 2013).

Tra le principali trasformazioni demografiche degli ultimi anni è da considerare l'invecchiamento della popolazione e l'aumento della quota di popolazione residente con cittadinanza straniera, come rilevato anche a livello regionale. Nei comuni di Treviso e Quinto di Treviso, la popolazione straniera rappresenta l'11-12% della popolazione totale, in linea con la percentuale provinciale e leggermente superiore a quella regionale (10%).

Il trend positivo del saldo naturale è infatti sostenuto, a livello provinciale, dalla componente straniera mentre la sola componente italiana registra un saldo negativo. Tra i nuovi iscritti stranieri nelle anagrafi trevigiane il 24% trasferisce la propria residenza dall'estero mentre il 44% proviene da altri comuni italiani e il 13% nasce in provincia di Treviso (Provincia di Treviso, 2013).

Dal punto di vista occupazionale, i dati della provincia di Treviso riferiti al 2014 risentono ancora della crisi economica nazionale, evidenziando un'intensificazione della disoccupazione (con un tasso pari a 8.3%) e un'ulteriore contrazione nel numero delle imprese (-825 rispetto all'anno precedente). L'aumento del tasso di disoccupazione ha riguardato soprattutto gli uomini, il cui tasso è triplicato rispetto al 2008 (dal 2% al 6,8%), mentre per le donne si sfiora il raddoppio (dal 5.3% al 10.3%).

Nel 2015 sono stati colti alcuni segnali di ripresa, seppur deboli, con una crescita della produzione industriale del 3.4% e un lieve calo del tasso di occupazione che si attesta sul 7.7%, contro l'8.3 % del 2014. Anche il saldo occupazionale annuo è positivo (+6700 posizioni di lavoro), anche se da inizio crisi (2008) sono state perse quasi 16'000 unità.



C5.2 I flussi turistici

La valutazione del flusso turistico nella provincia di Treviso è sicuramente in parte legata alla presenza dello scalo aeroportuale Canova, nonostante esso funzioni principalmente come snodo di passaggio per altre destinazioni italiane a maggior attrazione e vocazione turistica quali città come Venezia, le coste venete, le dolomiti.

Infatti a livello generale benché sia difficoltoso risalire alle specifiche destinazioni dei turisti in arrivo annualmente, è ragionevole stimare che solo una piccola percentuale di tale flusso sia effettivamente destinata all'area trevigiana, zona invece tipicamente vocata a un turismo locale con la presenza di numerosi agriturismi distribuiti in maniera capillare su tutto il territorio.

Secondo quanto riportato negli studi promossi dalla Camera di Commercio di Treviso (2015a)² dopo lo stallo osservato nel 2013, nel corso del 2014 i flussi di turisti in provincia hanno ripreso il trend di crescita osservabile a seguito della brusca flessione del 2009. Gli arrivi sono aumentati del +5.1% rispetto al 2013 superando le 807 mila unità, circa un quarto in più del 2008 (+24.9%).

Sono cresciute su base annua anche le presenze complessive (1'638'701), ma ad un tasso inferiore agli arrivi (+3.6%).

I dati 2014, quindi, confermano la tendenza strutturale, manifestatasi negli ultimi anni, alla riduzione della permanenza media nelle strutture ricettive della provincia, così come nel resto del Veneto, che passa rispettivamente dal 2.4 e 4.3 del 2008 al 2.0 e 3.8 del 2014.

Secondo i dati dell'unità turismo della Provincia di Treviso, i flussi di arrivi e presenze in provincia continuano a crescere anche nel primo semestre del 2015: tra gennaio e giugno gli arrivi sono aumentati del +4.9% e le presenze del +1.6% rispetto allo stesso periodo del 2014. Si conferma superiore il contributo dei turisti stranieri.

Per quanto concerne la capacità ricettiva, sempre a scala provinciale, nel 2014 si contano 1166 strutture ricettive che offrono oltre 16'700 posti letto. Si tratta di poco più del 2% della capacità ricettiva regionale. Gli esercizi alberghieri rappresentano appena il 14.2% del totale (165 esercizi) contro un migliaio di strutture complementari, ma offrono il 55% dei posti letto (9279).

