



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

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SEZIONE A
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

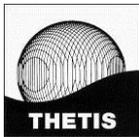
Estensore dello Studio di Impatto Ambientale



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 A
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

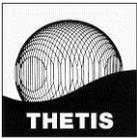
Codice doc.: 25101-REL-T101.0

Distribuzione: AerTre, file 25101

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	01.04.2017	informazione	115+Tavv.	GM-AR	AR	SC
1						
2						
3						

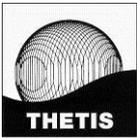
Thetis S.p.A.
Castello 2737/f, 30122 Venezia
Tel. +39 041 240 6111
Fax +39 041 521 0292
www.thetis.it



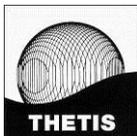


Indice

A0	Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico	6
A0.1	Gli scenari analizzati	8
A1	Inquadramento territoriale	10
A2	Inquadramento dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso	14
A3	Inquadramento dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso	16
A4	Quadro normativo	23
A5	Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale	26
A5.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale	27
A5.1.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	27
A5.1.2	Piano per la Logistica	28
A5.1.3	Piano Nazionale degli Aeroporti	29
A5.2	Strumenti di pianificazione regionale e provinciale	35
A5.2.1	Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	35
A5.2.2	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	36
A5.2.3	Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	43
A5.2.4	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)	45
A5.2.5	Pianificazione a tutela della qualità delle acque	48
A5.2.6	Pianificazione per la sicurezza idraulica	50
A5.2.7	Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) e Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVP di Treviso)	53
A5.2.8	Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile	55
A5.2.9	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso	58
A5.3	Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale	63
A5.3.1	Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Treviso	63
A5.3.2	Piano degli Interventi del Comune di Treviso	78
A5.3.3	Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso	78
A5.3.4	Aggiornamento della Normativa di Attuazione del PRG del Comune di Treviso - Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione –Parte Aeronautica	81

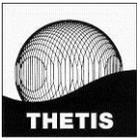


A5.3.5	Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso	82
A5.3.6	Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Quinto di Treviso	84
A5.3.7	Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso	93
A5.3.8	Variante parziale al PRG del Comune di Quinto di Treviso per inserimento aggiornamento del Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione – Parte Aeronautica	93
A5.3.9	Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso	94
A5.3.10	Piano di Assetto del Territorio del Comune di Zero Branco	95
A5.3.11	Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco	96
A5.3.12	Piano di Classificazione Acustica del Comune di Zero Branco	96
A5.3.13	La pianificazione aeroportuale	97
A5.4	Analisi dei vincoli	98
A5.5	Sintesi dell'analisi programmatica	102
A6	La coerenza dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale	107
A6.1	Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale	107
A6.2	Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale	108
A6.3	Strumenti di pianificazione e programmazione comunale	109
A6.4	Conclusioni	111
A7	Bibliografia	114
A8	Gruppo di lavoro	115



ALLEGATO TAVOLE

- TAVOLA A2-1 Sedime aeroportuale - stato di fatto (Fonte: Piano 2030, tavola 04, 2016)
- TAVOLA A3-1 Sedime aeroportuale – interventi previsti dal Piano 2030
- TAVOLA A5-1 Estratto della Tavola 23.3 «Azzonamento» del Piano Ambientale dell'Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile (2007)
- TAVOLA A5-2 Estratto della tavola 4.7 «La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi» del PTCP (2010)
- TAVOLA A5-3 Estratto della Tavola 1.3b «Aree naturalistiche protette» del PTCP (2010)
- TAVOLA A5-4 Estratto della Tavola 1.4b «Vincoli militari e infrastrutturali» del PTCP (2010)
- TAVOLA A5-5 Estratto della Tavola 01 Carta dei vincoli e della pianificazione sovraordinata (PAT del Comune di Treviso, 2015)
- TAVOLA A5-6 Estratto della Tavola 02 Carta delle Invarianti geologiche, paesaggistiche, ambientali e storico monumentali (PAT del Comune di Treviso, 2015)
- TAVOLA A5-7 Estratto della tavola 03 Carta delle Fragilità geologiche, idrogeologiche e zone di tutela (PAT del Comune di Treviso, 2015)
- TAVOLA A5-8 Estratto della tavola 04 Carta delle trasformabilità, azioni strategiche, valori e tutele (PAT del Comune di Treviso, 2015)
- TAVOLA A5-9 Estratto delle Tavole 13.3.27, 13.3.28, 13.3.29, 13.3.33, 13.3.34 «Zonizzazione» (PRG di Treviso)
- TAVOLA A5-10 Estratto delle tavole 13.3.27, 28, 29, 33, 34, 35 con le zone di tutela aeroportuale del Piano di Rischio così come da aggiornamento degli elaborati del PRG in data 1 gennaio 2016
- TAVOLA A5-11 PRG Comune di Quinto di Treviso - Estratto della Tavola 13.1bis «Vincoli e Servitù»
- TAVOLA A5-12 PRG Comune di Quinto di Treviso. Variante parziale 2005 - Estratto della Tavola 13.1 «Zonizzazione»



A0 Finalità e contenuti del Quadro di riferimento programmatico

Il presente documento costituisce il **Quadro di riferimento programmatico** dello Studio di Impatto Ambientale dello **Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso** (nel seguito Piano 2030 o semplicemente Piano).

Nell'ambito del presente Studio di Impatto Ambientale (SIA), il Quadro di riferimento programmatico analizza gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale che hanno attinenza con lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, individuandone gli aspetti rilevanti e verificando la coerenza delle previsioni del Piano rispetto a tali strumenti.

Nel presente Quadro di riferimento programmatico viene analizzata dapprima la normativa di riferimento e successivamente gli strumenti pianificatori che hanno attinenza con la realizzazione dell'intervento.

L'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione viene effettuata allo scopo di determinare le principali opzioni di sviluppo, trasformazione e salvaguardia previste dalle autorità competenti per il territorio nell'ambito del quale opera il Piano 2030.

La metodologia di analisi prevede tre fasi successive:

1. selezione della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione attinenti sia il territorio sia i settori di interesse dell'intervento in esame;
2. disamina dei contenuti della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione selezionati, con l'obiettivo di evidenziare i contenuti attinenti l'intervento in esame;
3. analisi della coerenza della normativa e degli strumenti di pianificazione e programmazione selezionati, rispetto all'intervento in esame.

L'analisi della coerenza si sviluppa su due livelli:

- livello di indirizzo, che ha come obiettivo la verifica della conformità dello sviluppo previsto dall'intervento in esame rispetto alle indicazioni generali contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione di scala vasta;
- livello di intervento, che evidenzia la conformità e i vincoli territoriali, urbanistici e/o ambientali, cui sono soggette le azioni e le previsioni derivanti dalla realizzazione dell'intervento e si concentra sugli strumenti di pianificazione e programmazione di scala locale.

In tal senso, al termine della disamina di cui al punto 2 della metodologia di analisi illustrata, verranno distinti gli strumenti di indirizzo da quelli di intervento, così da poter rilevare al termine dell'analisi di coerenza, di cui al punto 3 della metodologia:

- il grado di corrispondenza tra l'intervento nel suo complesso e gli scenari di sviluppo prefigurati dagli strumenti di indirizzo;
- la rispondenza dei vincoli e delle zonizzazioni previste dagli strumenti di scala locale rispetto all'intervento in esame.

Si veda alla successiva figura una sintesi della metodologia di analisi adottata per il presente Quadro.

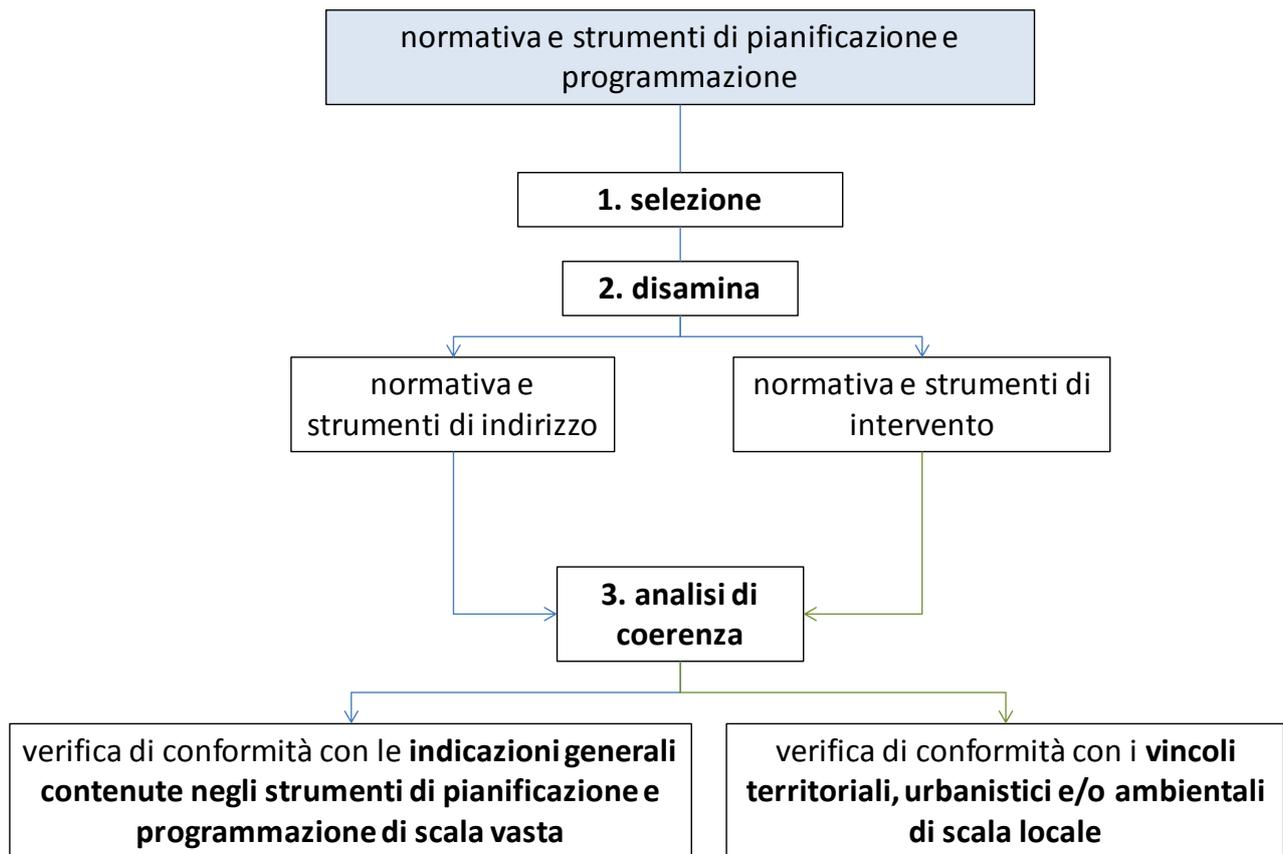
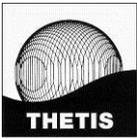


Figura A0-1 Metodologia di analisi adottata nel Quadro di riferimento programmatico.

In riferimento ai contenuti del presente Quadro, dopo una sintetica illustrazione del territorio interessato (capp. A1 e A2) e dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso (cap. A3) vengono trattati dapprima gli elementi conoscitivi relativi al quadro normativo (cap. A4); successivamente, vengono analizzati gli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale (cap. A5), compresi i vincoli ambientali e paesaggistici inerenti l'area oggetto dell'intervento, i contenuti espressi dai singoli strumenti e documenti, nonché le coerenze degli stessi nei diversi scenari considerati (cap. A6).

Il sistema di riferimento cartografico utilizzato per la realizzazione di tutte le mappe originali del presente documento 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.



A0.1 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.
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 2007¹ che avrebbe imposto un limite di movimenti aerei annui pari a 16'300, 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.

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. INQUADRAMENTO GENERALE ALLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA, elaborato 25101-REL-T100, e SEZIONE B QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE, elaborato 25101-REL-T102), il che permette di minimizzare le assunzioni che vengono fatte per creare l'anno fittizio.

Si veda la successiva tabella che illustra gli elementi caratterizzanti degli scenari in esame.

Ai fini del presente Quadro, lo Stato di fatto (coincidente con l'opzione zero) e lo Scenario di riferimento si eguagliano in quanto tra il 2014 e il 2015 lo scenario programmatico si è sostanzialmente mantenuto tale, come verrà descritto nel cap. A5 e non vi sono state variazioni nell'assetto aeroportuale.

L'analisi di coerenza verrà pertanto sviluppata rispetto al solo scenario 2030, confrontandolo con le previsioni territoriali, urbanistiche e di indirizzo degli strumenti oggi vigenti.

Considerazioni specifiche in merito alle incoerenze fra le previsioni urbanistiche e l'impronta aeroportuale sul territorio determinata dal rumore prodotto nei diversi scenari verrà svolta specificamente nella SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – RUMORE (elaborato 25101-REL-T103 – RUMORE).

¹ Nel 2002 è stato avviato a procedura di VIA il Piano di razionalizzazione delle aree nel periodo 2000-2010. La procedura, che ha comportato la produzione di integrazioni e l'ottenimento del parere positivo della Regione del Veneto (DGR Veneto n. 1264/2005), si è conclusa con un parere interlocutorio negativo (rif. DSA-DEC-2007-0000398 del 15.05.2007), secondo il quale la procedura di approvazione degli interventi previsti dal piano era subordinata alla presentazione di una nuova istanza aggiornata entro tre mesi dal suddetto decreto e 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)".

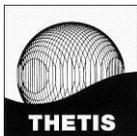


Tabella A0-1 Elementi salienti caratterizzanti lo stato di fatto e gli scenari analizzati nel SIA.

scenario di riferimento (16'300 movimenti)	<p>n. passeggeri: 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>n. movimenti aerei: 16'300</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2014</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: 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>traffico stradale: 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>altre sorgenti emissive 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>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2014</p>
stato di fatto (coincidente con l'opzione zero)	<p>n. passeggeri: registrati nell'anno 2015 (2'383'307, dato Assaeroporti)</p> <p>n. movimenti aerei: registrati nell'anno 2015 (18'402)</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2015</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: 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>traffico stradale: 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>altre sorgenti emissive 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>configurazione sedime (lato airside e lato landside): al 2015</p>
scenario 2030	<p>n. passeggeri: previsti nell'anno 2030 (3'227'049, +35% rispetto al 2015, dato del Piano)</p> <p>n. movimenti aerei: previsti nell'anno 2030 (22'499, +22% rispetto al 2015, dato del Piano)</p> <p>flotta aerea: che ha volato nel 2015 (scelta cautelativa)</p> <p>rotte di decollo ed atterraggio: 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>traffico stradale: 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>altre sorgenti emissive in atmosfera: mezzi a terra alimentati elettricamente e nuova centrale termica di trigenerazione (consumi energetici pari a quelli indicati nel Piano)</p> <p>configurazione sedime (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.

A1 Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Treviso 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 e a 29 km dall'aeroporto di Venezia-Tessera.

Il sedime aeroportuale, che ricade interamente in regione Veneto, nella Provincia di Treviso e interessa dal punto di vista territoriale e amministrativo i Comuni di Treviso e Quinto di Treviso, è collocato lungo la SR 515 e si configura come una stretta fascia di pianura di circa 150 ettari, stretta tra la SR 515 e il fiume Sile.

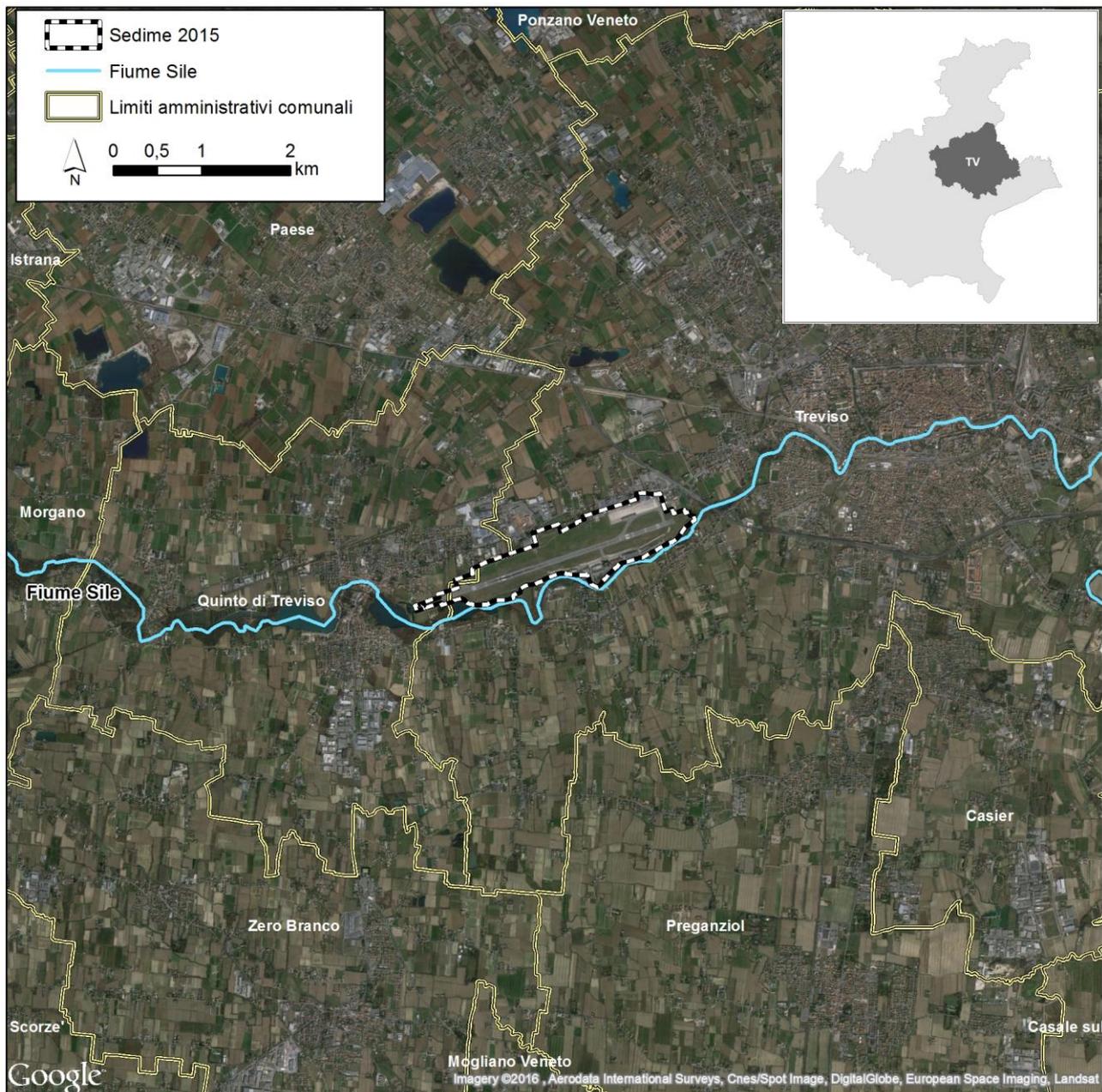


Figura A1-1 Inquadramento geografico dell'area aeroportuale.

In termini di struttura viabilistica per l'area di Treviso, si possono riconoscere tre principali livelli:

- un primo, relativo ai corridoi autostradali rappresentati a Sud dalla A4 "Passante di Mestre" e a Est dell'autostrada A27 "Alemagna";
- un secondo livello di sei assi principali di penetrazione a raggiera (SS 13 Pontebbana, a nord, la SR 348 Feltrina a nord-ovest, la SR 53 Postumia in direzione est-ovest, la SR 515 Noalese a sud-ovest, la SS 13 Terraglio a sud, la SR 89 Treviso mare a sud-est);
- un terzo rappresentato dalla fitta rete di connessione secondaria alla viabilità del livello precedente.

La rete ordinaria si sviluppa in maniera radiale rispetto alla circonvallazione esterna alle mura cittadine, costituita da un anello circolatorio a senso unico antiorario che riprende il modello viennese del "Ring" – il cosiddetto "PUT".

Il traffico veicolare proveniente dal quadrante sud è raccordato dalla direttrice tangenziale di scorrimento SR 53, mentre nel quadrante settentrionale il proseguimento in ambito urbano della SR 515 Noalese – Via della Repubblica – funge da collettore per il traffico da nord-ovest. All'interno del sistema tangenziale, le connessioni con l'area centrale della città e con l'anello di scorrimento del traffico esterno alle mura (il PUT) sono costituite dalle prosecuzioni delle direttrici principali sopra descritte.

All'interno del centro un anello interno alla fascia delle mura percorre in senso orario il centro storico, parallelamente al PUT per quasi tutta la sua lunghezza e al di sopra del fiume Sile nel lato Sud.

La Figura A1-2 rappresenta una schematizzazione della rete viaria che interessa il territorio comunale.

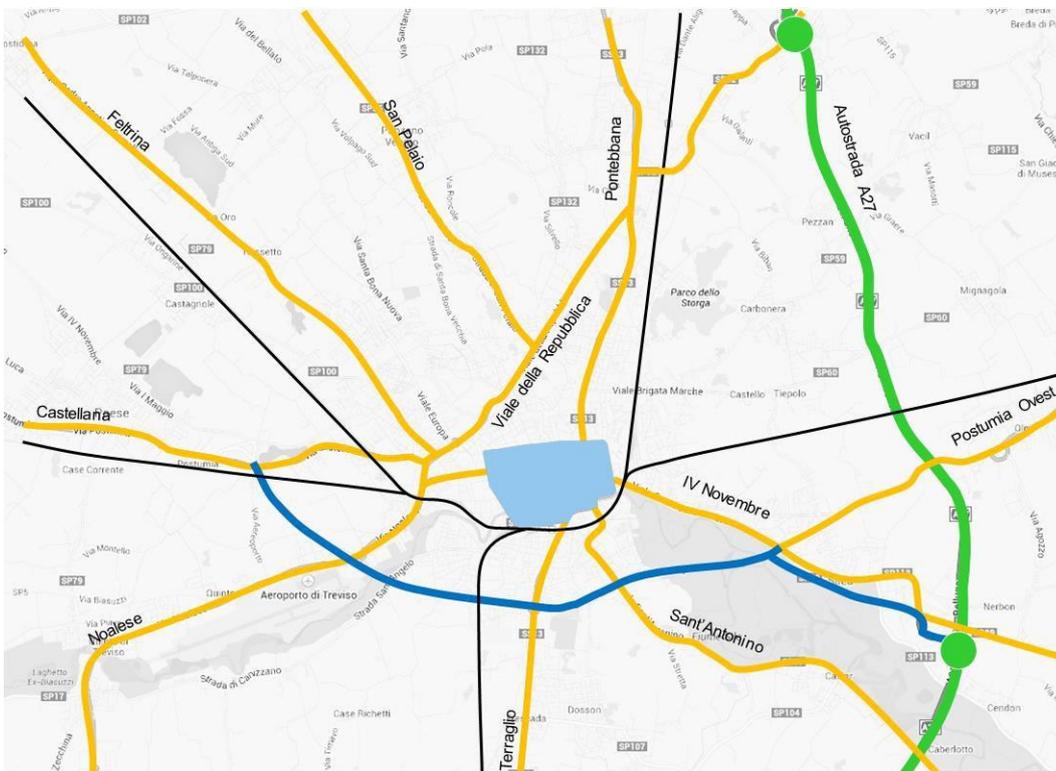


Figura A1-2 Schema della rete stradale della città di Treviso.

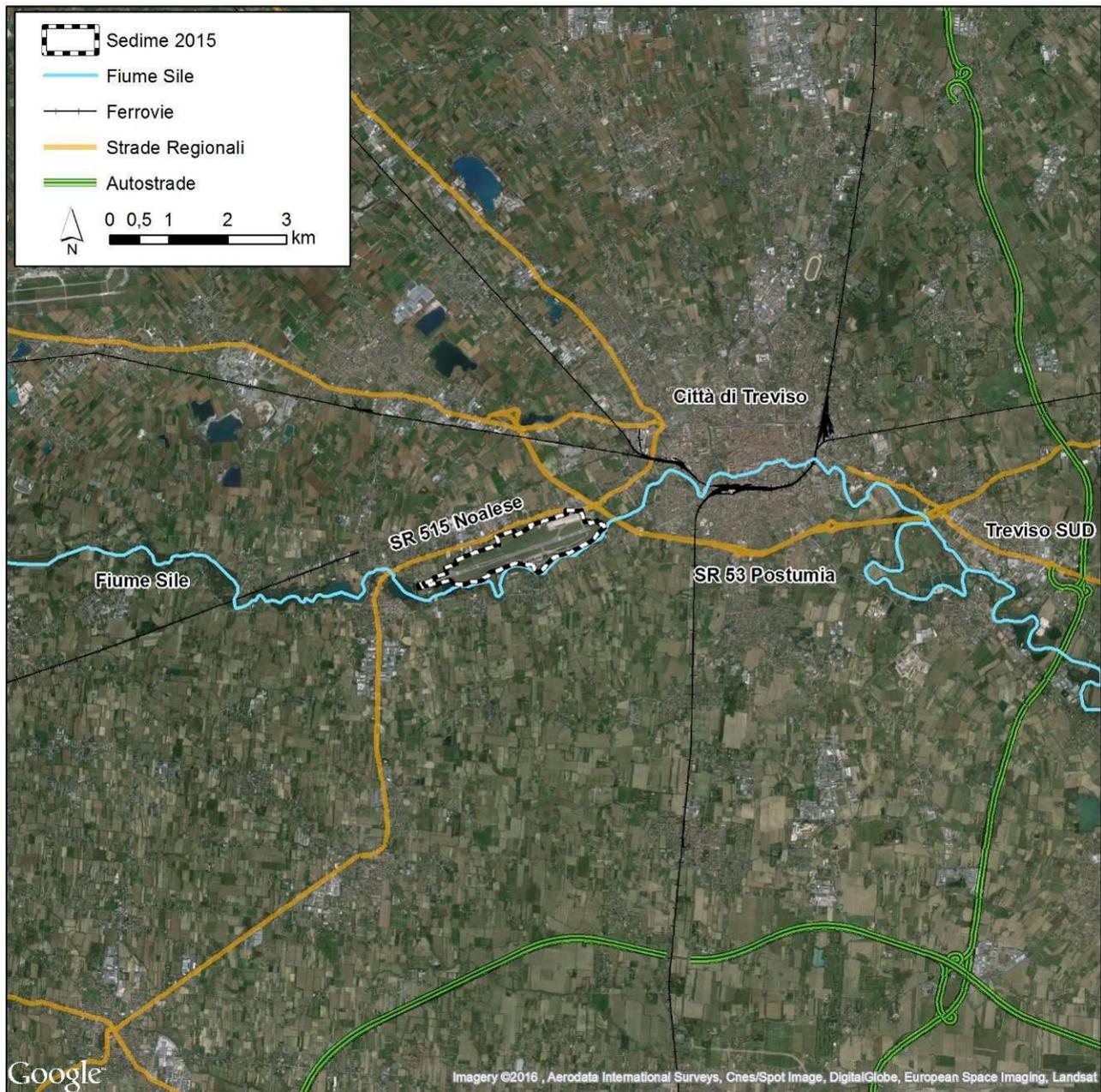


Figura A1-3 Infrastrutture e reti principali.

In termini di area vasta, cioè l'area all'interno della quale si può ritenere si manifestino gli impatti, per il presente Quadro, va fatto riferimento al Comune di Treviso e ai comuni limitrofi di Quinto di Treviso e Zero Branco. L'area vasta ricade interamente all'interno della Provincia di Treviso (Figura A1-4).

Il Comune di Zero Branco è interessato in particolare per lo scenario di sviluppo al 2030, in quanto viene lambito dalle nuove rotte di decollo che prevedono nel prossimo futuro una virata verso sud onde evitare l'attraversamento delle aree maggiormente abitate del Comune di Quinto di Treviso; i dettagli di tali nuove procedure, già studiate da ENAV, sono riportati al cap. B3 della SEZIONE B QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE dello Studio di Impatto Ambientale.

L'area di studio diversamente, cioè l'area all'interno della quale si estende l'analisi complessiva per quanto riguarda i temi trattati nel presente Quadro, è necessariamente più ampia come si vedrà in seguito e spazia da livelli sovranazionali ed europei (nel trattare le linee di indirizzo dello sviluppo dei trasporti aerei) fino a livelli locali nell'illustrazione delle specifiche destinazioni d'uso delle aree limitrofe più direttamente influenzate dall'aeroporto di Treviso.

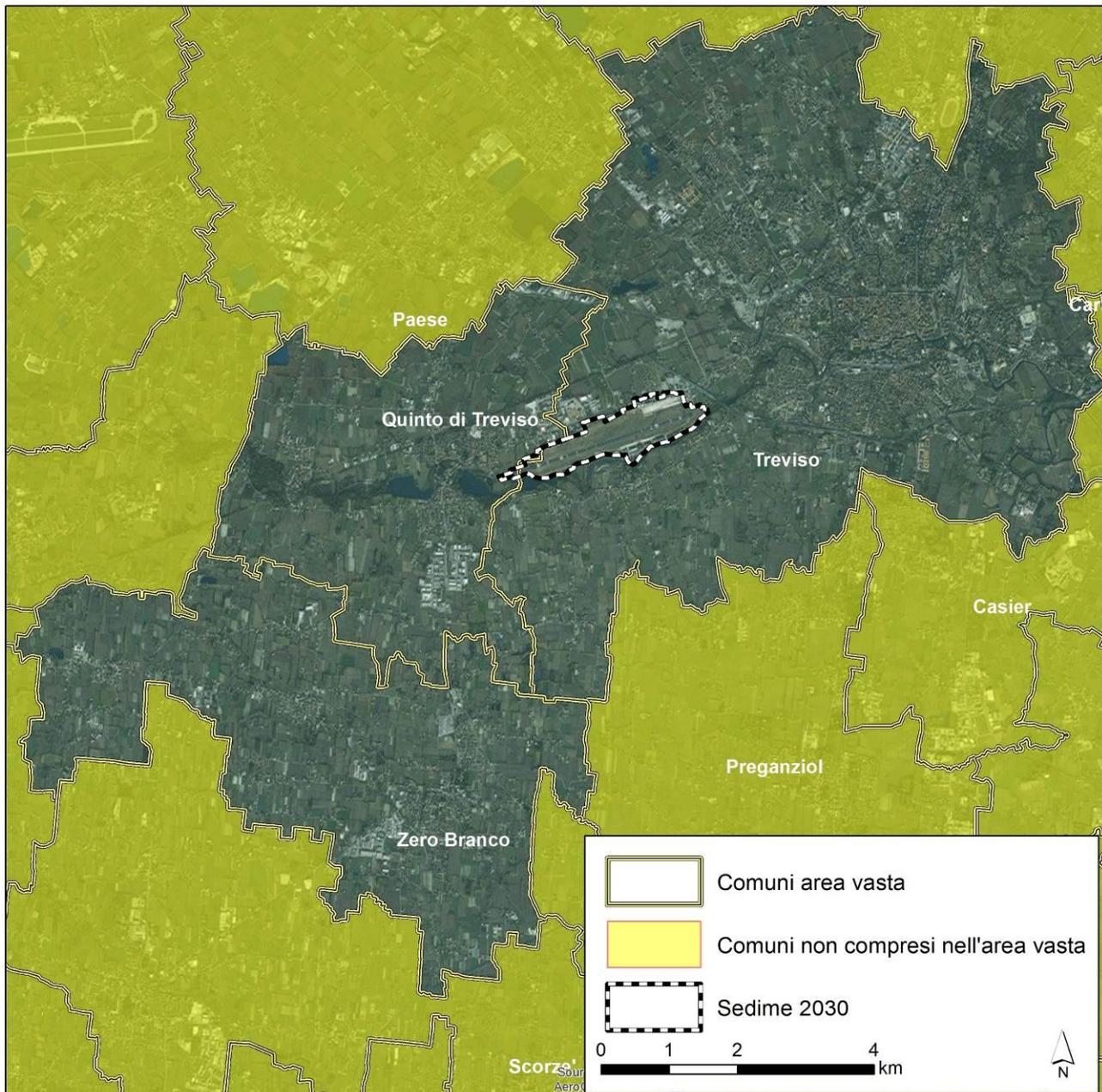


Figura A1-4 Area vasta del Quadro di riferimento programmatico.



A2 Inquadramento dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso

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

Dal 25 febbraio 2014 lo scalo opera in 2^a categoria ILS (Instrument Landing System, in italiano sistema di atterraggio strumentale). Per l'aeroporto "A. Canova" si tratta di un fondamentale salto di qualità, in quanto atterraggi e decolli possono ora avvenire con una visibilità orizzontale di 300 metri e una visibilità verticale di 100 piedi (per la 1^a categoria i parametri erano 600 metri orizzontali e 200 piedi verticali). La nuova modalità operativa garantisce pertanto una continuità dei servizi a favore dei passeggeri dello scalo, permettendo di operare in presenza di un livello di nebbia che prima bloccava l'operatività aeroportuale. Per quelle rare volte in cui la riduzione della visibilità dovesse essere così elevata da comportare la 3^a categoria, l'operatività dei voli sarà comunque garantita dall'aeroporto di Venezia, che con Treviso costituisce un unico Sistema Aeroportuale.

Attualmente all'interno del sedime aeroportuale, normalmente distinto, come tutti gli aeroporti civili moderni, in due grandi macro-aree, dette airside e landside, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico, trovano posto le funzioni ed infrastrutture, elencate nella seguente tabella e rappresentate sinteticamente alla figura successiva e alla Tavola A2-1 in Allegato.

Tabella A2-1 Elenco degli edifici e delle aree dell'aeroporto di Treviso (stato di fatto).

COD.	Edificio/Area	Collocazione
01	Terminal passeggeri	sedime aeroportuale - landside
02	Presidio Vigili del Fuoco	sedime aeroportuale - landside
03	Sede DHL	extra sedime aeroportuale
04	Ex uffici AerTre - Dogana	sedime aeroportuale - landside
05	Torre di controllo	sedime aeroportuale - landside
06	Deposito carburante	sedime aeroportuale - airside
07	Ricoveri mezzi di rampa VVFF	sedime aeroportuale - airside
08	Capannone ricovero mezzi di rampa - Cabina elettrica militare/civile - Magazzino	sedime aeroportuale - airside
09	Hangar De Longhi	sedime aeroportuale - airside
10	Hangar Benetton	sedime aeroportuale - airside
11	Hangar Luxottica	sedime aeroportuale - airside
12	Hangar Replay/Diesel	sedime aeroportuale - airside
13	Aeroclub	sedime aeroportuale - airside
14	Cabina elettrica	sedime aeroportuale - airside
15	Residenze militari	sedime aeroportuale - landside
16	Area in consegna all'Arma dei Carabinieri	sedime aeroportuale - landside
17	Area militare	sedime aeroportuale - landside
18	P - Parcheggio car rental - 255 posti auto	extra sedime aeroportuale
19	P _A - Parcheggio sosta breve - a raso 50 posti auto	sedime aeroportuale - landside
20	P _B - Parcheggio fast park - 164 posti auto	sedime aeroportuale - landside
21	P _C - Parcheggio sosta lunga - a raso 150 posti auto	sedime aeroportuale - landside
22	P _D - Parcheggio in struttura - 143 posti auto	extra sedime aeroportuale
23	Parcheggio dipendenti AerTre	sedime aeroportuale - landside
24	P ₁ - Parcheggio privato in struttura - 200 posti auto	extra sedime aeroportuale
25	P ₃ - Parcheggio privato - 160 posti auto	extra sedime aeroportuale
26	P ₄ - Parcheggio privato - a raso 310 posti auto	extra sedime aeroportuale
27	P ₂ - Parcheggio comunale - a raso 274 posti auto + 97 posti auto	extra sedime aeroportuale
28	Pista di volo	sedime aeroportuale - airside

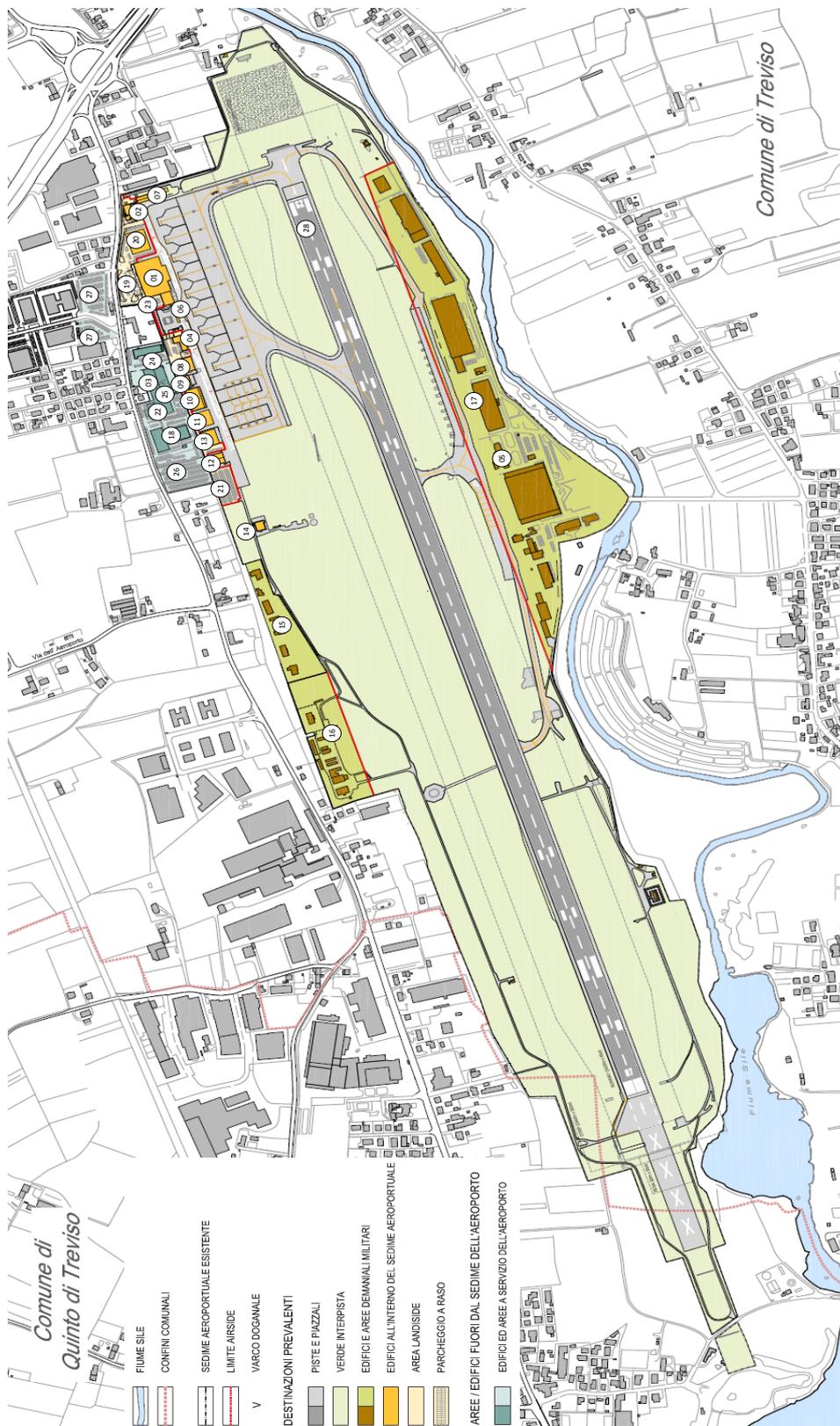
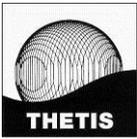


Figura A2-1 Sedime aeroportuale - stato di fatto (cfr. Tavola A2-1 in Allegato e tavola 04 del Piano).



A3 Inquadramento dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso

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".

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.

Le previsioni di incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei nei prossimi anni, sintetizzati nelle successive tabelle (suddivise per l'aviazione commerciale e l'aviazione generale²), i cui dettagli sono riportati nella Relazione di Piano, sono estremamente contenute e comportano un relativo adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale, sia in termini di edificato (ampliamenti, adeguamenti, demolizioni e ricollocazione) sia in termini di nuove costruzioni; inoltre si prevede un ampliamento delle aree di sedime attraverso l'acquisizione progressiva di aree contermini, principalmente sede di parcheggi a gestione privata e/o comunale (Comune di Treviso) al fine di adeguare le aree di parcheggio proprie del sedime agli standard aeroportuali indicati da ENAC.