Gli alloggi privati rappresentano la tipologia complementare più numerosa (oltre 800): si tratta prevalentemente di alloggi gestiti in forma imprenditoriale (431) e bed and breakfast (363). Seguono a distanza gli agriturismi (170 unità).

Interessante risulta essere la decisa crescita tra il 2008 ed il 2014 degli esercizi agrituristici con alloggio sia per numero che per offerta di posti letto.

Gli agriturismi con alloggio, rappresentano peraltro, per quanto rilevanti, solo una parte dell'offerta agrituristica. Nel 2014 in provincia di Treviso si contano complessivamente 303 aziende agricole autorizzate all'esercizio dell'agriturismo, che rappresentano più di un quinto delle aziende autorizzate in Veneto (1459).

Anche se il ritmo di crescita complessiva dell'offerta agrituristica trevigiana (+9.8%) appare leggermente inferiore al dato medio regionale (+19.4%) e nazionale (+17.7%), da un più ampio confronto territoriale, emerge come nel 2014, la provincia di Treviso risulti la seconda provincia veneta, dopo Verona, per numero di aziende autorizzate e si collochi comunque al quattordicesimo posto della graduatoria nazionale,

² Non sono ancora disponibili i dati completi del 2015.

preceduta soprattutto da province Toscane e del Trentino Alto Adige, territori dove questo tipo di offerta è storicamente radicato.