L'anno di riferimento delle previsioni del Piano 2030 è stabilito nell'anno 2015, che costituisce, assieme allo scenario di riferimento (attualizzato al 2014), come illustrato al par. A0.1, anche l'anno di riferimento per le valutazioni del presente Quadro.

² L'aviazione commerciale rappresenta il trasporto aereo con voli di linea, mentre l'aviazione generale è il 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 e privati, ma anche i voli atti ai lanci con il paracadute o i voli scuola.

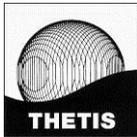


Tabella A3-1 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione commerciale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015 (stato di fatto, dato reale)	2'378'876	-	14'576	-
2016	2'592'000	8.96	15'631	7.24
2017	2'704'000	4.32	16'280	4.15
2018	2'785'000	3.00	16'738	2.81
2019	2'868'550	3.00	17'199	2.76
2020	2'906'916	1.34	17'371	1.00
2021	2'946'324	1.36	17'545	1.00
2022	2'986'229	1.35	17'721	1.00
2023	3'023'442	1.25	17'898	1.00
2024	3'061'102	1.25	18'077	1.00
2025	3'091'713	1.00	18'257	1.00
2026	3'122'630	1.00	18'440	1.00
2027	3'153'856	1.00	18'624	1.00
2028	3'185'395	1.00	18'811	1.00
2029	3'217'249	1.00	18'999	1.00
2030	3'217'249	0.00	18'999	0.00
CAGR 2015-2030	-	2.03		1.78

Tabella A3-2 Quadro sintetico di previsione del traffico passeggeri e movimenti di aviazione generale per il periodo 2016-2030.

Anno	PASSEGGERI		MOVIMENTI	
	n.	% di crescita	n.	% di crescita
2015	4900	10.58%	3500	-8.52%
2016-2020 (previsione annuale)	4900	0.00%	3500	0.00%
2021-2025 (previsione annuale)	4900	0.00%	3500	0.00%
2025-2030 (previsione annuale)	4900	10.58%	3500	-8.52%

Nella successiva tabella l'elenco degli interventi previsti dal Piano 2030 con indicata la tipologia di intervento. Tutti gli interventi sono stati poi opportunamente mappati nella Figura A3-1 ed in Tavola A3-1 in Allegato.

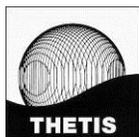


Tabella A3-3 Interventi previsti dal Piano 2030.

Codi- ce	Riferimento in Figura A3-1 e Ta- vola A3-1 in Allegato	Intervento	Descrizione	Area di realizzazione	Tipologia A. Nuove costruzio- ni/realizzazioni/ampliamenti B. Adeguamento/ Riqualficazione/ Demolizioni C. Aree di espansione
A1	25-12-24	Pista di decollo e rac- cordi, piazzali	Manutenzione periodica dei manti della pista e dei rac- cordi e spostamento piazzale mezzi rampa	airside	B
A2	15	Nuova torre di controllo	Realizzazione di una nuova torre di controllo in area in- terna al sedime	airside	A
A3	20-21	Sistemazione RESA testate 25 e 07	Adeguamenti delle aree di RESA alle testate 25 e 07, in considerazione, per la testata 25 dei vincoli rappresen- tati dal Parco Regionale del fiume Sile, dal sito SIC e dalla presenza di una risorgiva	airside	B
A4	13	Nuovo deposito carbu- ranti	Realizzazione di un nuovo deposito carburanti in area interna al sedime (parte oggi militare) e smantellamento del deposito esistente	airside	A-B
A5	11	Nuova caserma VVF	Realizzazione della nuova caserma, attraverso ade- guamenti edilizi di un edificio esistente in area militare	airside	B
L1	18-19	Ampiamento terminal passeggeri	Ampiamento contenuto di circa 1550 m ² lordi, pari al 15% della superficie lorda attuale, del lato landside ed airside del terminal	landside/airside	A
L2	10	Interventi sulla viabilità principale di accesso all'aeroporto	Riconfigurazione di un tratto della SR Noalese tra via Le Canevare e lo svincolo della tangenziale	aree esterne al sedime	B
L3	14	Interventi sulla viabilità secondaria di accesso all'aeroporto e di distri- buzione parcheggi	Riorganizzazione dei percorsi	landside	B
L4	6	Curb e parcheggio bus	Incremento delle aree di sosta dedicate agli autobus nei pressi del curb, che rimane dedicato esclusivamente al drop-off dei passeggeri accompagnati (privati e taxi)	landside	A-B
L5	7	Passerella pedonale curb-fast park	Realizzazione di un sovrappasso pedonale della strada Noalese che collega direttamente il curb al nuovo fast park in sostituzione dell'attuale attraversamento semafo- rico	landside	A



Codice	Riferimento in Figura A3-1 e Tavola A3-1 in Allegato	Intervento	Descrizione	Area di realizzazione	Tipologia A. Nuove costruzioni/realizzazioni/ampliamenti B. Adeguamento/ Riqualificazione/ Demolizioni C. Aree di espansione
L6	-	Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio interne al sedime aeroportuale attuale	Ricollocamento PA nell'area curb come drop-off dei passeggeri accompagnati (privati e taxi)	landside	B
	9		Realizzazione parcheggio a raso PB (141 posti), previa demolizione edificio VVF e deposito mezzi rampa	landside	A-B
	1		Ampliamento parcheggio PC (224 posti auto di cui 106 per addetti)	landside	A
	17		Realizzazione nuova stazione autobus Pbus (7 stalli), previa demolizione/ricollocamento del deposito carburanti e bonifica dell'area	landside	A-B
	17		Ampliamento e conversione a parcheggio passeggeri del parcheggio A1 (41 posti auto)	landside	A
L7	4-5	Interventi di adeguamento sulle aree di parcheggio esterne al sedime aeroportuale attuale	Acquisizione parcheggio comunale P4 (432 posti auto, a raso)	landside (attualmente aree esterne al sedime)	C
			Eliminazione parcheggio a raso A3 per adeguamento viabilità interna (-68 posti auto per addetti)		B
	3		Acquisizione P1 con demolizione della struttura esistente e realizzazione di un nuovo fast park (279 posti auto in struttura)		B-C
	2		Acquisizione P2 con riorganizzazione degli spazi a raso (ampliamento a 268 posti auto, a raso, destinati alla sosta lunga)		B-C
	16		Acquisizione P rent car (255 posti auto in struttura)		C
	22		Acquisizione PD (140 posti auto in struttura)		C
	23		Acquisizione P3 con riorganizzazione degli spazi a raso (ampliamento a 210 posti auto, 160 in struttura e 50 a raso)		B-C
L8	-	Servizi tecnologici, reti e impianti	Adeguamenti impiantistici e delle reti di miglioramento e conseguenti agli interventi previsti	landside/airside	B
L9	-	Centrale di trigenerazione	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione	landside	A
ECO	-	Opere di mitigazione/compensazione*	Interventi previsti ai fini della mitigazione e compensazione ambientale del Piano.	-	-

* si tratta di una voce del Piano in cui vengono inseriti interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità, sono identificate nella SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE del presente Studio, elaborato 25101-REL-T103 - CONCLUSIONI

LEGENDA

-  FIUME SILE
-  CONFINI COMUNALI
-  SEDIME AEROPORTUALE
-  LIMITE AIRSIDE
-  VARCO DOGANALE

DESTINAZIONI PREVALENTI

-  PISTE E PIAZZALI
-  VERDE INTERPISTA
-  EDIFICI E AREE DEMANIALI MILITARI
-  EDIFICI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
-  AREA LANDSIDE

- ① PARCHEGGIO A RASO (223pa)
- ② PARCHEGGIO A RASO (268pa)
- ③ FAST PARK (279pa)
- ④ PARCHEGGIO A RASO (97pa) EX COMU.
- ⑤ NUOVO FAST PARK (355pa) EX COMUN.
- ⑥ NUOVO CURB
- ⑦ NUOVA PASSERELLA PEDONALE
- ⑧ PARCHEGGIO A RASO (84pa)
- ⑨ NUOVO PARCHEGGIO A RASO (141pa)
- ⑩ VIABILITA' VIA NOALESE
- ⑪ CASERMA VVF
- ⑫ PIAZZALE AEROMOBILI
- ⑬ NUOVO DEPOSITO CARBURANTI
- ⑭ VIABILITA' AIRSIDE
- ⑮ NUOVA TORRE DI CONTROLLO
- ⑯ PARCHEGGIO RENT A CAR (255pa)
- ⑰ PARCHEGGIO BUS
- ⑱ AMPLIAMENTO TERMINAL LANDSIDE
- ⑲ AMPLIAMENTO TERMINAL AIRSIDE
- ⑳ NUOVA RESA TESTA PISTA 25
- ㉑ NUOVA RESA TESTA PISTA 07
- ㉒ PARCHEGGIO IN STRUTTURA (142pa)
- ㉓ PARCHEGGIO IN STRUTTURA (210pa)
- ㉔ PIAZZALE MEZZI DI RAMPA
- ㉕ PISTA DI VOLO PRINCIPALE

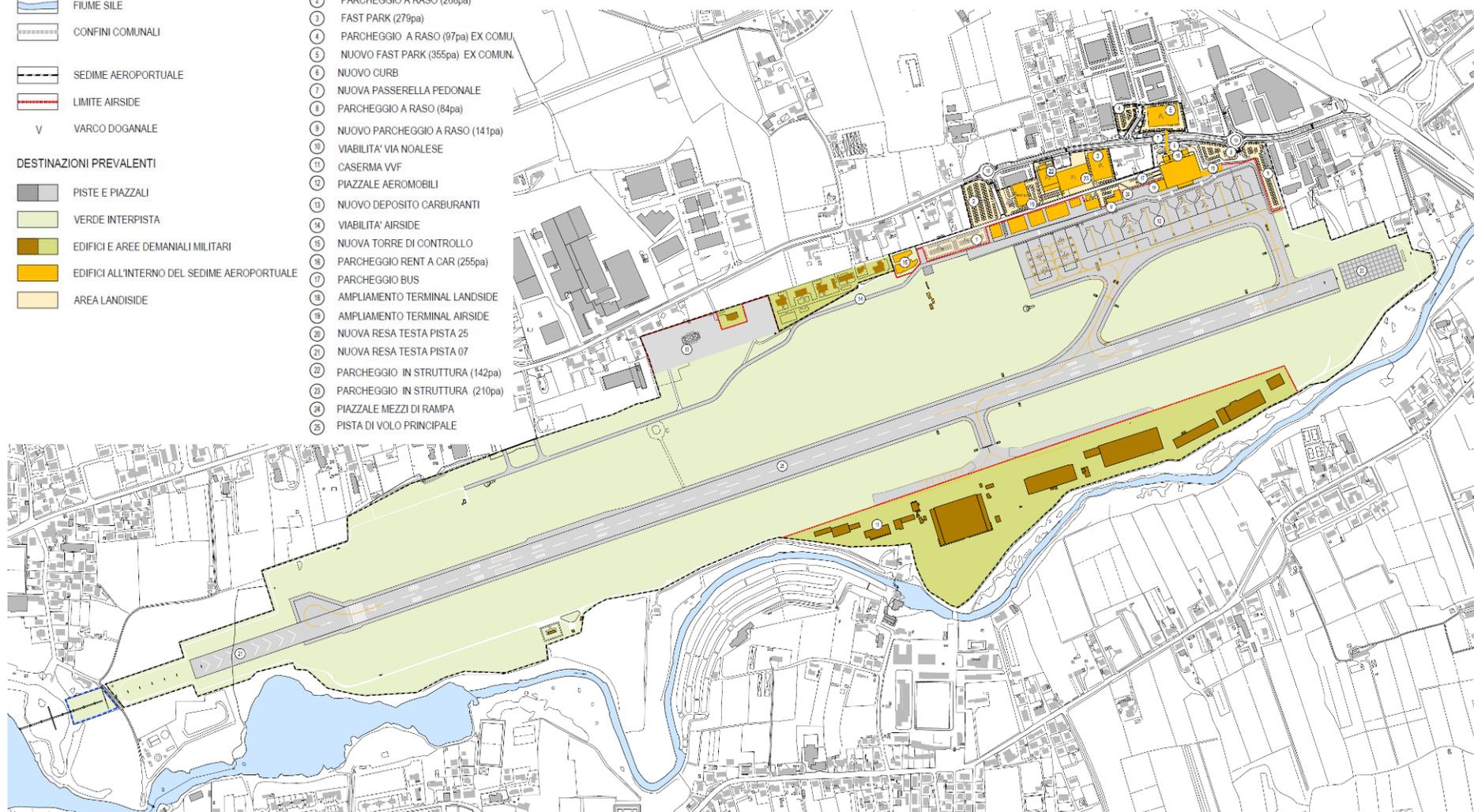


Figura A3-1 Sedime aeroportuale - Interventi previsti dal Piano 2030 (cfr. Tavola A3-1 in Allegato e tavola 05 del Piano).

Il Piano prevede un'espansione del sedime estremamente limitata, dovuta principalmente all'acquisizione delle aree di parcheggio oggi gestite da privati o dal Comune di Treviso:

- Parcheggio P2;
- Parcheggio PR (Rent car);
- Parcheggio PD;
- Parcheggio P4;
- Parcheggio P1;
- Parcheggio P3.

Inoltre è prevista la permuta di un'area 24'570 m² appartenente alla zona militare (da demanio militare a civile) per il nuovo deposito carburanti, comunque all'interno del sedime aeroportuale (vedasi figure successive).



Figura A3-2 Aree di espansione.



LEGENDA

-  SEDIME AEROPORTUALE DI PROGETTO
-  LIMITE AIRSIDE

ACQUISIZIONI

-  ACQUISIZIONI FASE 1
-  ACQUISIZIONI FASE 2
-  PERMUTA FASE 2
-  ACQUISIZIONI FASE 3

- ① DEPOSITO CARBURANTE
- ② PARCHEGGIO P2 (268pa) A RASO
- ③ PARCHEGGIO RENT A CAR (255pa) IN STRUTTURA
- ④ PARCHEGGIO PD (142pa) IN STRUTTURA
- ⑤ PARCHEGGIO P3 (210pa) IN STRUTTURA
- ⑥ FAST PARK P1 (279pa)
- ⑦ PARCHEGGIO A RASO (97pa) P4
- ⑧ NUOVO FAST PARK (355pa) P4

Figura A3-3 Aree di acquisizione.



A4 Quadro normativo

Al fine di dare un inquadramento normativo al Piano sottoposto alla presente valutazione, è opportuno citare la legislazione direttamente e indirettamente connessa sia al territorio coinvolto sia alla tipologia di intervento.

Di conseguenza di particolare interesse risultano essere le normative legate ai seguenti settori:

- piani aeroportuali;
- aeroporti;
- urbanistica e programmazione territoriale;

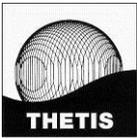
In merito alla normativa ambientale, si rimanda alla trattazione puntuale ed approfondita, per ciascuna componente, nella SEZIONE C-QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE del presente SIA.

Per quanto riguarda le principali normative e regolamenti di riferimento per la redazione dei piani aeroportuali si citano:

- ENAC, Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti - Edizione 2 del 21 ottobre 2003 - Emendamento 8 del 21 dicembre 2011;
- Nota ENAC 02.05.2008 - Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di Sviluppo Aeroportuali;
- Circolare ENAC APT 21 del 30.01.2006;
- DL n. 251/95, convertito in L n. 351/95;
- Circolare del Ministero Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavori Pubblici n. 1408 del 23.02.1996;
- Linee Guida ENAC per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali 01.10.2001;
- Doc. 9157 - Airport Design Manual;
- ICAO Annesso 17;
- Doc. ICAO 9184 - Airport Planning Manual;
- FAA AC 150/5360-13 - Planning And Design Guidelines For Airport Terminal Facilities;
- IATA Airport Development Reference Manual.

Inoltre si evidenzia che, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari suddette, le convenzioni di gestione totale³, quali quella vigente per l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia di cui l'aeroporto "A. Canova" fa parte nell'ottica del sistema aeroportuale Venezia-Treviso, individuato dal DM n. 473-T del 26 giugno 1996, stabiliscono la competenza dell'ENAC a "regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani d'investimento aeroportuali" e la competenza del gestore a presentare, entro un anno

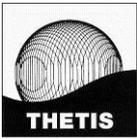
³ Gli aeroporti possono essere affidati in gestione totale a società di capitali, ex art. 10, comma 13, L n. 537/93 e successivo DM 12 novembre 1997, n. 521, che assicurano i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepiscono tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, ivi compresi i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco merci).



dall'affidamento, o comunque entro i termini stabiliti da norme speciali, il Piano regolatore generale di aeroporto, coerente con il programma generale degli interventi, per la conseguente approvazione dell'ENAC.

Per quanto riguarda la normativa aeroportuale, si riportano di seguito alcuni fra i più recenti regolamenti nonché direttive europee:

- Regolamento Parlamento europeo e Consiglio UE 421/2014/UE "Emission trading - Emissioni del trasporto aereo internazionale - Modifica della Direttiva 2003/87/CE".
- Decisione Parlamento e Consiglio UE 377/2013/UE "Deroga temporanea alla Direttiva 2003/87/CE (Emission trading) per i vettori aerei che volano da Paesi terzi verso Stati membri UE";
- Regolamento Commissione UE 606/2010/UE "Emission trading - Semplificazione per gli operatori aerei a emissioni ridotte";
- Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione del 22 marzo 2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale Regolamento ha avuto diverse modifiche l'ultima delle quali con il Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2011;
- Regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) che abroga il regolamento (CE) n. 761/2001 e le decisioni della Commissione 2001/681/CE e 2006/193/CE;
- Decreto Legislativo n. 66 del 18 maggio 2009, Attuazione della direttiva 2006/93/CE sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume I, parte II, capitolo 3, seconda edizione;
- Regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE;
- Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;
- Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari;
- Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;
- Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;



- Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

E' opportuno evidenziare inoltre che nel 2005 è stata approvata in Italia la riforma del Codice della Navigazione, e più precisamente la modifica della sua parte aeronautica. La riforma, sancita dal Decreto legislativo n. 96/2005, ha affrontato i nodi cruciali dell'aviazione civile italiana: le fonti normative, gli aeroporti e le gestioni aeroportuali, il regime amministrativo dei mezzi, le funzioni di polizia, i servizi aerei ed aeroportuali, le responsabilità dei soggetti operanti nel settore. Nel 2006 è stata apportata una nuova modifica alla parte aeronautica del Codice della Navigazione con il Decreto legislativo 151/2006. I principali articoli di riferimento risultano essere:

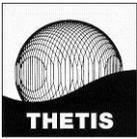
- gestioni aeroportuali: articolo 705;
- handling (servizi aeroportuali): articolo 706;
- licenza di trasporto aereo: articoli 778 e 779;
- licenza di lavoro aereo: articoli 789 e 790.

Riguardo invece la normativa legata alla pianificazione territoriale, è opportuno citare la Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio", legge approvata in attuazione dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione e della Legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112" e successive modificazioni. Tale legge detta le norme per il governo del territorio del Veneto, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale, di competitività e di riqualificazione territoriale al fine di migliorare la qualità della vita.

La LR 11/04, in particolare, definisce i contenuti ai quali i vari strumenti della pianificazione si devono attenere, individuando i seguenti livelli per il loro inquadramento:

- il livello regionale, che comprende:
 - il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
 - i progetti strategici (oggi Piani d'Area) di livello regionale estesi anche solo a parte del territorio della Regione;
 - i piani di settore di livello regionale;
 - il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) relativo al territorio di ogni Provincia e i piani di settore di livello provinciale, relativi a materie di competenza della Provincia.
- il livello comunale o intercomunale, che comprende:
 - il Piano Regolatore Comunale (PRC), del Comune o dal Consorzio di Comuni, formato dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) o, se intercomunale, dal PATI e dal Piano degli Interventi (PI);
 - i Piani Urbanistici Attuativi (PUA).