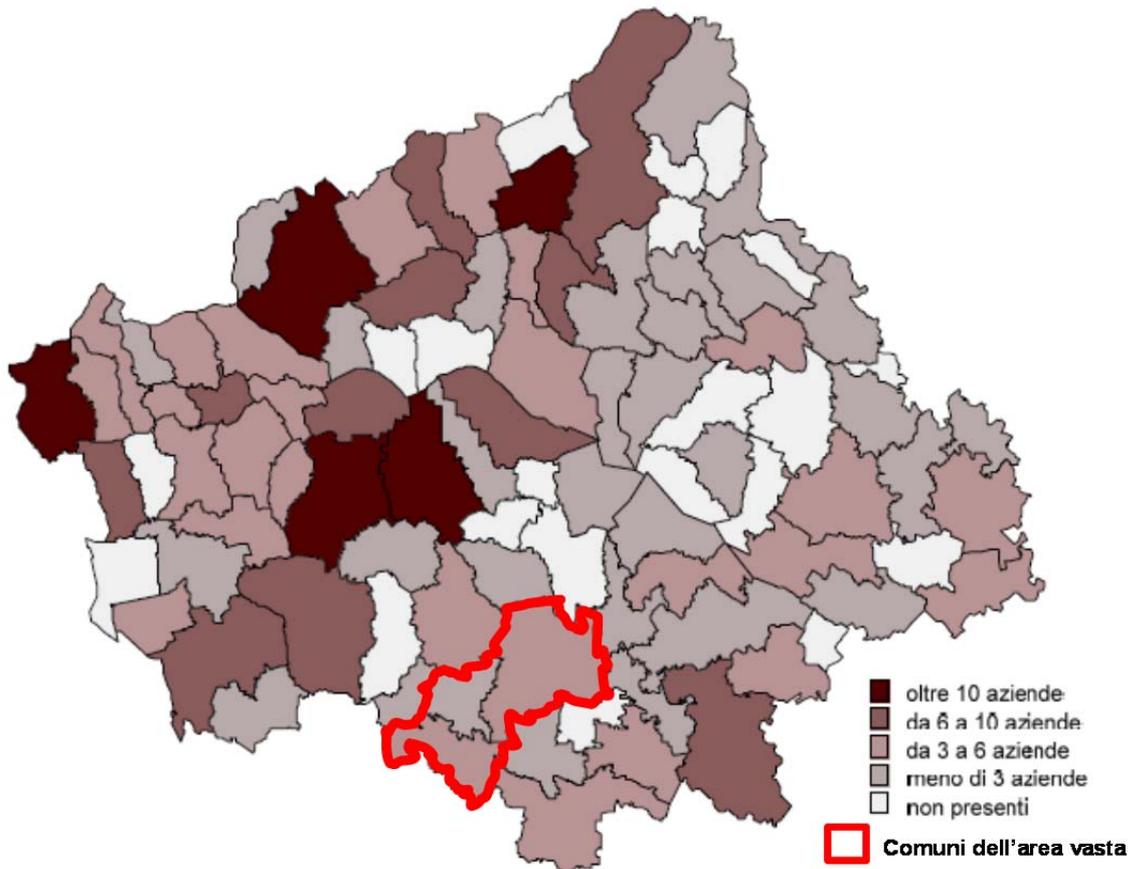


Figura C5-5 Distribuzione per comune delle aziende agrituristiche autorizzate nella provincia di Treviso (Fonte: Camera di Commercio di Treviso, 2015).

C5.3 Imprese attive in provincia di Treviso

Secondo quanto riportato negli studi promossi dalla Camera di Commercio di Treviso (2015b), nel 2014 (cfr. nota n. 2 a pag. 13) le sedi d'impresa attive in provincia al 31.12.2014 sono 80'881, 825 in meno rispetto allo stock di fine anno 2013 (-1.0%). Il trend negativo, comunque si riduce rispetto a quello dell'anno precedente, dimezzandosi. Al netto del settore agricoltura la perdita subita nel corso del 2014 si riduce a -455 imprese attive su base annuale (-0.7%).

La dinamica provinciale nel periodo osservato risulta in linea con quella della regione nel suo complesso.

E' interessante notare il trend positivo delle imprese di Alloggio e ristorazione, dove il settore guadagna 48 imprese attive nell'ultimo anno (+1.1%) portando a 394 unità l'incremento realizzato da inizio crisi (+9.8%). Nel 2014 risultano aumentate principalmente le attività di ristorazione con somministrazione, crescono anche gli esercizi di ristorazione take away, gelaterie e pasticcerie.

Nell'ambito delle attività di alloggio, si segnala la crescita degli affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast: +6 unità (+16%) nel 2014, +18 (+72%) da inizi 2009.



C5.4 Aspetti occupazionali e di indotto legati all'aeroporto di Treviso

Il numero di addetti diretti legati direttamente alla gestione aeroportuale, per l'anno 2015 è pari a circa 270.

Un altro interessante indicatore è rappresentato dai fornitori, i quali vengono analizzati dalla società di gestione al fine di avere un quadro sull'indotto (Gruppo SAVE, 2016).

Relativamente all'aeroporto di Treviso, sono stati attivati circa 462 fornitori nel 2015. Di questi 226, ovvero il 49% del totale, sono fornitori locali. Risultano inoltre 233 fornitori provenienti dalle altre regioni italiane e un numero ridotto di fornitori esteri (3 nel 2015). Anche relativamente al valore degli ordini totali erogati nel 2015 emerge un trend positivo: il valore totale degli ordini è infatti aumentato rispetto al 2014 di circa il 30%. La presenza sul territorio è anch'essa positiva con circa il 57% dell'ordinato concentrato su fornitori provenienti dal Veneto; tale dato è aumentato rispetto al 2014 del 59% circa. Si sottolinea infine che oltre il 58% degli ordini dell'aeroporto di Treviso sono relativi a forniture di servizi.



C6 Impatti

C6.1 Metodologia

Nella valutazione degli impatti socio economici correlati all'attività aeroportuale uno dei possibili metodi di approccio è quello basato sull'analisi costi-benefici che valuta genericamente l'insieme delle tecniche di valutazione dei progetti di investimento basate sulla misurazione e la comparazione di tutti i costi e i benefici direttamente e indirettamente ricollegabili agli stessi. Nel seguito viene presentata una breve analisi qualitativa di questo tipo evidenziando quali siano i maggiori benefici e le criticità legate allo sviluppo aeroportuale.

C6.1.1 Scala di impatto

La scala di impatto fa riferimento alla variazione percentuale del numero complessivo di posti di lavoro, diretti e indiretti, generati dall'aeroporto, e si articola nei seguenti livelli:

positivo – benefici maggiori dei costi

trascurabile – benefici e costi comparabili

negativo basso – benefici minori dei costi, tuttavia compensabili con investimenti sostenibili per l'aeroporto

negativo medio – benefici minori dei costi, compensabili con investimenti non sostenibili per l'aeroporto

negativo alto – benefici minori dei costi, non compensabili

C6.1.2 Identificazione benefici

I benefici legati all'attività aeroportuale sono per la maggior parte a carattere economico. Gli scali aeroportuali, infatti, costituiscono un sistema di infrastrutture necessario al funzionamento e allo sviluppo di moltissime attività presenti nel territorio provinciale e non solo (si pensi ad esempio all'opportunità di accedere a mercati esteri o alla possibilità di avere facile accesso ai principali nodi di connessione con le principali città italiane ed europee).

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.

Più in particolare, si possono identificare 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.

I benefici più evidenti e facilmente quantificabili sono sicuramente quelli derivanti direttamente dagli introiti dell'aeroporto stesso con il decollo/atterraggio/sosta dei velivoli e transito dei passeggeri. Si possono in particolare distinguere due macrocategorie:

- ricavi aviation: l'approdo-sosta-partenza di qualsiasi velivolo prevede un diritto aeroportuale in funzione del tonnellaggio. Ci sono poi gli introiti derivanti dal transito di passeggeri, corrispettivi di sicurezza, corrispettivi per servizi di handling;
- ricavi non aviation: includono royalties sui parcheggi, canoni per affitto spazi, ricavi da gestione parcheggi, biglietteria.

E' presumibile, viste le previsioni di crescita stimate dal Piano del numero di passeggeri al 2030 (circa 3.2 milioni, + 35% rispetto al 2015), che tutte queste voci di ricavo siano destinate a subire un incremento.

Altri benefici economici stimabili e correlabili allo scalo sono quelli legati all'aspetto occupazionale.

Lo sviluppo dell'attività aeroportuale infatti, oltre ad avere significativi effetti occupazionali per i settori direttamente legati alle funzioni aeroportuali, stimola anche quelle attività economiche e produttive fornitrici di beni e servizi intermedi non necessariamente localizzate nelle immediate vicinanze. Va inoltre rilevato che la creazione di nuova occupazione, e quindi di nuovo reddito per le famiglie, genererà un incremento della domanda di beni e servizi, che avvierà a sua volta un ulteriore sviluppo economico e occupazionale innescando un circolo virtuoso.

Secondo la distinzione proposta da uno studio eseguito da ACI Europe (2004), i benefici in termini occupazionali possono essere distinti in tre diverse tipologie legate a:

- occupazione diretta;
- occupazione indiretta;
- occupazione indotta.

Occupazione diretta: è generata dalla presenza degli scali nel territorio e si suddivide in occupazione legata a:

- compagnie aeree e servizi a terra comprendente ad esempio i servizi di handling, le operazioni di rifornimento carburante, la manutenzione degli aeromobili;
- servizi di amministrazione e gestione come il servizio di controllo bagagli, i controllori di volo, il servizio di vigilanza, polizia e dogana;
- servizi commerciali quali negozi, bar, ristoranti, parcheggi a pagamento, autonoleggi.

Lo studio precedentemente citato, effettuato su 59 aeroporti europei, ha messo in evidenza che, per la categoria "occupazione diretta", mediamente gli aeroporti europei forniscono lavoro a circa 925 persone per ogni milione di passeggeri trasportati in un anno. Circa il 64% degli occupati sono riconducibili alle



compagnie aeree, agli operatori di handling, ai manutentori di aeromobili, seguono poi altri operatori aeroportuali con il 14%, i bar ristoranti e negozi con il 12% e le rimanenti attività con il 10%.

In considerazione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Treviso previsto e della stima del numero medio di occupati per ogni milione di passeggeri trasportati annualmente, è possibile ipotizzare che, grazie all'incremento della mobilità aerea al 2030 sia possibile arrivare ad un numero di quasi 3000 posti di lavoro.