I piani territoriali di area vasta costituiscono le proiezioni sul territorio del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) mentre i vari livelli di pianificazione sono fra loro coordinati in modo che ogni livello costituisca, mediante i contenuti esclusivi di ciascun piano, il quadro obbligatorio di riferimento per quelli di livello inferiore.



A5 Analisi degli obiettivi, delle previsioni dello stato di attuazione dei piani e della programmazione territoriale e settoriale

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nell'area interessata dal Piano o diversamente connessi ai settori di intervento del Piano, che risultano essere:

a livello nazionale:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Piano per la Logistica;
- Piano Nazionale degli Aeroporti;

a livello regionale:

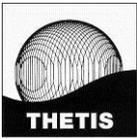
- Programma Regionale di Sviluppo (PRS);
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA);
- Pianificazioni a tutela della qualità delle acque;
- Strumenti pianificatori di sicurezza idraulica;
- Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008 (PFVR);
- Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile;

a livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Treviso (PTCP);
- Piano Faunistico Venatorio 2014-2019 della Provincia di Treviso (PFVP);

a livello comunale:

- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Treviso;
- Piano degli Interventi del Comune di Treviso;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso e relative Varianti;
- Aggiornamento Normativa di Attuazione del Piano Regolatore del Comune di Treviso – Piano di Rischio Aeroportuale;
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso;
- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Quinto di Treviso;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relative Varianti;
- Variante parziale al Piano Regolatore del Comune di Quinto di Treviso - Piano di Rischio Aeroportuale;
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso;



- Piano di Assetto del Territorio del Comune di Zero Branco;
- Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco;
- Piano Comunale di Classificazione Acustica del Comune di Zero Branco;
- Pianificazione aeroportuale.

A5.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

A5.1.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), attualmente in vigore, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14.03.01.

In questo documento vengono esplicitate le strategie che saranno adottate e le priorità che verranno seguite per potenziare e sviluppare il sistema infrastrutturale nazionale, in modo da venire incontro alle future esigenze di mobilità.

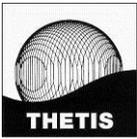
In particolare, analizzando il documento, ai fini del presente studio è opportuno evidenziare che nell'ambito degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche, in uno scenario di progressiva globalizzazione, sono necessarie azioni di miglioramento della qualità, della competitività e dell'efficienza del sistema logistico italiano, e vanno in questa direzione l'adeguamento delle pratiche di management di porti, aeroporti e interporti, la liberalizzazione del mercato e le privatizzazioni.

Inoltre, il Piano evidenzia che "recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub⁴, ma apre interessanti prospettive. Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative. In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo open sky sottoscritto con gli Stati Uniti⁵ e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione. Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione del handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali. Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica".

Nell'ambito dello sviluppo di sistemi intermodali, esso deve rispondere all'esigenza di ottimizzare l'impiego di più mezzi, minimizzando gli effetti negativi delle "rottture di carico" sui viaggiatori e stimolando i principali

⁴ Hub (definizione generale): grande aeroporto che funge da snodo del traffico aereo intercontinentale.

⁵ Nel marzo del 2008 è stato siglato tra Stati Uniti e Unione Europea un accordo che definisce nuove norme di circolazione aerea; in sintesi è stata definita la possibilità di libera circolazione di qualunque vettore europeo o statunitense da e per qualunque aeroporto europeo o USA. Ciò mette su un piano di assoluta parità tutti i voli di ciascun paese della comunità europea.



elementi di concorrenza e di complementarità fra sistemi modali diversi. Si fa riferimento, in particolare, alle tratte iniziali e/o finali di un viaggio - quali i percorsi fra centri urbani ed aeroporti o porti – dove è più frequente l'impiego del mezzo privato su gomma e dove è invece possibile favorire l'uso di sistemi di trasporto collettivi, a quelle aree di sovrapposizione su percorsi medio-lunghi in cui treno, aereo ed automobile tendono a competere fra loro ed infine a forme di complementarità fra diverse tipologie di servizi, anche all'interno dello stesso sistema modale, come ad esempio il caso di percorsi che prevedano l'uso integrato di treni locali e/o regionali e nazionali o internazionali.

A5.1.2 Piano per la Logistica

Con delibera CIPE n. 44/06 il Piano per la Logistica, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è diventato documento ufficiale di programmazione strategica.

All'interno del Piano, nel capitolo dedicato al trasporto aereo, si evidenzia che la IATA (International Air Transport Association) nelle sue previsioni di sviluppo del trasporto aereo ha indicato valori pari alla crescita annua del 6.0% sia per passeggeri che per le tonnellate trasportate. Le azioni di intervento per il rilancio dell'aerocargo italiano dovranno, fra le varie cose, definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per merci a livello nazionale, semplificare le procedure per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi "sovrnazionali" per incentivare lo sviluppo di attività logistiche e il trasporto internazionale, snellire le procedure autorizzative alla costruzione di nuovi insediamenti logistici.

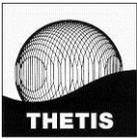
Si fa presente che il 2 dicembre 2010, la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica ha approvato le linee politiche d'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica. Esso comprende dieci linee strategiche ed un memorandum di 51 azioni. La prima verrà attuata in breve tempo e riguarda l'apertura dello Sportello Unico Doganale.

Il documento ministeriale "Le Linee politiche del Piano Nazionale della Logistica", evidenzia che il contributo del trasporto aereo italiano al nostro PIL è pari al 50% della quota dei Paesi più competitivi.

Alla luce degli interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di servizi aeroportuali, emerge chiaramente secondo il nuovo Piano la necessità di un sostegno al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi di handling, attraverso interventi mirati, quali:

- riduzione delle barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra;
- maggior trasparenza nell'accesso alle infrastrutture centralizzate;
- eliminazione, per la certificazione di idoneità dei prestatori, di quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso;
- sostegno al monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità indicati, prevedendo la possibilità di sanzioni nei casi in cui gli handler risultino inadempienti;
- creazione degli slot solo per i vettori cargo, che esulano dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;
- sistemi tariffari applicati dalle Società di gestione aeroportuale più specificamente rivolte al segmento cargo ed in grado di migliorare la competitività del trasporto merci via aerea.

Inoltre, gli operatori spingono per una accelerazione del programma e-customs, teso alla digitalizzazione di tutti i documenti necessari all'espletamento delle procedure doganali, e del programma di armonizzazione tra regolamenti ENAC e regolamenti dell'Agenzia delle Dogane, favorendo la realizzazione di uno sportello unico doganale anche in ambito aeroportuale.



A5.1.3 Piano Nazionale degli Aeroporti

La proposta del Piano Nazionale degli Aeroporti è stata elaborata dall'ENAC su indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2012 e approvato il 27 agosto 2015 dal Consiglio dei Ministri in esame definitivo, d'intesa con la Conferenza Stato Regioni, sentita l'Agenzia del demanio, con il parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti.

Il Piano è assoggettato al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e nel novembre 2015 è stato prodotto il Rapporto Preliminare Ambientale che ha la finalità di consentire la definizione della portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale. Attualmente la procedura non si è ancora conclusa e i documenti sono consultabili presso il sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (<http://www.va.minambiente.it>).

Il Piano, elaborato in termini sintetici, segue una impostazione riscontrabile anche in analoghi testi prodotti da Paesi europei aeronauticamente avanzati.

Nella prima parte è illustrata, per le grandi aree tematiche che interagiscono con gli aeroporti (contesto europeo e Single European Sky 2⁶, territorio, ambiente, intermodalità), una sintesi di scenario e gli indirizzi operativi da sviluppare per la concreta attuazione del Piano stesso.

Nella seconda parte sono riportati gli Action Plan, ovvero l'insieme delle opere aeroportuali e di accessibilità necessaria a garantire lo sviluppo della capacità aeroportuale. Fornisce inoltre una visione sistemica della realtà aeroportuale nazionale, proponendo una rete unitaria ove i singoli scali agiscono attraverso ruoli definiti in base ad una classificazione funzionale che ne determina il posizionamento nella rete.

Il Piano risponde alla esigenza di fornire al Paese una rappresentazione del sistema aeroportuale in termini di capacità attuale e futura, individuando gli interventi necessari affinché possa essere affrontata con successo la sfida posta dal previsto raddoppio del traffico al 2030 (cfr. Figura A5-1), cogliendo le opportunità di sviluppo economico associate a tale crescita.

Il Documento, rispetto al trasporto aereo italiano, evidenzia che la rete aeroportuale italiana ha risposto con capacità adeguata all'aumento del traffico aereo anche grazie all'ingresso nella fascia degli scali di media dimensione, di aeroporti precedentemente caratterizzati da ridotta attività commerciale. Il tasso medio di crescita annua (CAGR = Compounded Annual Growth Rate) è stimato nel 3.2% nel periodo 2011-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati, sia per il rallentamento previsto nel breve periodo che per le basse potenzialità di crescita comunque previste per l'area Europa. La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita (+1.8%) anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità. Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica (Sicilia e Sardegna); per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

⁶ Il Single European Sky o SES (in italiano Cielo unico europeo) è un'iniziativa della Commissione europea per cui la progettazione, gestione e regolazione dello spazio aereo saranno armonizzate in tutta l'Unione europea. La seconda fase "Single European Sky 2" ha avuto inizio nel 2009.

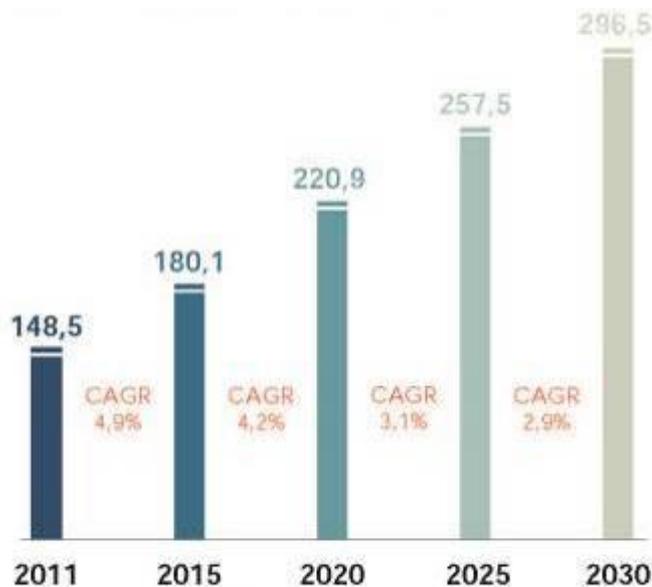


Figura A5-1 Previsioni di traffico passeggeri (in milioni) negli aeroporti italiani al 2030 (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).

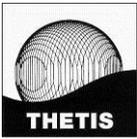
Per quanto riguarda la crescita del traffico aereo nell'ultimo decennio, gli aspetti più significativi della crescita che hanno influenzato lo sviluppo infrastrutturale dei terminali della rete aeroportuale sono identificabili, oltre che nell'aumento del traffico internazionale e dei flussi intercontinentali, nella crescita della componente di traffico low cost, con una crescita che in taluni casi ha riguardato la totalità dei flussi, ed un valore in alcuni anni a due cifre (Trapani con +44%, Roma Ciampino +25.5%, Treviso +25.4%, Bergamo +23.8 e Pisa +15.8%).

Per quanto concerne l'accessibilità agli aeroporti italiani e l'intermodalità, il Piano in coerenza con la proposta della Commissione Europea per la revisione della rete delle connessioni trans-europee, e con le indicazioni del Single European Sky 2 (vedi nota n. 6 a pag. 29), assume che:

- i collegamenti con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia, sia viari che su ferro, siano posti come prioritari nella programmazione e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese;
- le connessioni intermodali in corso siano realizzate in tempi certi, per gli aeroporti di Bari (treno), Bologna (people mover), Cagliari (treno), Milano Linate (metro) e Napoli (metro);
- siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro per gli scali aeroportuali di Bergamo Orio al Serio, Brescia, Catania, Genova, Lamezia Terme e Trieste;
- siano pianificate le connessioni necessarie per gli aeroporti di Brindisi, Firenze, Trapani e Verona.

Inoltre, per il Piano, è prioritario che per gli scali con un ruolo di gate intercontinentale (Fiumicino, Malpensa, Venezia) sia garantito il collegamento diretto tra aeroporto e rete AV (Alta Velocità) ferroviaria.

Riguardo il traffico cargo in Italia, esso rappresenta una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%) ma riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% (fonte ISTAT) del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.



Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione l'Italia è pari al 25% per l'import e il 75% per l'export, diversamente distribuito nelle macroaree. Infatti ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia nordoccidentale (70%) si contrappone il Nord Est con un flusso predominante in entrata.

Le previsioni di crescita si attendono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al disotto dei valori attuali e previsti dei principali Paesi Europei.

Il Piano evidenzia che la rete aeroportuale nazionale, come riportato nella successiva figura, presenta, nella sua unicità, una differenziazione funzionale che distingue, all'interno del suo impianto, gli aeroporti principali, fra cui lo scalo veneziano, che, a prescindere dal volume di traffico attuale e per la loro centralità:

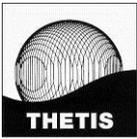
- rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e sono in grado di garantire nel tempo tale funzione;
- sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- sono compresi nella rete europea TEN-T.



Figura A5-2 L'attuale rete aeroportuale nazionale (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).



Figura A5-3 La nuova rete TEN-T proposta dalla Commissione Europea (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).



Il Piano individua gli scali strategici che comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese. Questi risultano essere: Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia Tessera. Inoltre, vengono poi individuati gli scali con sviluppo correlato ovvero gli aeroporti il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio. Si tratta in particolare dei seguenti aeroporti:

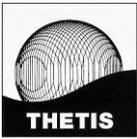
- Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari, come riserva di capacità a lungo termine;
- Venezia, Treviso, Trieste;
- Pisa, Firenze;
- Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Viterbo;
- Napoli Capodichino, Napoli Grazzanise e Salerno Pontecagnano;
- Bari, Brindisi e Taranto Grottaglie;
- Catania e Comiso;
- Palermo e Trapani.

Inoltre, il Piano riconosce nel posizionamento degli scali principali della rete, le valenze qualitative ad essi attribuite dallo Studio secondo la differenziazione tra strategici e primari e, fra i primi, l'individuazione dei gate intercontinentali; ciò al fine di determinare la priorità degli interventi, la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare, associato ad ogni profilo funzionale. In questo caso si segnala fra gli aeroporti strategici intercontinentali Venezia–Tessera e fra quelli primari, ovvero aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture ecc., quello di Treviso.

Il Piano, all'interno della macroarea del Nord Est, afferma in particolare che Venezia, Treviso e Trieste costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost, Trieste si configura invece come scalo primario di frontiera a servizio di un bacino che si estende ai paesi europei confinanti (Slovenia e Croazia). In questo quadro di riferimento, in dieci anni il traffico è passato da 7 a 12 milioni di passeggeri, con un tasso di crescita annuo pari al 7.1%, con forte prevalenza del sistema Venezia-Treviso. Il traffico è prevalentemente internazionale, con rotte verso le principali città europee e una rilevante offerta di voli verso i paesi dell'Europa orientale, che confermano la vocazione del Nord Est come porta di ingresso all'Italia dai paesi dell'Est.

Per quanto riguarda le strategie di intervento, in riferimento all'aeroporto di Treviso, il Piano afferma che, i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.

In ragione dell'assetto delineato, nonché delle diverse potenzialità e capacità degli scali, il traffico totale previsto al 2030 per l'area del Nord Est potrà essere così distribuito tra gli aeroporti, secondo tre diversi scenari (previsione minima, media e massima), di cui alla tabella successiva.



AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
VENEZIA	12,0	15,0	16,0
TREVISO	3,0	4,0	4,5
VERONA	6,0	6,5	7,0
TRIESTE	1,5	2,0	2,5
BOLZANO	0,2	0,5	0,7
TOTALE	22,7	28,0	30,2

Tabella A5-1 Traffico totale passeggeri previsto al 2030 per l'area del Nord Est (Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012).

A5.2 Strumenti di pianificazione regionale e provinciale

A5.2.1 Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione del Veneto e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

L'operazione "culturale" che ha caratterizzato la formulazione del Programma è stata accompagnata da una intensa attività di concertazione con le parti economiche e sociali. Questo processo ha permesso di raccogliere molte osservazioni dei soggetti che vi hanno partecipato, riflessioni che successivamente hanno potuto trovare positivo accoglimento all'interno del documento arrivando alla versione definitiva (LR n. 5 del 9 marzo 2007).

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

Il Programma nell'analisi delle infrastrutture di trasporto si sofferma sulle infrastrutture nodali: porti, interporti, aeroporti. In particolare, riguardo gli aeroporti, il sistema aeroportuale veneto, in virtù della presenza di tre aeroporti di livello internazionale (Treviso, Venezia e Verona) che servono il traffico commerciale, e di ulteriori otto aeroporti minori, è caratterizzato da una densità di rete sufficientemente elevata. Da un punto di vista organizzativo, segnala il documento, particolarmente significative sono le iniziative che mirano a valorizzare il ruolo degli aeroporti quali hub-cargo al servizio del traffico merci regionale ed extra regionale. Rilevante è, ad esempio, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Tuttavia il Programma segnala delle debolezze strutturali che vengono individuate nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero e nella superficie delle piste.

Inoltre, lo sviluppo del sistema aeroportuale deve fare i conti con le gravi difficoltà che affliggono la mobilità regionale, tali da rendere assolutamente incerti i tempi di accesso e da innalzare la percezione del relativo costo. Riguardo a tali aspetti la recente apertura al traffico del Passante di Mestre ha risolto una criticità rilevante per l'aeroporto di Venezia.



Relativamente al comparto ferroviario la situazione del Veneto registra una situazione di ritardo infrastrutturale, sia rispetto ad altre realtà territoriali italiane, sia in relazione al rapporto tra offerta e domanda. Infatti, nel primo caso occorre notare che il sistema ferroviario regionale del Veneto è penalizzato dalla presenza, ancora eccessiva, di linee a singolo binario e non equipaggiate elettricamente. Tale situazione è indubbiamente alla fonte delle principali criticità della rete ferroviaria regionale che sono ascrivibili:

- alla ormai raggiunta saturazione degli assi principali;
- alla ridotta qualità dei collegamenti con gli altri punti nevralgici del sistema di trasporto regionale (in particolare porti, aeroporti e centri intermodali).

Il Programma inoltre considera il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), ancora in fase di realizzazione, l'intervento principale della Regione nel settore dei trasporti regionali/locali, sia dal punto di vista della programmazione sia in termini dell'effettiva esecuzione. Il sistema interessa nelle prime fasi il quadrilatero Venezia-Padova-Treviso-Vicenza su cui si svolgono quotidianamente circa 1.5 milioni di spostamenti, di cui circa il 75% mediante il mezzo proprio, circa il 12% con il mezzo ferroviario e il rimanente 1% con il mezzo pubblico su gomma. Fra le linee ferroviarie interessate dal Sistema si segnala la Treviso – Mestre.

Il Veneto si inserisce strategicamente anche sulla tematica dei Corridoi pan-europei, cioè di sistemi di trasporto multimodale lungo specifici percorsi che, basati su di una combinazione ed una integrazione tra strade, ferrovie, porti, interporti ed aeroporti, rappresentano dei cardini fondamentali per il raggiungimento della coesione territoriale e sociale dell'Unione Europea.

Infine, il PRS ritiene rilevante l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Tuttavia la rete regionale rileva debolezze strutturali che in un contesto competitivo inducono gli imprenditori veneti a rivolgersi direttamente ai grandi hub internazionali. Queste debolezze sono da riscontrare nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero delle piste.

A5.2.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il PTRC vigente, approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale n. 382 del 1992, risponde all'obbligo, emerso con la legge. 8 agosto 1985, n. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il Piano si pone come quadro di riferimento per le proposte della pianificazione locale e settoriale sul territorio, al fine di renderle tra di loro compatibili e di ricondurle a sintesi coerente.

Il PTRC si articola per piani di area previsti dalla prima legge regionale sul governo del territorio (LR n. 61/85) che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Successivamente è stato avviato il processo di aggiornamento del PTRC approvato nel 1992, attualmente in corso, ed è rappresentato dall'adozione del nuovo PTRC (DGR n. 372/2009), a cui è seguita l'adozione della Variante con attribuzione della valenza paesaggistica (DGR n. 427/2013). Entrambi i Piani vengono dettagliatamente analizzati di seguito.