Occupazione indiretta: concerne il tipo di occupazione generata dalle attività economiche situate all'esterno dell'aeroporto, ma collegate ad esso in quanto ne servono gli utilizzatori. L'occupazione indiretta nasce dunque dallo sviluppo di attività economiche di fornitura al settore del trasporto aereo quali ad esempio:

- società di fornitura di carburante;
- compagnie di edilizia per la costruzione di strutture aeroportuali;
- società fornitrici di sub componenti per gli aeromobili;
- società produttrici di beni venduti nei negozi in aeroporto;
- società attive nel settore dei servizi (call center, IT, contabilità, etc.).

La misurazione del livello di occupazione indiretta è tuttavia difficilmente quantificabile in quanto andrebbe distinta la forza lavoro occupata per attività che generano valore aggiunto locale e attività legate a processi di importazione (si pensi ad esempio al rifornimento di carburante).

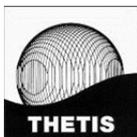
Occupazione indotta: tale tipologia spesso non viene considerata in quanto non se ne coglie il nesso con l'attività dello scalo aeroportuale e si crea in settori in cui avviene una crescita del volume d'affari (e di redditività) a causa del maggior reddito disponibile nella zona su cui insiste l'aeroporto. Infatti la maggiore propensione al consumo degli occupati diretti e indiretti nel settore del trasporto aereo supporta l'attività di negozi, imprese produttrici di beni di consumo e imprese di altri settori dei servizi (ad esempio banche, ristoranti, ecc.). Tali attività necessitano di forza lavoro (occupazione indotta) aggiuntiva in seguito alla maggiore domanda, instaurando un processo moltiplicativo il cui risultato si traduce in un incremento del PIL locale e regionale.

Secondo il già citato studio di ACI Europe, per ogni milione di WLU si creano a livello indiretto e indotto locale circa 500 posti di lavoro.

Considerando questa stima è ipotizzabile ritenere che nello scenario al 2030 si possa raggiungere la cifra di oltre 1500 posti di lavoro.

In sintesi, l'effetto combinato dell'occupazione diretta, indiretta e indotta può contribuire all'incremento del PIL dell'area di riferimento per una quota percentuale che varia tra l'1.4% e 2.5% (escludendo gli impatti occupazionali derivanti dal turismo) (ACI Europe, 2004).

Rilevante è infine l'indotto derivante dall'afflusso di turisti, non solo a livello regionale, ma anche nazionale. Come precedentemente accennato l'aeroporto di Treviso opera quasi totalmente con compagnie aeree low cost, di conseguenza la presenza turistica legata a spostamenti aerei può essere imputata quasi esclusivamente a queste tipologie di voli. Per quantificare il potenziale numero di turisti associati è stato stimato da altri studi di settore (Price Water House Coopers, 2009) che in media circa il 60% del totale dei passeggeri che utilizzano voli low cost si muovono per turismo (dato confermato dal profilo passeggero per l'aeroporto di Treviso del 2015, per cui si ha un 53% di passeggeri che volano per turismo).



Fatta questa premessa e considerate le previsioni di crescita del numero di passeggeri si può quindi affermare che nello scenario al 2030 quasi 2 milioni di turisti partiranno e soprattutto arriveranno annualmente sullo scalo trevigiano.

C6.1.3 Identificazione costi

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.

C6.1.3.1 Costi economici

Sotto tale voce sono comprese tutte le voci di costo derivanti dal potenziamento delle infrastrutture e dei servizi dello scalo.

Nella tabella seguente sono indicati i costi delle opere in valutazione, desunti dal Piano degli Investimenti al 2030 incluso nella Relazione di Piano.

Tabella C6-1 Piano degli investimenti.

Codice	Intervento	Costo
A1	Pista di decollo e raccordi, piazzali	€ 4'270'000.00
A2	Nuova torre di controllo (urbanizzazione nuova area e demolizione torre di controllo esistente)	€ 558'000.00
A3	Sistemazione RESA testate 25 e 07	€ 6'660'000.00
A4	Nuovo deposito carburanti (urbanizzazione nuova area e bonifica area ex deposito carburanti)	€ 3'095'000.00
	Nuovo deposito carburanti	costo sostenuto dal gestore del deposito
A5	Nuova caserma VVF (riqualifica edificio esistente in area militare)	€ 2'500'000.00
L1	Ampliamento terminal passeggeri	€ 4'200'000.00
-	Interventi minori sugli edifici	€ 300'000.00
L2	Interventi sulla viabilità principale di accesso all'aeroporto	€ 1'200'000.00
L3	Interventi sulla viabilità secondaria di accesso all'aeroporto e di distribuzione parcheggi	€ 1'675'000.00
-	Interventi minori sul sistema di accesso, la viabilità e parcheggi	€ 450'000.00
L4-L6-A5	L6 Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio interne al sedime aeroportuale attuale A5 Demolizione dell'attuale presidio VVF (per la realizzazione del nuovo parcheggio a raso PB) L4 Realizzazione nuovo parcheggio bus Pbus	€ 1'989'000.00
L5	Passarella pedonale curb-fast park	€ 410'000.00
L7	Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio esterne al sedime aeroportuale attuale	€ 14'733'000.00
L8	Servizi tecnologici, reti e impianti	€ 7'208'400.00
L9	Centrale di trigenerazione	costo sostenuto dal gestore dell'impianto
ECO	Opere di mitigazione e compensazione	€ 3'900'000.00



Codice	Intervento	Costo
TOTALE		€53'148'400.00

Il totale degli interventi in carico al gestore dello scalo al 2030 ammonta a più di 53 milioni di euro. Da rilevare poi il costo sostenuto per le opere di mitigazione e compensazione che incidono per più del 7% e la spesa per il miglioramento della viabilità principale, opera avente valore compensativo, in quanto prevista a beneficio del territorio, mirante a risolvere situazioni di congestione attuale e soprattutto futura non strettamente legate alle attività aeroportuali, ma altresì legate a sviluppi commerciali di altra natura da quella aeroportuale (area Luigina ed ex Marazzato) (3%).

C6.1.3.2 Costi ambientali

Include tutti i potenziali impatti derivanti dagli effetti del potenziamento dell'attività aeroportuale sul territorio e l'ambiente circostante, causati da incremento traffico, manovre aeromobili e mezzi di servizio, funzionamento e frequentazione aerostazione, aumento traffico veicoli nelle vicinanze dell'aeroporto con conseguente congestione stradale. Si tratta di esternalità che generalmente producono i loro effetti su porzioni di territorio, immediatamente confinanti l'aeroporto ricadenti nei comuni di Quinto di Treviso e Treviso.

Tutte queste esternalità negative vanno poi a ripercuotersi sui vari comparti ambientali interagendo con essi e determinando un loro deterioramento.

Sulla base dei risultati emersi per le altre componenti ambientali, in tutti gli scenari analizzati, i costi ambientali legati all'attività aeroportuale che possono influenzare in maniera negativa la componente socioeconomica sono sostanzialmente riconducibili agli aspetti legati all'atmosfera e al rumore. Tale problematica rappresenta evidentemente uno dei problemi chiave connessi alla presenza di una struttura aeroportuale. Tali impatti, strettamente correlati alla componente salute pubblica, possono interagire con la componente socio-economica determinando una diminuzione del benessere e della qualità della vita dei cittadini residenti nelle zone limitrofe l'aeroporto.

Come dimostrato nelle analisi specifiche per atmosfera e rumore, entrambe supportate da strumentazione modellistica, anche in presenza di azioni mitigative (quali le nuove rotte di decollo e la distribuzione dei decolli tra le due testate), permangono impatti negativi, cioè costi ambientali.

C6.1.4 Valutazione degli impatti

Le analisi effettuate per le componenti atmosfera e rumore, che rappresentano la voce di costo ambientale preponderante hanno dimostrato l'indipendenza (soprattutto per quanto concerne il rumore) del numero dei voli rispetto all'impatto generato (cioè la popolazione esposta) che è invece condizionato principalmente del mix di flotta operante e soprattutto dal numero di operazioni notturne (cioè, nel caso di Treviso tra le 22:00 e le 23:00).