Per quanto riguarda il vecchio PTRC (1992), nella Relazione si afferma che per gli aeroporti il PTRC propone obiettivi di specializzazione e di integrazione; indispensabile è quindi la coordinazione di ambiti e competenze dei diversi impianti a fini di economie di gestione e per consentire il massimo sviluppo dell'attività.

L'aeroporto di Treviso viene visto come il necessario complemento nel rafforzamento dell'aeroporto di Venezia e come tale va inserito in un organico e unitario programma di sviluppo". All'aeroporto di Treviso S. Angelo è assegnata quindi una funzione complementare a Venezia-Tessera.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla salvaguardia ambientale, di nostro interesse, risulta essere l'art. 33 "Direttive, prescrizioni e vincoli per parchi, riserve naturali e aree di tutela paesaggistica regionali" della normativa tecnica di attuazione del PTRC. Tale articolo individua con il n. 22 il fiume Sile (istituito a Parco con LR 28.01.1991 n. 8) quale ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali ai sensi della LR 16.08.1984, n. 40, specificatamente nella tavola n. 5 "Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali e archeologia e di aree di tutela paesaggistica", (scala 1:250'000).

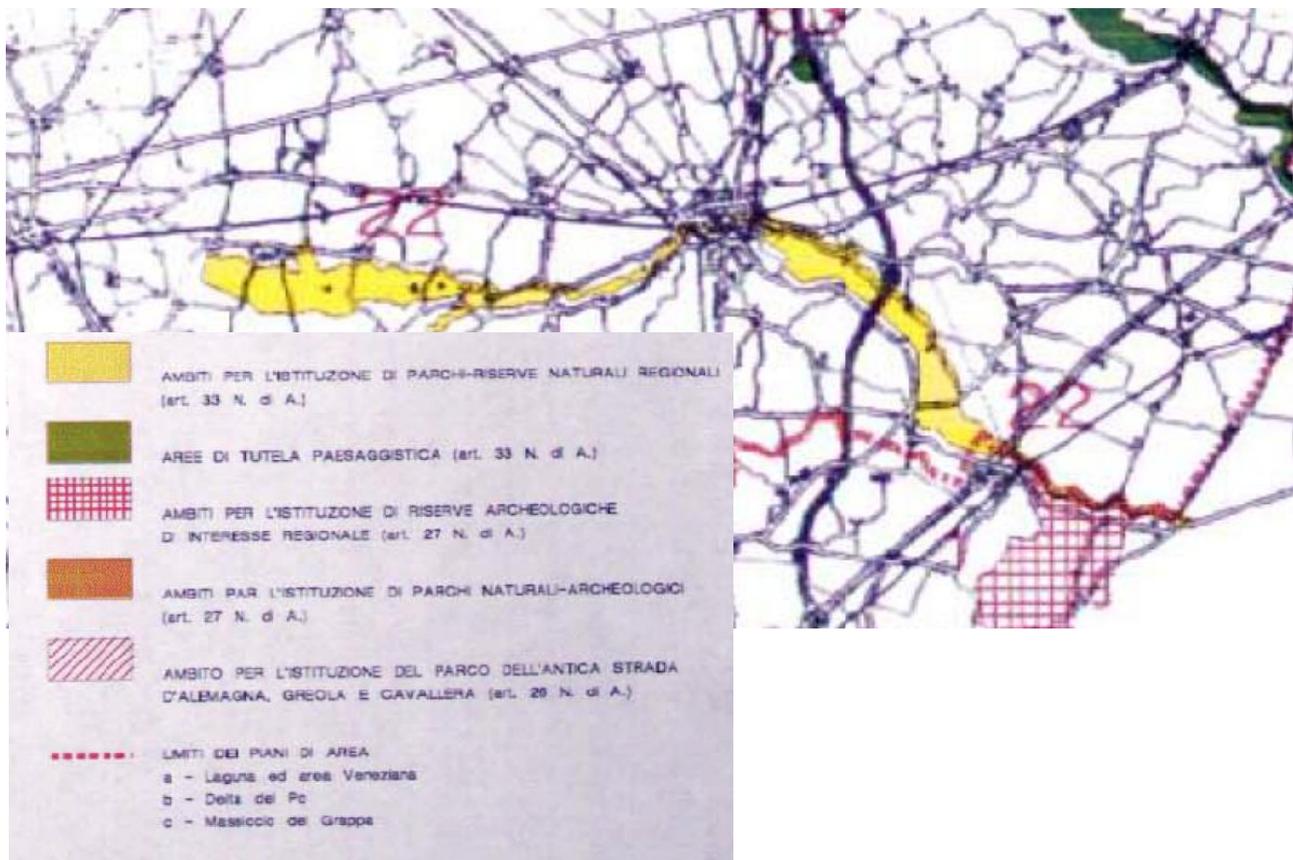
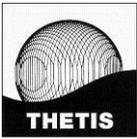


Figura A5-4 Estratto dell'ambito n. 22 costituito dal fiume Sile della tavola n. 5 "Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali e archeologia e di aree di tutela paesaggistica" (scala 1:250'000) (Fonte: PTRC, 1992).

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



Fra le opzioni strategiche individuate dalla Relazione Illustrativa del Piano vi è quella intesa come “Città al centro” dove in una visione al futuro per le città venete, le opportunità che andranno colte saranno quelle offerte da alcune possibilità fra le quali la capacità di sviluppare i grandi nodi infrastrutturali come porti, aeroporti e grandi sistemi logistici.

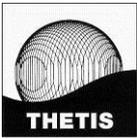
Nello specifico, riguardo la città di Treviso e riguardo soprattutto la città intesa come area metropolitana, la Relazione individua due sistemi operativi con ritmi differenti: la Treviso “fast” e la Treviso “slow”. Nel caso di nostro interesse, per lo sviluppo “fast” sono identificabili alcuni interventi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

Inoltre il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini nord e sud della Regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità intraregionale, di passeggeri e di merci. La ferrovia è destinata – con l’Alta Capacità – a distinguere assai meglio di oggi le sue funzioni di collegamento intercity e interregionale, da quella di connettività interna e locale, affidata, in particolare, all’efficienza del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale), nelle sue diverse fasi di attuazione programmate. Le due reti – gomma e ferro – costituiscono l’ossatura portante della connettività nell’area veneta centrale, mentre il tema della intermodalità del traffico locale passeggeri rappresenta il caposaldo di un complesso programma di miglioramento sia della mobilità sia della infrastruttura nel Veneto, da svilupparsi nel corso degli anni con una ampia collaborazione tra la Regione e tutti gli enti locali.

Nello specifico, l’art. 36 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano definisce le seguenti linee d’azione per lo sviluppo dei sistemi di trasporto:

- il potenziamento dell’interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici, attraverso una razionalizzazione ed integrazione dei servizi su gomma ed attraverso la concentrazione dei punti di sosta delle autocorse anche in prossimità delle stazioni o fermate ferroviarie;
- un’offerta di trasporto basata sull’utilizzo dei mezzi pubblici attraverso il potenziamento dell’offerta di trasporto su rotaia e la creazione di un efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma, siano essi di servizio pubblico (autolinee urbane ed extraurbane) che privati (autoveicoli, motocicli, biciclette, ecc.);
- il sistema di parcheggi scambiatori;
- il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) quale strumento di decongestione dei traffici che investono l’area veneta caratterizzata da un modello insediativo (produttivo e residenziale) diffuso;
- la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati.

Sempre nella normativa di attuazione del Piano, al Titolo V Mobilità, va evidenziato l’art. 40 “Cittadelle aeroportuali” dove si afferma al comma 1 che “la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l’interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell’art. 26 della LR n. 11/2004” e al comma 2 “i Comuni possono introdurre forme di valorizzazione



delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue”.

Mentre all’art. 41 “Connessioni della logistica” il Piano individua le seguenti categorie funzionali di strutture logistiche:

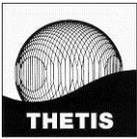
- a. ambito portuale veneziano;
- b. hub principali costituiti da Verona Quadrante Europa (monocentrico) e dal sistema Padova – Venezia - Treviso (policentrico) da attuarsi mediante apposito progetto strategico ai sensi dell’art. 26 della LR n. 11/2004;
- c. terminal intermodali primari;
- d. terminal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

Nella cartografia ufficiale del Piano e, precisamente, nella tavola n. 4 “Mobilità” (Figura A5-8) viene riportato lo schema della mobilità regionale, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi ed elementi:

- il corridoio europeo;
- il sistema stradale;
- il sistema ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale;
- il sistema della mobilità slow;
- il sistema della logistica;
- il sistema della mobilità aria - acqua;
- il sistema della nautica da diporto;

dove, con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, si promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo del sistema viario regionale e si persegue una maggiore efficienza complessiva, attraverso linee d’azione che prevedono:

- l’integrazione a sistema della rete autostradale;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- la gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti, destinando ad essi infrastrutture viarie aventi caratteristiche diverse;
- l’ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- l’attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;
- l’avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
- l’esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico in funzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS);



- la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati;
- l'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi e la rete viaria principale;
- l'individuazione di adeguate aree di sosta e di servizio per gli automezzi pesanti.

In suddetta tavola n. 4 del nuovo PTRC si desume che l'aeroporto "A. Canova" costituisce nella provincia di Treviso elemento di livello territoriale caratterizzante il sistema infrastrutturale e, in particolare, quello logistico.

La mobilità slow viene sviluppata attraverso interventi viari che prevedano la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio. Il modello di organizzazione della rete logistica veneta viene inoltre configurato sull'individuazione e sul potenziamento di poli logistici di differente livello, collocati in aree strategiche rispetto al ruolo che devono svolgere in relazione al sistema insediativo – produttivo veneto e alle funzioni di marketing territoriale.

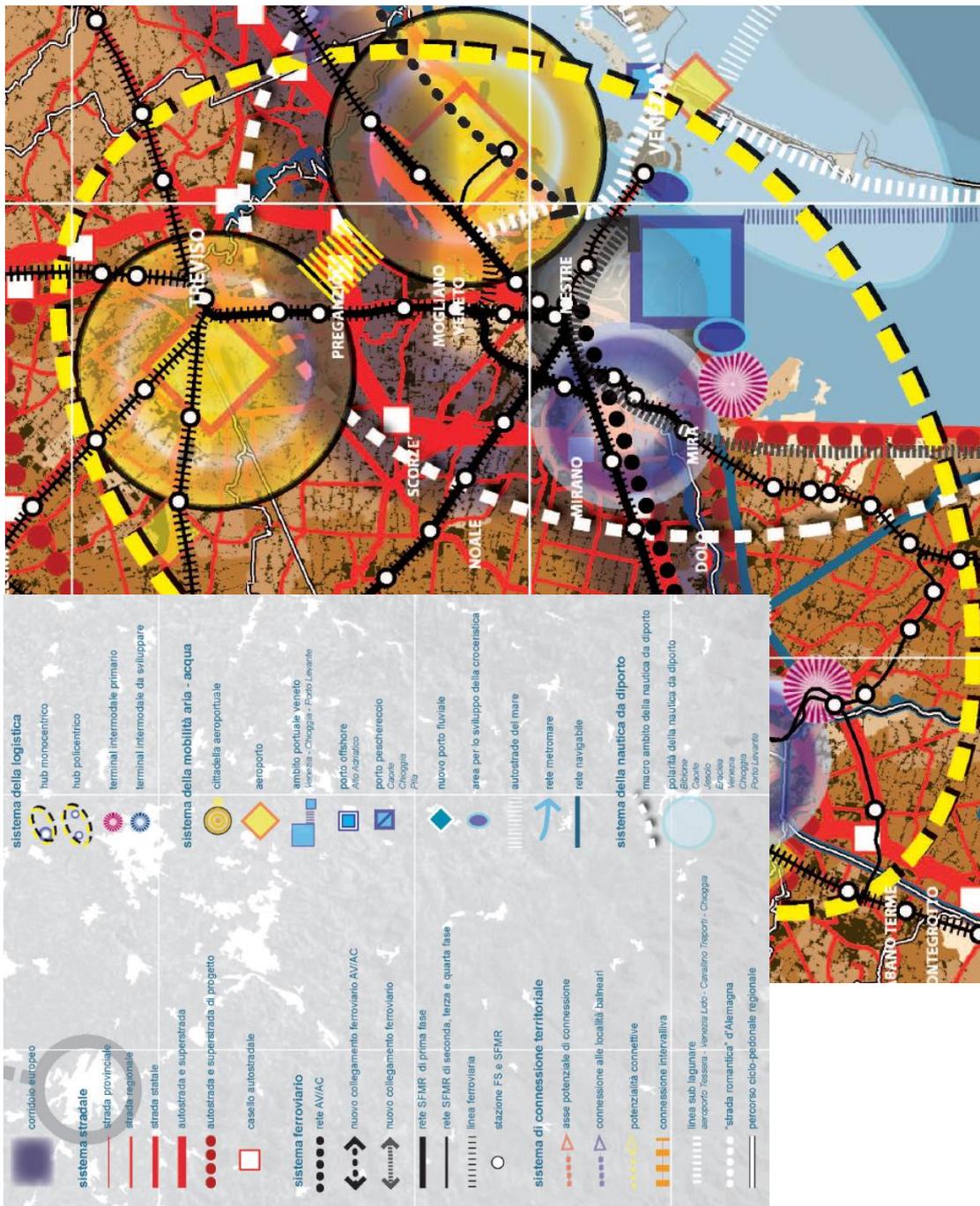


Figura A5-5 Estratto della tavola 4 “Mobilità”: area delle province di Venezia-Padova-Treviso (Fonte: PTRC Regione Veneto, 2009).

Si riporta inoltre opportunamente in Figura A5-6 l’estratto della tavola 9 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, n. 21 Alta pianura tra Brenta e Piave, n. 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave” della cartografia di Piano dove si evidenzia che l’area aeroportuale confina a nord verso Treviso con un’area indicata come “agricoltura periurbana” (art. 8), a sud con il Comune di Quinto di Treviso indicato come “centro storico” e caratterizzato dalla presenza di “ville venete”, lungo il margine est con un corso d’acqua “di interesse regionale” (il Sile, Parco Naturale Regionale) e da un’area intesa come “corridoio ecologico” (articoli

24 – 25). Tutto il sedime aeroportuale infine è interno alla “fascia delle risorgive”. In questo ultimo caso l’art. 16 “Risorse idriche” al comma 5 afferma che la Regione “promuove il recupero ambientale delle risorgive attraverso interventi diretti di ricomposizione ambientale e/o interventi indiretti volti alla ricostituzione delle riserve idriche sotterranee che alimentano la fascia delle risorgive”.

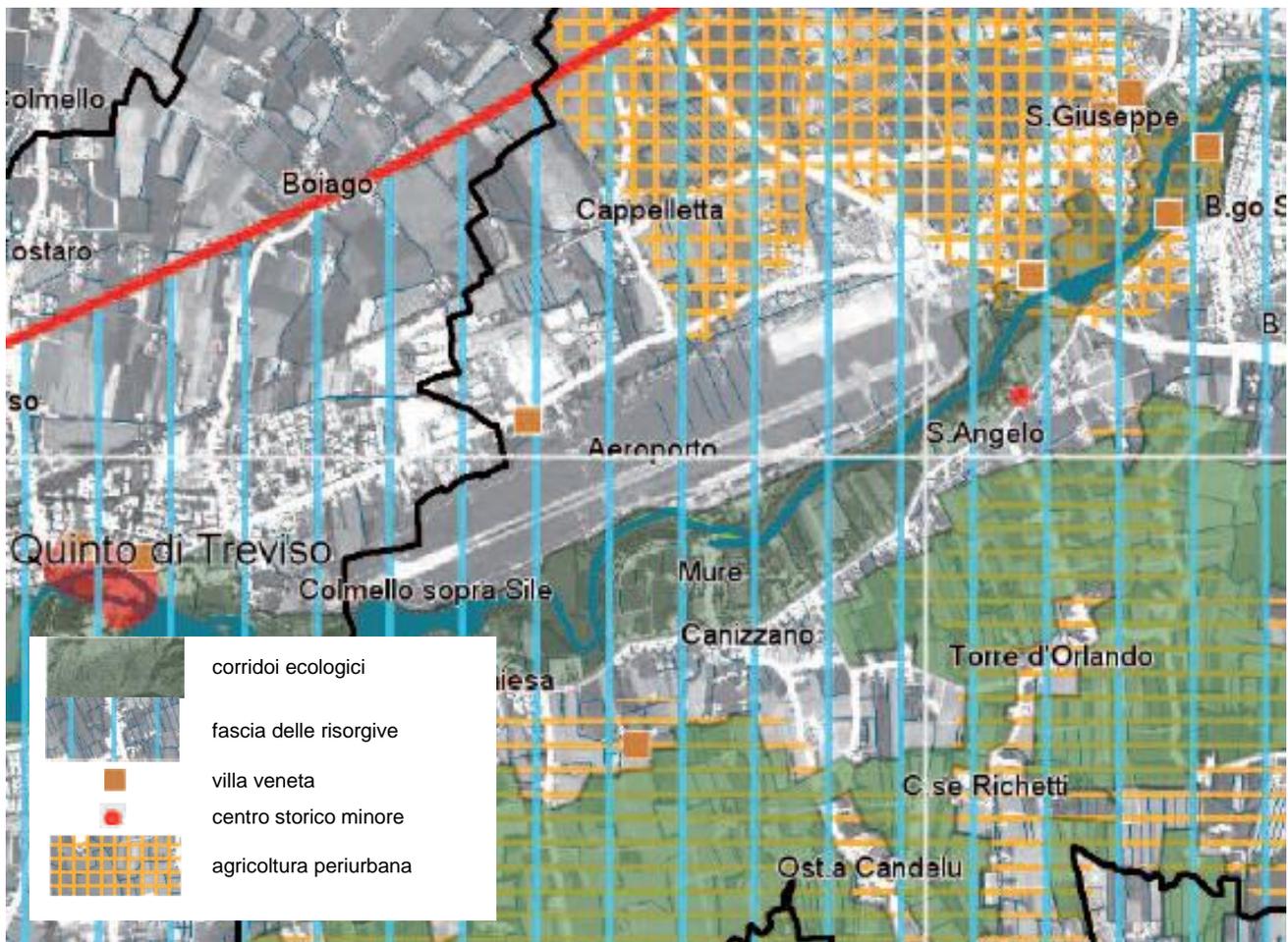
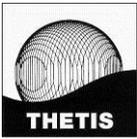


Figura A5-6 Estratto della tavola 9 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, n. 21. Alta pianura tra Brenta e Piave, n. 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave” (Fonte: PTRC Regione Veneto, 2009).

Si evidenzia che l’Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio, allegato e parte integrante del Piano, individua trentanove ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede con una funzione di strumento conoscitivo e propositivo per la redazione del PTRC stesso e per l’integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio. L’aeroporto “A. Canova” di Treviso ricade nell’ambito della scheda n. 22 “Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave”: un ambito fortemente contraddistinto dalla presenza dell’ambiente fluviale del Sile e dal paesaggio delle risorgive, risulta piuttosto vulnerabile dal punto di vista idrogeologico e lamenta problematiche che derivano soprattutto dall’inquinamento dei suoli, dalle variazioni dell’assetto idrogeologico e dall’emungimento della falda acquifera. Per quanto concerne la città di Treviso e il suo intorno si riconosce nell’area urbana un “territorio maturo”, oggetto negli ultimi decenni di un’intensa urbanizzazione, per il quale è necessario arrivare a un modello di sviluppo sostenibile in grado di risolvere i fenomeni di crisi determinati dalle trasformazioni in atto. Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio si propongono all’attenzione delle popolazioni, per questo ambito, alcuni obiettivi e indirizzi prioritari. L’area in generale prospiciente



l'aeroporto è indicata dall'Atlante come punto "3a" ovvero si prevede di "salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità, ed in particolare il Sile e l'area delle sorgenti ed i corsi Meolo, Vallio, Muson Vecchio e Storga".