D'altra parte il numero di passeggeri che transitano l'aeroporto è, come dimostrato, l'indicatore principale dell'indotto economico. In tal senso lo Stato di fatto e lo Scenario 2030, contando un maggior numero di passeggeri rispetto allo Scenario di riferimento e quindi un volume di indotto economico maggiore, presenta un saldo positivo tra costi e benefici.

E' tuttavia indubbio come la presenza dell'aeroporto in un territorio densamente popolato, soprattutto per quanto concerne quello maggiormente esposto del comune di Quinto di Treviso, produce esternalità negative, come in ogni caso dimostrato nelle valutazioni del rumore.



Per quanto concerne in particolare lo Scenario 2030, le nuove rotte e la distribuzione dei voli, nonché gli investimenti previsti per le opere di mitigazione e compensazione hanno il preciso scopo di minimizzare le esternalità negative.

In tal senso lo Scenario 2030, che prevede uno sviluppo limitato si ritiene **positivo** per il comparto socio economico rispetto sia allo Stato di fatto che allo Scenario di riferimento, mentre in assenza degli investimenti previsti sulle opere di mitigazione e compensazione, lo Stato di fatto rispetto allo Scenario di riferimento si ritiene **trascurabile**.



C7 Mitigazioni e compensazioni e monitoraggio

La componente viene positivamente condizionata dalle previste opere di mitigazione e compensazione che si attuano per il miglioramento del territorio.

Le misure di mitigazione (ECO-M1) introdotte riguardano le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel DPCM 05.12.1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici" nelle aree edificate soggette a superamento nella fascia fuori dalla zona A, entro i 60 dB(LVA).

Le misure di compensazione si sono concentrate principalmente sul territorio del Comune di Quinto di Treviso. Infatti, la collocazione dell'aeroporto fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso fa sì che il problema dell'inquinamento acustico sia particolarmente sentito fra le comunità di Quinto di Treviso sorvolate (secondo una configurazione che ottimizza l'operatività dello scalo) sia dagli aeromobili in avvicinamento (tutti gli atterraggi avvengono su testata 07, la sola dotata degli impianti per la navigazione strumentale) sia da quelli in decollo (il 97% circa delle partenze avviene da testata 25 evitando agli aeromobili di percorrere la pista per decollare verso nord-est).

Si evidenzia inoltre che, anche in attuazione delle misure di mitigazione già previste nel Piano, che introducono nuove rotte di decollo meno impattanti sugli abitati e una nuova distribuzione dei decolli tra la testata 07 e 25 (con 10 decolli giornalieri da testata 07, verso Treviso), il territorio del Comune di Quinto di Treviso resta comunque quello maggiormente interessato, in quanto gli atterraggi possono avvenire solo su testata 07.

Le misure riguardano:

- interventi di riparazione delle coperture danneggiate ma soprattutto di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio di fenomeni di "vortex strike" (intervento ECO-C1);
- spostamento della scuola materna S. Giorgio (intervento ECO-C2).

Le suddette misure di mitigazione e compensazione sono descritte con maggior dettaglio ai parr. C2.2 e C2.3 dell'elaborato 25101-REL-T103 – CONCLUSIONI.

Non si è evidenziata l'esigenza di attuare specifiche azioni di monitoraggio.



C8 Conclusioni

L'analisi socio-economica correlata al Piano 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 e il sistema produttivo.

La valutazione degli impatti socio-economici correlati all'attività aeroportuale si è basata sull'analisi costi-benefici che valuta genericamente l'insieme delle tecniche di valutazione dei progetti di investimento basate sulla misurazione e la comparazione di tutti i costi e i benefici direttamente e indirettamente ricollegabili agli stessi. Per quanto riguarda i benefici essi sono per la maggior parte a carattere economico. Gli scali aeroportuali, infatti, costituiscono un sistema di infrastrutture necessario al funzionamento e allo sviluppo di moltissime attività presenti nel territorio provinciale e non solo (si pensi ad esempio all'opportunità di accedere a mercati esteri o alla possibilità di avere facile accesso ai principali nodi di connessione con le principali città italiane ed europee). 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.

In generale un'infrastruttura aeroportuale determina anche dei costi:

- di carattere prettamente economico, rappresentati dalle spese sostenute per l'adeguamento e l'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 delle mitigazioni e compensazioni);
- ambientali, non direttamente correlati a un valore economico, di più difficile quantificazione, includono tutti i potenziali impatti derivanti dagli effetti dell'attività aeroportuale sul territorio e l'ambiente circostante, causati da incremento traffico, manovre aeromobili e mezzi di servizio, funzionamento e frequentazione aerostazione, aumento traffico veicoli nelle vicinanze dell'aeroporto.

Sulla base dei risultati emersi per le altre componenti ambientali, infatti in tutti gli Scenari analizzati, i costi ambientali legati all'attività aeroportuale che possono influenzare in maniera negativa la componente socio-economica sono sostanzialmente riconducibili agli aspetti legati al rumore. Tale problematica rappresenta evidentemente uno dei problemi chiave connessi alla presenza di una struttura aeroportuale per quanto riguarda le emissioni sonore da decollo e atterraggio aereo (ciclo LTO landing e take off). Tali impatti, strettamente correlati alla componente salute pubblica, possono interagire con la componente socio-economica determinando una diminuzione del benessere e della qualità della vita dei cittadini residenti nelle zone limitrofe l'aeroporto.

Tuttavia le previsioni limitate di crescita del Piano compensate dagli investimenti sul territorio, rappresentati sia da alcuni interventi del Piano a valenza compensativa (progetto di risistemazione dell'Asse Noalese), sia dalle effettive misure di compensazione per cui il Piano prevede un investimento di €3'900'000, assicurano il mantenimento di una attività che garantisce occupazione diretta, indiretta ed indotta ed è comunque motore di sviluppo economico. La valutazione complessiva degli impatti e dei benefici sul tessuto socio-economico locale per lo Scenario 2030 risulta quindi **positiva**, rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto.

Lo Stato di fatto rispetto allo Scenario di riferimento, per quanto dal punto di vista occupazionale lo Stato di fatto sia positivo rispetto allo Scenario di riferimento, in assenza degli investimenti previsti sulle opere di mitigazione e compensazione, si ritiene **trascurabile**.

Si propone alla successiva tabella la sintesi delle valutazioni effettuate.



Tabella C8-1 Socio-economia: sintesi delle valutazioni.

Confronti	Valutazione di impatto	Mitigazioni/ compensazioni	Monitoraggi
STATO DI FATTO/ SCENARIO DI RIFERIMENTO	Trascurabile	nessuna	
SCENARIO 2030/ SCENARIO DI RIFERIMENTO	Positivo	<u>Mitigazioni</u> <ul style="list-style-type: none">• ECO-M1 isolamento delle abitazioni nelle aree edificate soggette a superamento nella fascia fuori dalla zona A, entro i 60 dB(LVA)	
SCENARIO 2030/ STATO DI FATTO/	Positivo	<u>Compensazioni</u> <ul style="list-style-type: none">• ECO-C1 interventi di riparazione delle coperture danneggiate ma soprattutto di consolidamento preventivo di quelle a maggior rischio di fenomeni di "vortex strike"• ECO-C2 spostamento della scuola materna S. Giorgio	



C9 Bibliografia

ACI Europe, 2004. The social and economic impact of airports in Europe

Price Water House Coopers, 2009. Master Plan per lo sviluppo dell'aeroporto di Frosinone: aggiornamento 2009

Provincia di Treviso, 2013. Sintesi delle tendenze demografiche, economiche e sociali in Provincia di Treviso. Relazione a cura dell'Ufficio Statistico della Provincia di Treviso, Settore Protezione Civile, Caccia, Pesca e Agricoltura

Camera di Commercio di Treviso 2015a. Il turismo in provincia di Treviso nel 2014 e le prime anticipazioni sul 2015

Camera di Commercio di Treviso 2015b. La demografia di impresa a Treviso nel 2014