Inoltre, è opportuno segnalare che con Decreto del Dirigente Regionale (DDR) n. 15 del 6 aprile 2012 sono stati adottati il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare per la Variante Parziale n. 1 al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica ai sensi del D.Lvo n. 42/04 e ss.mm.ii.. Tale attribuzione verrà espressa dal PTRC attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina relativi alla tutela dei beni paesaggistici, alla cura e valorizzazione dei paesaggi e alla integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio, e dunque nelle politiche e nei piani territoriali, nonché nei progetti che abbiano incidenza sui paesaggi e sui beni paesaggistici. La Variante parziale n. 1, presentata a Padova dalla Regione del Veneto il 26 novembre 2012, è stata adottata dalla Giunta Regionale del Veneto il 9 aprile 2013. Tale documento definisce la nuova articolazione paesaggistica del Veneto che viene così a comporre due momenti: il primo ha come oggetto il PTRC; il secondo riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito, ai sensi dell'art. 45 ter della LR 11/04.

Il Piano Paesaggistico Regionale è dunque strutturato in PTRC e in Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA); tale articolazione consente, da un lato, la costruzione di uno scenario completo e coerente a livello regionale e, dall'altro, assicura un sufficiente grado di approfondimento per le tematiche d'ambito e una efficacia attuativa nei contesti locali. Per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC assume fondamentale importanza la configurazione degli Ambiti di paesaggio, con efficacia ai sensi del Codice Urbani (D.Lvo 42/04) e della LR 11/2004, individuati, in numero di 14, nell'apposito elaborato contenuto nel Documento per la Pianificazione paesaggistica, e per i quali saranno redatti specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

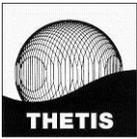
Il citato Atlante ricognitivo, svolge la funzione descrittiva e analitica, richiesta dal Codice Urbani relativamente all'analisi dei caratteri del paesaggio e delle dinamiche di trasformazione, riferita all'intero territorio regionale (art. 143). Lo stesso documento, indica un Sistema di valori ove si identificano alcuni temi ed elementi che, anche se non sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, sono riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio regionale e costituiscono dei valori da salvaguardare. I sistemi di valori preliminarmente individuati sono: i siti patrimonio dell'UNESCO, le ville venete, le ville del Palladio, i parchi e giardini di rilevanza paesaggistica, i forti e manufatti difensivi, i luoghi dell'archeologia industriale e le architetture del Novecento.

In particolare, l'area di nostro interesse ricade nell'Ambito paesaggistico n. 8 denominato "Pianura Centrale Veneta".

A5.2.3 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005. Il PRT dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale.

Il Piano è finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio della mobilità di persone e merci. Il Piano pone il tema del Nord Est italiano, sia come area geografica di transizione terrestre verso l'Europa centrale e danubiano-balcanica, sia come arco costiero europeo posto più a nord di tutto il Mediterraneo.



Gli obiettivi generali che il PRT vuole perseguire si possono così sintetizzare:

- favorire sul territorio lo sviluppo di un tratto del Corridoio V (Lione/Kiev) e del Corridoio VIII (Mar Adriatico/Mar Nero) inteso come un sistema multimodale ed intermodale, con funzioni di servizio ai grandi transiti continentali e con funzione strutturante nei confronti dei sistemi locali;
- favorire la portualità dell'Alto Adriatico, intesa come sistema unitario di servizi di import-export alle merci in transito tra l'Adriatico, l'area alpina ed il Centro Europa;
- favorire la mobilità su ferro e su gomma (armatura metropolitana) all'interno dell'area metropolitana Venezia-Padova-Treviso;
- favorire i nodi autostradali e ferroviari, i porti, interporti ed aeroporti, intesi come esternalità infrastrutturali primarie da ottimizzare dal punto di vista della efficienza intermodale di nodo, sia a livello di rete superiore (internazionale), sia in relazione all'accesso alle reti locali, da cui dipende il rapporto con il tessuto produttivo regionale;
- rafforzare l'organizzazione reticolare e multicentrica del Veneto ed al tempo stesso rafforzare alcuni nodi: il sistema Venezia-Padova, costituito dall'Aeroporto, il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova, e Verona con Aeroporto ed Interporto, entrambi internazionali;
- favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, accentuando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;
- favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale.

Riguardo specificatamente il sistema aeroportuale, nel documento si afferma che nel Veneto sono presenti 9 strutture aeroportuali ad uso civile o turistico dei quali solo 3 aeroporti appartenenti alla classe "A" secondo la classificazione ICAO⁷ si tratta degli aeroporti di Treviso, Venezia Tessera e Verona Villafranca. Queste strutture assorbono la quasi totalità del traffico commerciale riguardante la regione. Il Piano, nella parte dedicata espressamente al sistema aeroportuale veneto, afferma che tale sistema si è consolidato attorno a due poli: quello veneziano e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale ed una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarietà e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. Il polo veneziano, peraltro, si integra con l'aeroporto di Treviso grazie ad una complementarietà funzionale che opera su segmenti di mercato diversi.

Relativamente al contesto infrastrutturale, riguardo ai collegamenti terrestri, con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) il PRT intende creare un nuovo sistema di trasporto integrato, in cui la funzione portante sia svolta dai servizi ferroviari in stretta integrazione sia con i servizi collettivi stradali sia con i mezzi individuali. L'attuazione del progetto è stata suddivisa in 4 distinte fasi, vedi figura successiva.

⁷ Lo spazio aereo sopra ogni nazione è suddiviso in spazi aerei più piccoli, che hanno dei limiti sia territoriali sia di quota. Tale classificazione in Italia segue gli standard dell'International Civil Aviation Organization (ICAO). Lo spazio aereo di classe A ha le seguenti caratteristiche: spazio aereo controllato; consentito volo secondo le Regole del volo strumentale (IFR - Instrumental Flight Rules); non consentito volo secondo le Regole del volo a vista (VFR - Visual Flight Rules); separazione applicata tra tutti gli aeromobili; servizi di controllo del traffico aereo, informazioni volo e di allarme; condizioni minime di visibilità e distanza dalle nubi applicate in accordo alla classe di spazio aereo; contatto radio obbligatorio; autorizzazione all'ingresso necessaria; transponder (ricetrasmittitore presente negli aeromobili, che serve per identificarli e renderli visibili ai fini del traffico aereo) obbligatorio.



Figura A5-7 Fasi di attuazione della SFMR (Fonte: PRT Regione del Veneto, 2005).

A5.2.4 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

A seguito dell'entrata in vigore della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE) e del relativo Decreto Legislativo di recepimento (D.Lvo 155/2010), la Regione del Veneto ha avviato un processo di aggiornamento del precedente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (DCR n. 57/2004). Tale aggiornamento è stato approvato con DCR n. 90/2016.

L'aggiornamento del Piano è indispensabile per allineare le future politiche regionali di riduzione dell'inquinamento atmosferico con gli ultimi sviluppi di carattere conoscitivo e normativo che sono emersi a livello europeo, nazionale e interregionale.

L'intento del Piano è quello di identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione.

Il sistema di obiettivi del PRTRA è rappresentato in Figura A5-8.

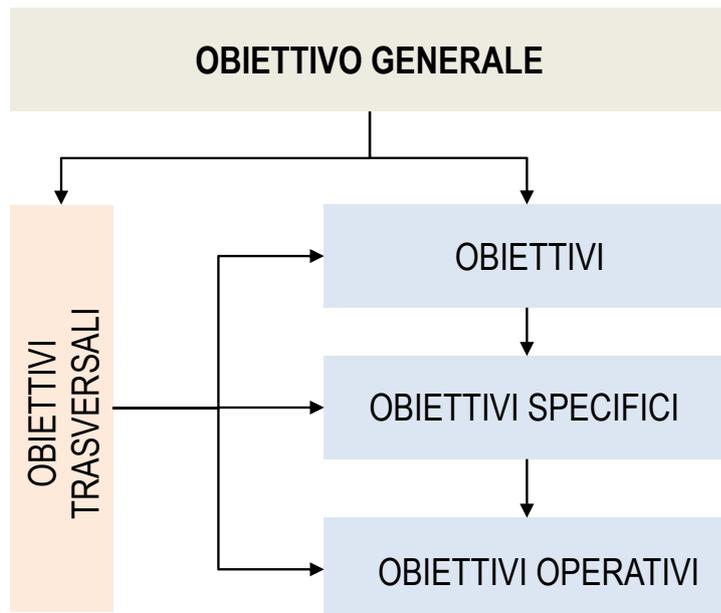


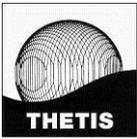
Figura A5-8 Schema rappresentativo del sistema degli obiettivi del PRTRA (Fonte: Allegato A DCR n.90 dle 19 aprile 2016).

L'**obiettivo generale** persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione. Gli **obiettivi strategici** prendono spunto dalle situazioni di superamento per taluni inquinanti atmosferici dei rispettivi valori limite e perseguono i seguenti obiettivi:

- raggiungimento del valori limite annuale e giornaliero di PM_{10} ;
- raggiungimento del valori limite annuale per il $PM_{2,5}$;
- raggiungimento del valori limite annuale per il biossido di azoto;
- conseguimento del valore obiettivo e dell'obiettivo a lungo termine per l'ozono;
- conseguimento del valore obiettivo per il benzo(a)pirene;
- contribuire al conseguimento dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Il Piano definisce anche gli **obiettivi operativi** derivanti dall'individuazione dei settori nel cui ambito si svilupperanno le misure attuative del Piano. Tali obiettivi sono tutti finalizzati al contenimento delle emissioni agendo sui diversi comparti (industria, traffico, trasporti, cantieri, ecc.).

Infine, gli **obiettivi trasversali** sono rappresentati da tutte quelle azioni che mirano a gestire al meglio la rete di misura, a formare ed informare correttamente il pubblico sulle misure di risanamento, a promuovere la conoscenza scientifica, partecipare e condividere studi specialistici, ecc..



La zonizzazione, ossia la suddivisione del territorio in zone ed agglomerati, è il presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria. Il Piano ha aggiornato la precedente suddivisione del territorio (zonizzazione) basandosi sui dati emissivi aggiornati al 2005⁸. La nuova zonizzazione ha portato ad identificare gli "agglomerati" individuati sulla base della definizione riportata all'art. 1 ed in Appendice I del D.Lvo 155/2010. Ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250'000 abitanti ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci. Per quanto riguarda l'agglomerato di Treviso esso è codificato IT0509 e comprende oltre al Comune capoluogo anche tutti i comuni confinanti (comprendendo i comuni interni all'area vasta, cfr. Figura A1-4).

La zonizzazione può essere di due tipi:

- Zona A: zona caratterizzata da maggiore carico emissivo (Comuni con emissione >95° percentile, calcolato sulla serie dei dati emissivi dei comuni del Veneto);
- Zona B: zona caratterizzata da minore carico emissivo (Comuni con emissione <95° percentile).

L'agglomerato di Treviso ha al suo interno entrambe le zone (sia la A, sia la B) per tutti i seguenti inquinanti primari: CO, SO₂, C₆H₆, benzo(a)pirene, piombo e arsenico. E' invece interamente classificato in zona B per cadmio e nichel.

Il D.Lvo 155/2010 prevede che in ogni agglomerato debba essere effettuata ogni anno la valutazione della qualità dell'aria ambiente per ciascun inquinante. A seconda degli esiti di tale valutazione si applicano delle tipologie di monitoraggio distinte.

Per ogni inquinante e in ogni zona la valutazione viene condotta attraverso il confronto dei livelli di inquinanti registrati rispetto alle soglie di valutazione, così definite:

- Soglia di Valutazione Inferiore (SVI): livello al di sotto del quale è possibile utilizzare SOLO (inteso come "anche solo") tecniche di modellizzazione o di stima obiettiva al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente. Pertanto, quando i livelli dell'inquinante si attestano sotto la SVI, non è necessario effettuare il monitoraggio in quella zona tramite rete fissa.
- Soglia di Valutazione Superiore (SVS): livello al di sotto del quale è possibile combinare misurazioni in siti fissi con tecniche di modellizzazione o di misurazioni indicative al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente. Il superamento della SVS comporta la necessità di provvedere al monitoraggio dell'inquinante con rete fissa al fine di valutare la qualità dell'aria ambiente.

Il superamento delle soglie di valutazione è calcolato prendendo i livelli massimi di ogni inquinante registrati in ogni zona ogni anno per 5 anni (in questo caso il periodo su cui è fatta la classificazione va dal 2007 al 2011). Una soglia si considera superata se in 3 anni su 5 il livello dell'inquinante è maggiore della soglia.

Per quanto riguarda l'agglomerato di Treviso esso risulta classificato sotto la Soglia di Valutazione Inferiore per biossido di Zolfo (SO₂), monossido di carbonio (CO), piombo, arsenico, cadmio e nichel. Risulta compreso tra le due soglie l'indicatore orario per PM₁₀, PM_{2.5}, ozono, biossido di azoto (NO₂) e benzo(a)pirene. I valori giornalieri e annuali di PM₁₀ e PM_{2.5} superano la Soglia di Valutazione Superiore in tutti gli agglomerati, compreso quindi quello di Treviso.

In merito a questo specifico tema, per approfondimenti si rimanda al testo dell'Allegato A alla DCR 90/2016.

⁸ Come previsto in Appendice 1 per gli inquinanti primari la zonizzazione va effettuata sulla base del carico emissivo. Per gli inquinanti secondari (tra cui le polveri) le valutazioni sono state invece fatte in base ai dati di qualità dell'aria.



I Comuni emettono degli specifici provvedimenti (Piani antismog, Ordinanze, ecc.), nei quali tuttavia, non avendone competenza, non viene fatto alcun riferimento al sistema aeroportuale.

A5.2.5 Pianificazione a tutela della qualità delle acque

Il D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii. ha introdotto il Piano di Bacino Distrettuale con valore di piano territoriale di settore, mediante il quale vengono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla tutela quali-quantitativa delle acque e alla sistemazione idrogeologica e idraulica in funzione dei pericoli di inondazione, mareggiata, siccità e frana, comprese le misure per contrastare i fenomeni di subsidenza e di desertificazione.

A seguito dell'approvazione del Piano, le autorità competenti provvedono ad adeguare i rispettivi piani territoriali e i programmi regionali, con particolare riguardo al settore urbanistico.

Il Piano di Bacino Distrettuale è composto dal Piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico e dal Piano di Gestione delle Acque, che ha recepito la Direttiva "Acque" 2000/60/CE.

A quest'ultimo sono raccordati i Piani di Tutela delle Acque, redatti dalle Regioni, e i Piani d'ambito, relativi al ciclo dell'acqua delle Autorità di Ambito Territoriale Ottimale, ora Consigli di Bacino.

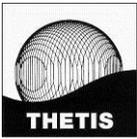
Costituisce *un unicum* con il Piano di Bacino Distrettuale il Piano di gestione del rischio di alluvioni, previsto dalla Direttiva 2007/60/CE e introdotto dal D.Lvo n. 49/2010: entrambi, infatti, rientrano nella gestione integrata dei bacini idrografici, sfruttando le rispettive potenzialità di sinergie e benefici comuni.

Il territorio in esame appartiene al Distretto delle Alpi Orientali.

Il distretto idrografico, in base alla Direttiva 2000/60/CE, dovrà costituire l'unità territoriale di riferimento per la gestione integrata del sistema delle acque superficiali e sotterranee. Rispetto ad esso e per il conseguimento degli obiettivi posti dalla Direttiva, è predisposto ed attuato il Piano di Gestione; attraverso il Piano di Gestione si concretizza quindi, a livello europeo, una visione comune riguardo alla identificazione dei corpi idrici, alla loro designazione, al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale e più in generale alle tematiche connesse alla tutela quali-quantitativa delle acque.

Il Piano di Gestione a norma di quanto previsto dalla Direttiva 2000/60/CE e dalla corrispondente legge italiana di recepimento (D.Lvo n. 152/2006) contiene i seguenti elementi:

1. descrizione generale delle caratteristiche dei bacini idrografici;
2. sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese:
 - stime sull'inquinamento da fonti puntuali;
 - stime sull'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
 - stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
 - analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque;
3. specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette;
4. mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette;



5. elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette;
6. sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico;
7. sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque;
8. repertorio di eventuali programmi o piani di gestione più dettagliati adottati per il distretto idrografico e relativi a determinati sottobacini, settori, tematiche o tipi di acque;
9. sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati e eventuali conseguenti modifiche del piano;
10. elenco delle autorità competenti;
11. referenti e procedure per ottenere la documentazione e le informazioni di base, in particolare dettagli sulle misure di controllo adottate e sui dati del monitoraggio.

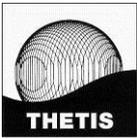
L'area di nostro interesse rientra all'interno del bacino idrografico del fiume Sile.

Nel marzo 2016 è stato aggiornato il Piano di Gestione delle Acque 2015-2021. Il Piano aggiornato quantifica gli impatti conseguenti alle pressioni significative esercitate sui corpi idrici del distretto e ne valuta lo stato ecologico e chimico. Il piano aggiornato stabilisce inoltre un programma di 1280 misure "puntuali" e "generali", coerenti con gli obiettivi ambientali fissati dalla Direttiva Acque 2000/60/CE*, e cioè il raggiungimento dello "stato buono" di tutte le acque nei termini prefissati, salvo casi particolari espressamente previsti. Tra gli elementi che contraddistinguono questa revisione del piano, va segnalata la sua maggiore aderenza, sia nell'architettura e nella base conoscitiva, ai dettati della Direttiva Acque 2000/60/CE. E' stata inoltre compiuta una ricerca di dati necessaria per effettuare l'analisi del recupero dei costi per i principali utilizzi idrici ed è stata inserita una Misura di tutela dei corpi idrici in relazione ai prelievi per l'uso idroelettrico. I principali contenuti del Piano riguardano: la revisione della geometria e caratterizzazione dei corpi idrici; la classificazione aggiornata dei corpi idrici, l'analisi aggiornata delle pressioni e degli impatti; la revisione degli obiettivi dei corpi idrici ed eventuali esenzioni, il programma delle misure, l'analisi economica degli usi e servizi idrici.

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. Il PTA contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.vo 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. La Regione del Veneto ha approvato il PTA con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5 novembre 2009. Successivamente sono state pubblicate le Linee Guida applicative del PTA, approvate con DGR n. 80 del 27.01.11 e, con DGR n. 842 del 15 maggio 2012, sono state approvate alcune modifiche delle Norme Tecniche di Attuazione del PTA come risultante anche delle altre modifiche apportate successivamente alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale.

Il PTA comprende i seguenti tre documenti:

- Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico;
- Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale;



- Norme Tecniche di Attuazione (NTA): contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni:
 - Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi;
 - Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici;
 - Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico;
 - Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

In merito a quanto di interesse per il Piano 2030 in esame, va ricordato il testo coordinato delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto, ed in particolare l'articolo 39, che regola la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio, di cui si rammenta il comma 3, relativo tra l'altro alle aree intermodali, nonché altri piazzali o parcheggi di estensione superiore o uguale a 5000 m², che prevede la raccolta, lo stoccaggio ed il trattamento delle acque di prima pioggia con sistemi di sedimentazione accelerata e, se del caso, di disoleatura prima del loro scarico.

Lo scarico è soggetto al rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 113, comma 1, lettera b) del D.Lvo n. 152/2006 e al rispetto dei limiti di emissione nei corpi idrici superficiali o sul suolo o in fognatura, a seconda dei casi. Le stesse disposizioni si applicano alle acque di lavaggio.

Lo stoccaggio delle acque di prima pioggia in un bacino a tenuta può non essere necessario in caso di trattamento in continuo delle acque di pioggia che garantisca almeno analoghi risultati rispetto al trattamento discontinuo.

Le acque di seconda pioggia non sono trattate e non sono soggette ad autorizzazione allo scarico, tranne i casi di trattamento in continuo e/o di espressa volontà a trattarle da parte del titolare della superficie.

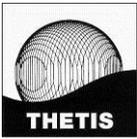
Si evidenzia che nell'allegato D della Normativa Tecnica di Attuazione del Piano "Elenco dei comuni dell'alta pianura, della Lessinia, dei rilievi in destra Adige e afferenti al bacino del Po in provincia di Verona, il cui territorio è designato vulnerabile da nitrati" risultano esserci i comuni di Treviso e Quinto di Treviso. I comuni di Treviso e di Quinto di Treviso risultano compresi anche nelle aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi (Allegato E delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano).

A5.2.6 Pianificazione per la sicurezza idraulica

Il cosiddetto "governo delle acque", qui inteso in relazione al rischio idraulico, è soggetto ad una serie molto articolata di piani a vario livello.

La Direttiva Alluvioni 2007/60/CE istituisce un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni, integrandosi con la Direttiva Acque 2000/60/CE, quale strumento per una gestione integrata dei bacini idrografici, sfruttando le reciproche potenzialità e sinergie nonché benefici comuni. Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), previsto dalla Direttiva va aggiornato ogni 6 anni. Il Piano è caratterizzato da scenari di allagabilità e di rischio idraulico su tre differenti tempi di ritorno (30, 100, 300 anni).

Tra gli scopi del PGRA significativa è la finalità di assicurare la necessaria sinergia tra le diverse discipline e azioni proprie della Protezione civile e quelle della pianificazione di bacino, tenendo conto che i temi trattati dai piani di protezione civile e dalla pianificazione (Piani di Assetto Idrogeologico o PAI e piani urbanistico-territoriali) pur correlati, agiscono su scenari di riferimento ed applicazione spazio-temporale profondamente



diversi. I primi fondati su azioni di brevissimo periodo, i secondi caratterizzati da azioni ad elevata inerzia (spazio-temporale).

Nel contesto di un chiarimento dei ruoli dei diversi strumenti di pianificazione, il Comitato istituzionale (con delibera n. 1 del 17.12.2015) ha stabilito che il PGRA non costituisce automatica variante dei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) - dei bacini componenti il distretto idrografico delle Alpi Orientali - che continuano a costituire riferimento per gli strumenti urbanistici di pianificazione e gestione del territorio, nonché per la pianificazione di settore che consideri l'assetto idrogeologico del territorio.

Allo stesso modo, le modifiche dei PAI costituiscono elementi di aggiornamento periodico della cartografia del Piano di gestione, laddove l'Autorità di bacino ne riscontri la coerenza tecnica. In tali casi, gli aggiornamenti del Piano di Gestione avvengono nel rispetto delle forme di pubblicità previste per le modifiche dei PAI dei bacini componenti il distretto idrografico delle Alpi Orientali.

Di interesse operativo per la presente trattazione risulta pertanto essere il Piano di Assetto Idrogeologico, che ai sensi delle legge 3 agosto 1998, n. 267 e ss.mm.ii. prevede che sia redatto dalle autorità di bacino di rilievo nazionale e interregionale e le regioni per i restanti bacini e che contiene l'individuazione delle aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia nonché le misure medesime.

Con DCR n. 48 del 27.06.2007, il Consiglio Regionale del Veneto approva il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza.

Questo si configura come uno strumento che attraverso criteri, indirizzi e norme consente una riduzione del dissesto idrogeologico e del rischio connesso ed intende definire e programmare le azioni necessarie a conseguire un adeguato livello di sicurezza del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza, oltre che avviare il recupero dell'ambiente naturale e la riqualificazione delle caratteristiche del territorio stesso.

Il Comune di Treviso ricade, in particolare, nel Bacino del Sile; al suo interno sono individuate:

- aree soggette a rischio di allagamento;
- alcune aree a pericolosità idraulica per inondazione media e moderata;
- alcune aree a rischio idraulico elevato, medio e moderato.

Gli interventi ammessi nelle aree di pericolosità idraulica ovvero di pericolosità geologica, oggetto di delimitazione del PAI, devono essere definiti negli strumenti urbanistici comunali, in maniera graduata in relazione con il grado di pericolosità individuato e tenuto conto delle indicazioni degli articoli del PAI stesso. Si vedrà infatti nel seguito della trattazione, relativamente agli strumenti urbanistici comunali (cfr. par. A5.3), che le indicazioni del PAI trovano precisa attuazione nelle Norme Tecniche comunali.

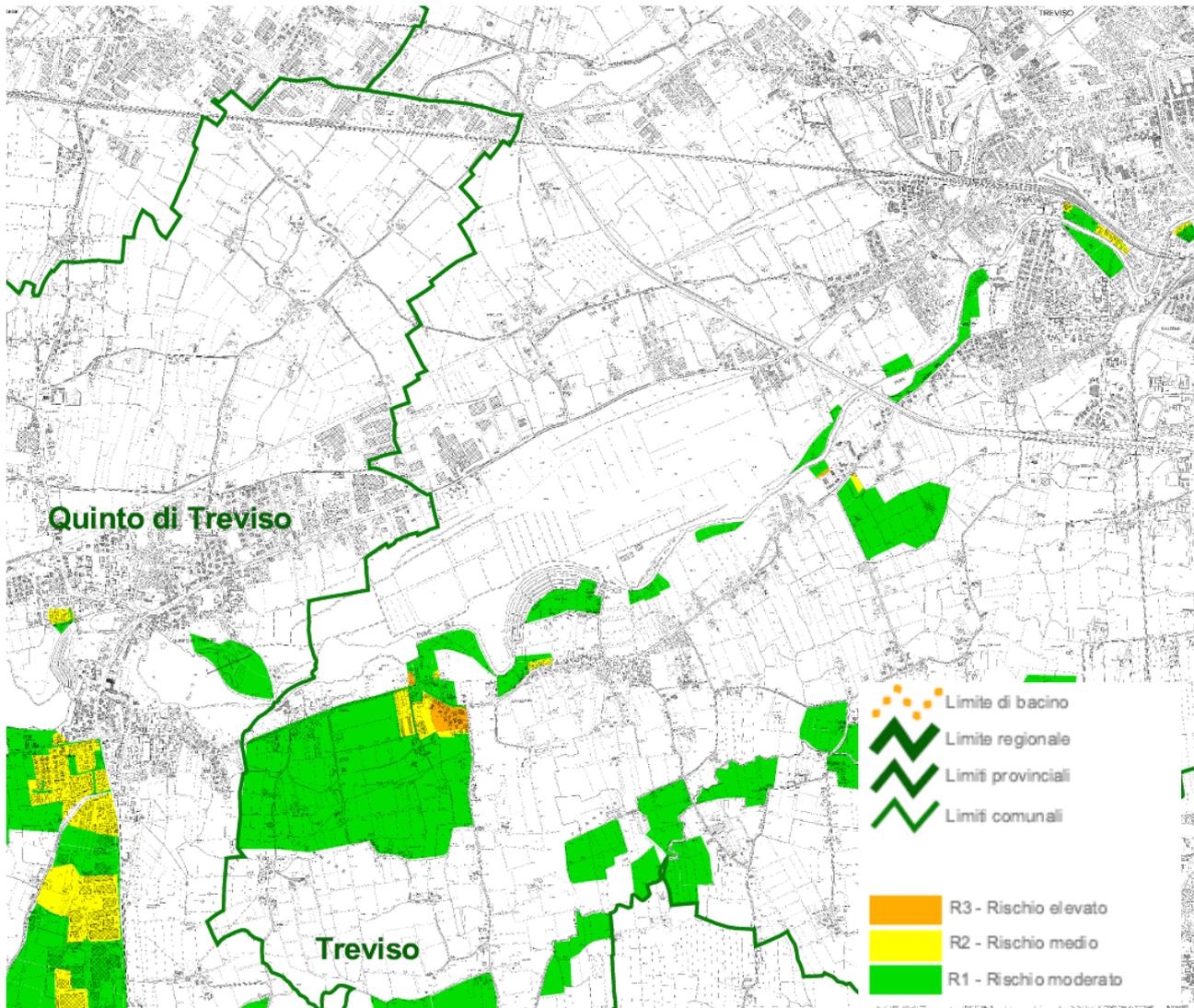


Figura A5-9 Estratto della carta del rischio idraulico (PAI, 2007).

Vanno ricordati infine i diversi provvedimenti adottati dalla Regione del Veneto in merito alla sicurezza idraulica.

Già la Delibera della Giunta Regionale n. 3637 del 13 dicembre 2002 ha previsto che, per tutti gli strumenti urbanistici generali e le varianti, generali o parziali, che possano recare trasformazioni del territorio tali da modificare il regime idraulico esistente, sia presentata una "Valutazione di Compatibilità Idraulica". Tale previsione è stata poi confermata dal citato Piano di Tutela delle Acque.

Scopo fondamentale della Valutazione di Compatibilità Idraulica è quello di far sì che le valutazioni urbanistiche, sin dalla fase della loro formazione, tengano conto dell'attitudine dei luoghi ad accogliere la nuova edificazione, considerando le interferenze che queste hanno con i dissesti idraulici presenti o potenziali, nonché le possibili alterazioni del regime idraulico che le nuove trasformazioni e destinazioni d'uso possono determinare.

In particolare i contenuti dell'elaborato di valutazione devono dimostrare che il preesistente livello di rischio idraulico non viene aggravato dalle nuove previsioni urbanistiche. In secondo luogo, poiché

l'impermeabilizzazione delle superfici e la loro regolarizzazione contribuisce in modo determinante all'incremento delle portate, ogni progetto di trasformazione del suolo che implichi una variazione di permeabilità superficiale deve prevedere misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente udometrico secondo il principio dell'invarianza idraulica.

La normativa sull'invarianza idraulica è stata esplicitata in dettaglio con Delibera della Giunta Regionale n. 1322 del 10 maggio 2006 e s.m.i., che individua le modalità operative e fornisce le indicazioni tecniche per la redazione della valutazione di compatibilità idraulica e degli strumenti urbanistici.

A5.2.7 Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) e Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVP di Treviso)

Con Legge Regionale n. 1 del 05.01.2007, modificata dall'ultima DGR n. 2463 del 04.08.2009, è stato approvato il nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale 2007/2012, avente validità quinquennale (dal 1° febbraio 2007 al 31 gennaio 2012). Con Legge Regionale n. 1 del 01.02.2013, la validità del Piano Faunistico venatorio regionale è stata rideterminata al 30.09.2013 e successivamente grazie alla Legge Regionale n. 1 del 4.2.2014 la validità del Piano Faunistico Venatorio Regionale è stata prorogata al 10.2.2016. Infine, con la Legge Regionale n. 3 del 9 febbraio 2016, la validità del piano è stata nuovamente rideterminata al 10 febbraio 2017.

Riguardo l'area oggetto del Piano 2030, si evidenzia come riportato nell'allegato B - Cartografia del Piano Faunistico Venatorio, che il sedime aeroportuale rientra nell'Ambito Territoriale di Caccia "Tv12" e che in prossimità del sedime viene individuata un'area protetta (Parco Regionale del fiume Sile).

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

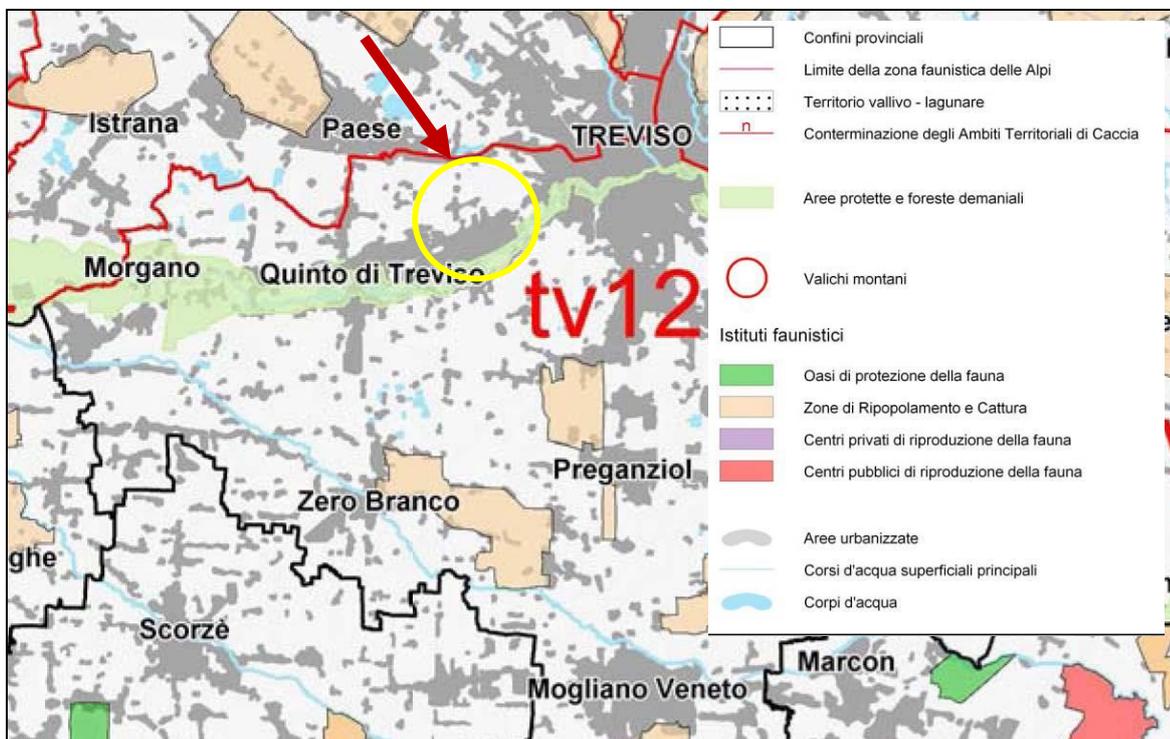
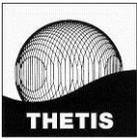


Figura A5-10 Estratto dell'Allegato B – Cartografia del Piano Faunistico Venatorio Regionale (Fonte: PFVR Regione Veneto, 2007).



Dopo un complesso lavoro di preparazione e coordinamento avviato, con la sottoscrizione di uno specifico protocollo d'intesa, a giugno 2011, la Regione e le Province del Veneto sono pervenute all'adozione delle rispettive proposte di Piano faunistico-venatorio per il periodo 2014-2019. Detti Piani faunistico-venatori propongono, ognuno per le parti di propria competenza, gli elementi di pianificazione territoriale, di programmazione e regolamentazione delle attività venatorie e di gestione ambientale e della fauna sulla base di obiettivi strategici ambientali e gestionali condivisi. L'insieme dei Piani è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS): sono state quindi adottate le proposte di Piano faunistico-venatorio regionale e provinciali per il periodo 2014-2019 e il 29 ottobre 2013 si sono chiuse le consultazioni con il pubblico previste dalla VAS.

In merito al PFVP di Treviso, la Commissione Regionale VAS ha espresso parere positivo il 12 maggio 2014 e successivamente con una modifica di parere il 29 luglio 2014.

Il nuovo Piano Faunistico Venatorio Provinciale di Treviso 2014-2019 si conforma a quanto prescritto dalla normativa vigente, nazionale – Legge 11 febbraio 1992, n. 157, regionale – Legge Regionale 9 dicembre 1993, n. 50 e ss.mm.ii.. Tale normativa stabilisce i contenuti e le finalità dei piani, indirizzati al conseguimento di una serie di obiettivi, in riferimento ai quali deve essere assicurata la sostenibilità ambientale. In sintesi tali obiettivi si configurano come segue:

- conservazione e tutela della fauna e degli habitat individuati ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli, secondo la razionale programmazione del territorio e delle risorse, la tutela delle popolazioni faunistiche e degli ambienti naturali idonei;
- valorizzazione delle attività gestionali e venatorie e delle tradizioni venatorie regionali, compatibilmente con la normativa vigente;
- ottenere un misurabile miglioramento dei parametri di autosufficienza della produzione di selvaggina cacciabile e a una riduzione delle immissioni di selvaggina sul territorio;
- salvaguardare il naturale ritorno dei grandi carnivori sulle Alpi e la stabilizzazione nel medio-lungo periodo di meta-popolazioni autosufficienti;
- ridurre i danni causati dalla fauna selvatica alle attività agricole a livelli di tollerabilità e sostenibilità economica, attraverso una corretta pianificazione territoriale;
- contenere l'espansione e, per quanto possibile, tendere all'eradicazione, delle specie estranee al panorama faunistico regionale, in particolare se la loro presenza è causa di possibili conflitti con le attività antropiche e con la salvaguardia delle componenti biocenotiche autoctone;
- gestione degli ungulati (specie autoctone e alloctone);
- promuovere il miglioramento in termini qualitativi e quantitativi del livello di conoscenza delle componenti faunistiche regionali e dei parametri relativi all'attività venatoria e a tutte le attività connesse alla gestione faunistica;
- attenuare i livelli di conflitto e di "percezione negativa" nei confronti dell'attività venatoria da parte del mondo agricolo e dell'opinione pubblica in generale;
- promuovere maggiore sinergia negli obiettivi e maggior coordinamento delle scelte gestionali tra la gestione privatistica della caccia (Aziende Faunistico Venatorie e Agro- Turistico Venatorie) e gestione programmata (Ambiti Territoriali di Caccia), perseguendo l'attenuazione delle possibili conflittualità a livello locale.

Riguardo l'area oggetto del Piano 2030, si evidenzia come riportato nella seguente Tavola B - Cartografia del Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019, che il sedime aeroportuale rientra nell'Ambito Territoriale di Caccia "ATC 04" e che in prossimità del sedime viene individuato il Parco Regionale del fiume Sile. Non sono invece indicati in prossimità dell'aeroporto di Treviso oasi di protezione e zone di ripopolamento e cattura.

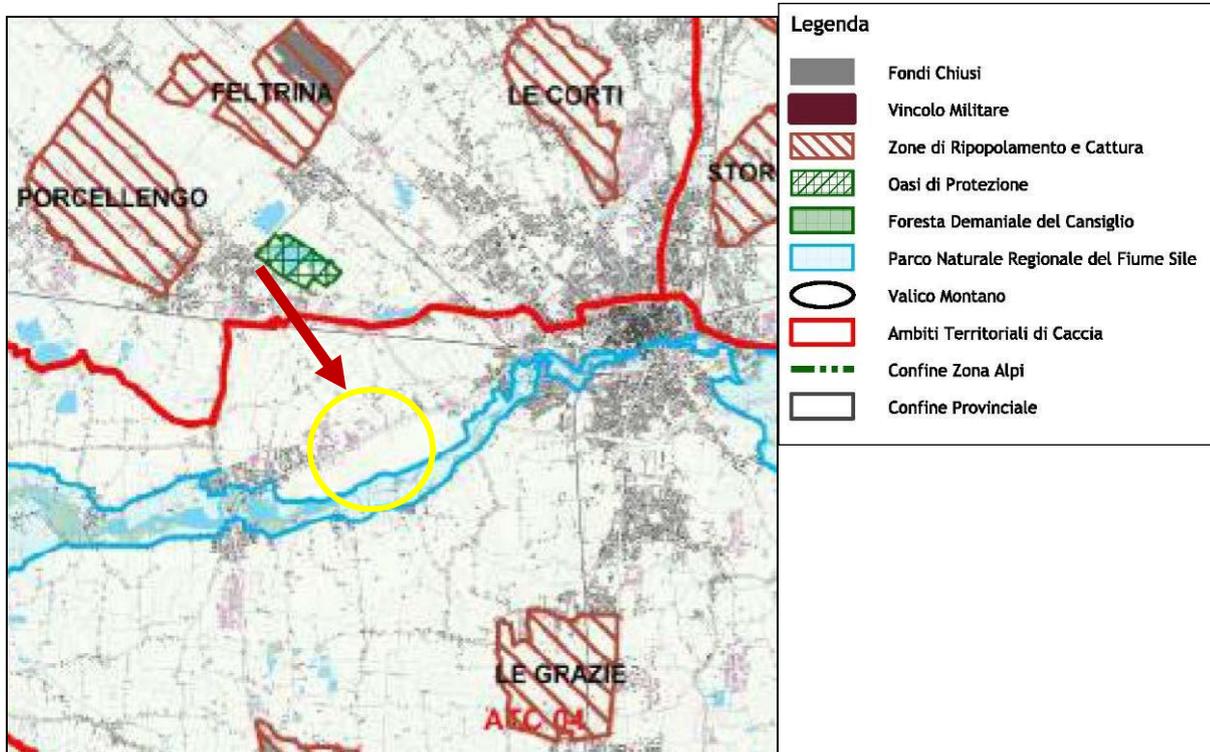


Figura A5-11 Estratto della Tavola B – Cartografia del Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (Fonte: PFVP Provincia di Treviso, 2014).

A5.2.8 Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile

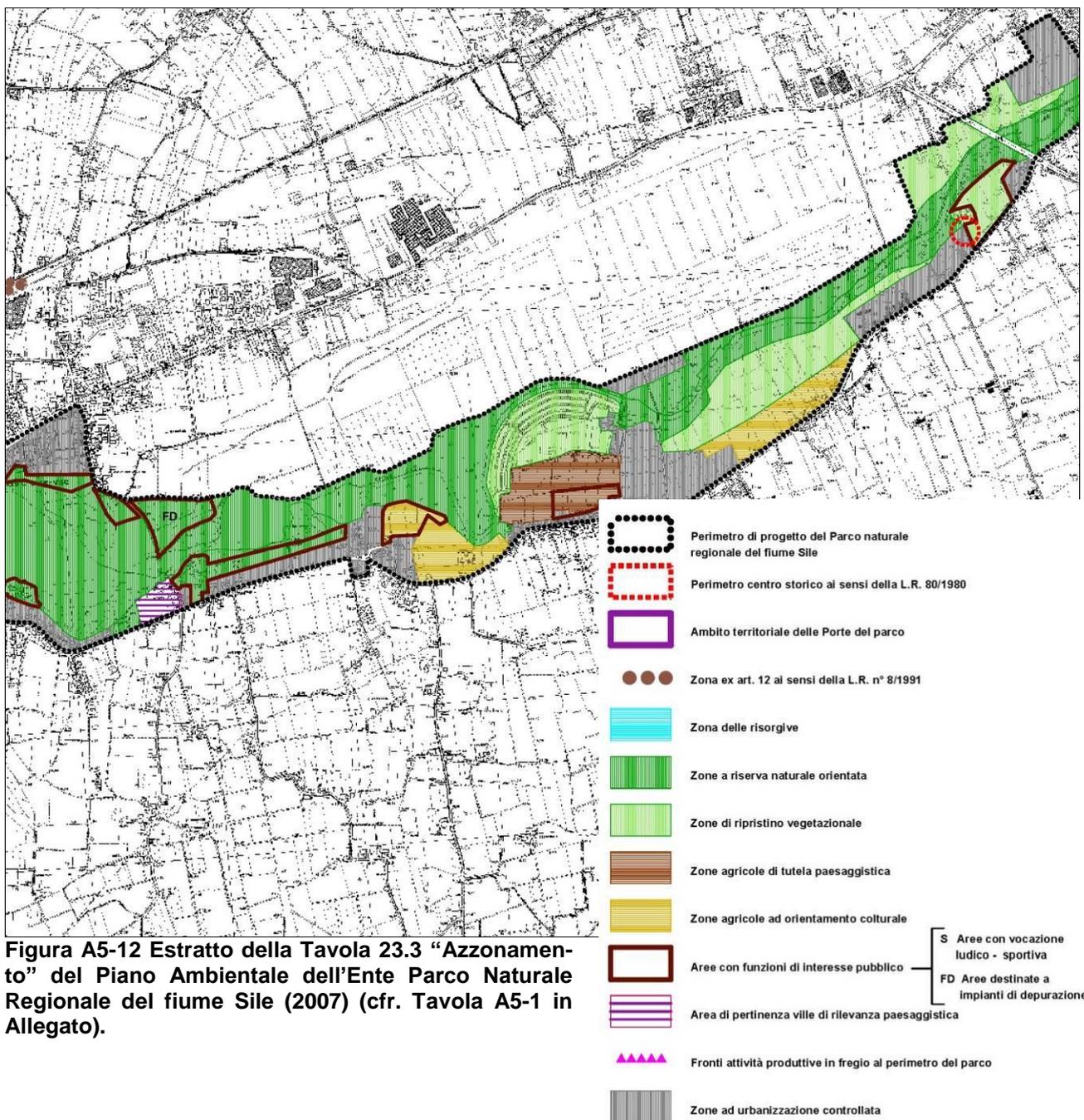
Il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 22 del 01.03.2000, non si configura, come riportato nella Relazione Illustrativa, come progetto urbanistico, ma come processo di interventi, opere, azioni e procedure finalizzati ad innescare la progressiva identificazione dei territori interessati come area integrata del parco. Si tratta di un Piano Programma ove ogni componente contribuisce alla definizione ed al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- tutelare i caratteri naturalistici, storici e ambientali del territorio del fiume Sile;
- attribuire al Parco del fiume Sile il ruolo e la funzione di modello di gestione territoriale;
- riconoscere il parco del fiume Sile come "Parco d'acqua";
- riconoscere il Parco del fiume Sile come "Parco produttivo misto";
- definire il Parco del fiume Sile come "Parco didattico".

Si segnala che limitate aree aeroportuali rientrano all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile (Figura A5-12 e Tavola A5-1 in Allegato). Le aree in questione sono classificate come zona di "urbanizzazio-

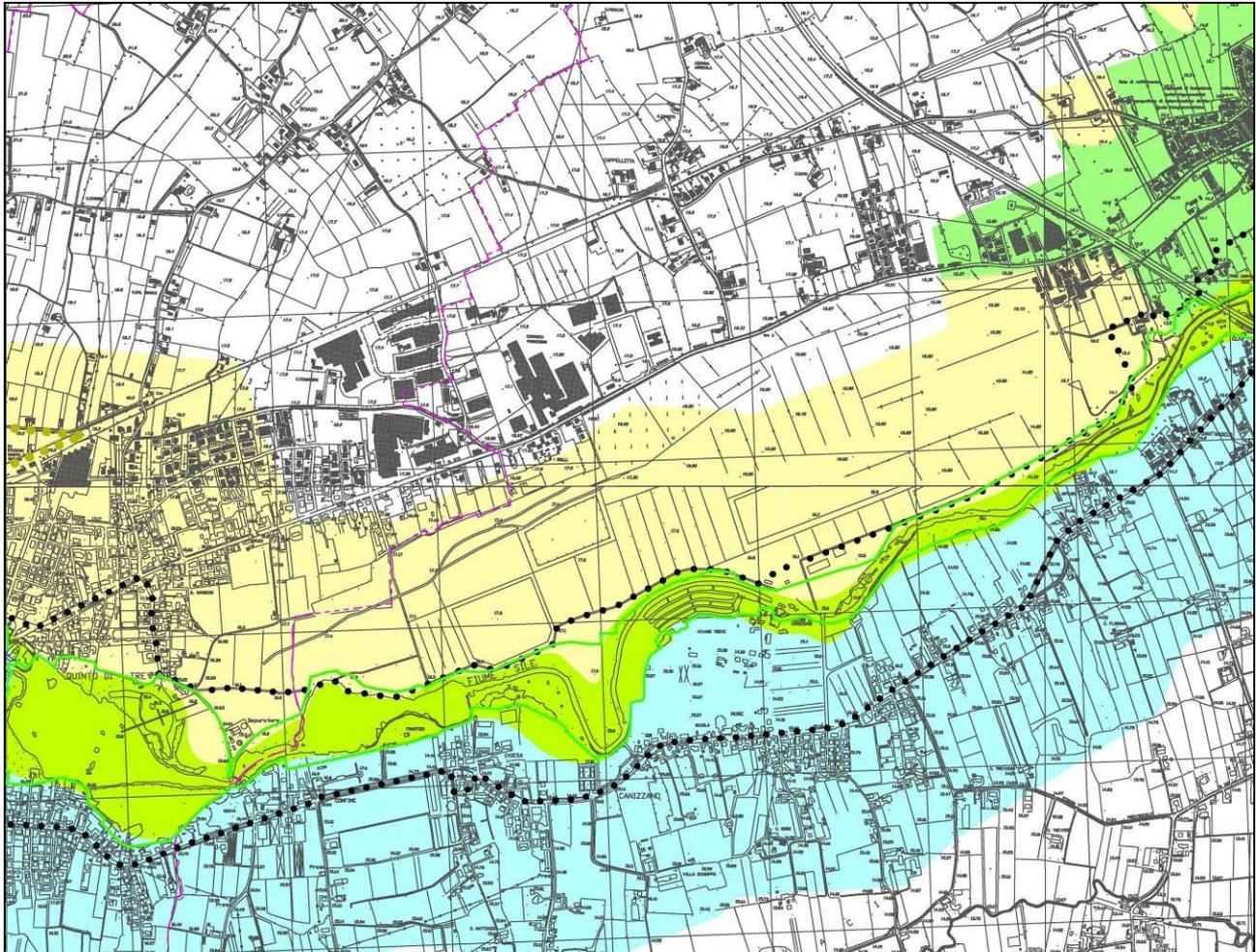
ne controllata” e zone di “ripristino vegetazionale” e normate rispettivamente dall’art. 17 e dall’art. 13 della normativa di attuazione del Piano ambientale.

In merito, all’art. 17 si afferma che le zone ad urbanizzazione controllata, come individuate nella tavola di progetto n. 23 “Azzonamento”, ubicate nel territorio del Parco, comprendono ambiti edificati, solo urbanizzati o urbanizzabili. In queste aree, se non diversamente specificato dal Piano, valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico. L’art. 13 afferma che nelle zone a ripristino vegetazionale, forestale e delle praterie sono perseguite le finalità quali ripristinare il manto vegetale erbaceo, arbustivo ed arboreo, intervallare le superfici con vegetazione di tipo arboreo, migliorare l’assetto naturalistico e paesaggistico dell’area, migliorare e ricostruire l’ambiente idoneo al ripopolamento e conservazione delle specie animali e vegetali, sviluppare forme di agricoltura e di selvicoltura compatibili, comprese le attività di turismo rurale, promuovere, per le attività produttive esistenti non compatibili con le finalità del parco, incentivi e programmi per la cessazione, riconversione d’uso o rilocalizzazione.



Inoltre, l'art. 25bis individua fra gli insediamenti ad alto impatto ambientale e/o elementi detrattori del paesaggio, la “segnaletica aeroportuale nel Comune di Quinto”.

E' altresì opportuno evidenziare che la Tavola 28.3 “Vulnerabilità delle acque sotterranee” del Piano Ambientale indica (colore giallo) per tutta l'area aeroportuale un livello di vulnerabilità di grado A – alto.



LEGENDA:

-  Perimetro del Parco (deliberazione del Consiglio Regionale n. 22/2000)
-  Zona di protezione (art.12 L.R.n.8/1991)
-  Confine comunale
-  Confine provinciale
-  Rete Natura 2000: ambito S.I.C. (Sito di Importanza Comunitaria) direttiva 92/43/CEE e D.G.R. 1180/2006
-  Rete Natura 2000: ambito Z.P.S. (Zona Protezione Speciale) direttiva 79/409/CEE e D.G.R. 441/2007

GRADO DI VULNERABILITA'		LITOLOGIA DI SUPERFICIE	PROFONDITA' DEL TETTO DELLE GHIAIE	CARATTERISTICHE ACQUIFERO
BB	BASSISSIMO O NULLO	argilla	> 10 metri	falda in pressione
B	BASSO	argilla	> 5 metri	falda a pelo libero o in pressione
		limo	> 10 metri	falda in pressione
M	MEDIO	argilla	< 5metri	falda a pelo libero
		limo	> 10 metri	falda a pelo libero
		limo	< 10 metri	falda in pressione
MA	MEDIO-ALTO	argilla	< 2.5 metri	falda a pelo libero
		limo	> 5 metri	falda a pelo libero
		limo	< 5 metri	falda in pressione
A	ALTO	sabbia	> 10 metri	falda a pelo libero
		sabbia e/o ghiaia	< 10 metri	falda in pressione
		limo	< 10 metri	falda a pelo libero
E	ELEVATO	sabbia e/o ghiaia	< 10 metri	falda a pelo libero
EE	ESTREMAMENTE ELEVATO	ghiaia	0 metri	falda a pelo libero

Figura A5-13 Estratto della tavola 28.3 “Vulnerabilità delle acque sotterranee” del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale di fiume Sile (2007).

Appena fuori del sedime aeroportuale si segnala la presenza di un laghetto identificato come area di risorgiva dalla tavola n. 14 “Idrogeologia” del Piano Ambientale (Figura A5-14).

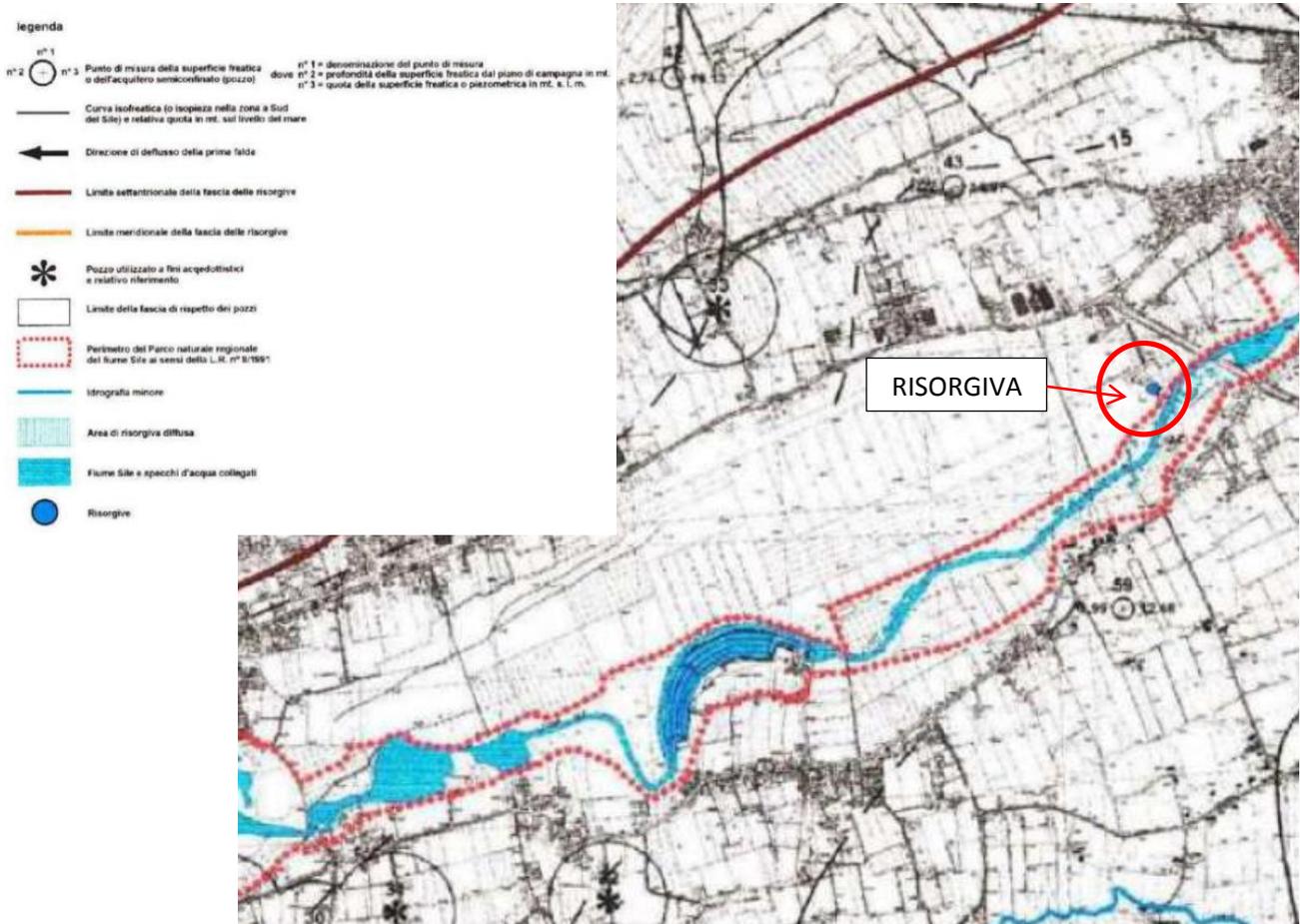


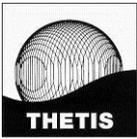
Figura A5-14 Estratto della tavola 14 “Idrogeologia” del Piano Ambientale del parco Naturale Regionale del fiume Sile (2007).

A5.2.9 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Treviso

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

La Relazione del Piano, riguardo la città di Treviso intesa anche come città metropolitana, riprende il concetto dei due sistemi operativi Treviso fast e Treviso slow citati nel nuovo PTRC analizzato in precedenza (cfr. par. A5.2.2). Fra le azioni individuate dal PTCP, in sintonia con quelle previste dal PTRC, per lo sviluppo fast di Treviso, è indicata la “realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca’ Foncello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord e uno ad est della città, quest’ultimo all’interno della Treviso Servizi”. La Relazione evidenzia quindi la necessità di un collegamento veloce in direzione dell’Aeroporto nell’ambito di una generale sistemazione della mobilità trevigiana in un’ottica di sostenibilità.

La Relazione stessa evidenzia la presenza nel territorio provinciale, fra le varie riserve regionali, quella del Parco Regionale del Sile istituito nel 1991 e gestito dall’Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile. Il parco, sottolinea il PTCP, si sviluppa sul territorio delle province di Treviso, Padova e Venezia e interessa i



comuni di Casale sul Sile, Casier, Istrana, Morgano, Quinto di Treviso, Resana, Roncade, Silea, Vedelago, Piombino Dese e Quarto d'Altino. Il fiume da Treviso piega verso sud-est e presenta numerosi meandri lambendo in parte in questo tratto il sedime aeroportuale oggetto del presente studio. Si segnalano, nell'ottica della difesa ambientale e della biodiversità, i siti della rete Natura 2000 e, in merito, si segnala che il sedime aeroportuale è parzialmente incluso, per due piccole aree in corrispondenza delle due testate di pista, nel Parco Regionale del Sile, nel Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio" mentre dista circa 3 km dalla Zona di Protezione Speciale (ZPS) "IT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio" (cfr. Figura A5-33, Figura A5-34 e Figura A5-35 di par. A5.4). Inoltre, la Tavola 2.1.B "Carta delle fragilità", riguardo le aree soggette a dissesto idrogeologico e fragilità ambientale, evidenzia la presenza in prossimità del sedime aeroportuale di una risorgiva attiva.

Il PTCP sostiene ed incentiva l'uso della metropolitana ed ha di fatto recepito il progetto di SMFR proponendo, all'interno del piano, la realizzazione di 4 nuove stazioni e 2 parcheggi scambiatori, oltre quelli previsti dal progetto SMFR; ha inoltre inserito un nuovo tratto di metropolitana, all'interno della città di Treviso, che collega l'aeroporto con l'ospedale Cà Foncello (tratto est-ovest). Viene in particolare indicata la realizzazione di una linea di metropolitana di superficie, di tipo leggero, con possibilità di transito su rotaia ferroviaria e su rotaia tranviaria che collega l'ospedale Cà Foncello e l'aeroporto di Treviso con un percorso est-ovest e fermata presso la stazione centrale (centro di scambio) e presso il Centro Appiani. Questa linea avrà una fermata presso la Treviso Servizi, dove dovrà essere realizzato un parcheggio di capacità idonea sia alla funzione di interscambio (auto metropolitana) sia a servizio dell'aeroporto di Treviso; la linea ferroviaria potrà raggiungere direttamente l'aeroporto, come fermarsi nella stazione presso Treviso Servizi, in questo caso i viaggiatori potrebbero fare il check-in in questa area e quindi raggiungere l'aeroporto in bus dedicati.

Per quanto riguarda la normativa di attuazione del PTCP, si evidenzia che l'art. 27 "Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale" prevede la "realizzazione di nuove stazioni SFMR a Treviso: S. Artemio, Aeroporto, Ospedale, Scalo Motta ed inoltre in corrispondenza dei parcheggi scambiatori, con l'intento di favorire l'interscambio e l'accesso collettivo ecologicamente sostenibili, specificamente alle persone anziane o deboli, tra questi caposaldi, città abitata ed hinterland". All'art. 28 "Progetti di interesse provinciale" il PTCP individua "specifici progetti che assumono un rilievo sovracomunale o comunque una valenza strategica per l'adeguato e sostenibile sviluppo del territorio provinciale, per la valorizzazione delle sue principali risorse territoriali, ambientali, paesaggistiche ed economiche". Ai fini del nostro studio, si segnalano fra i progetti naturalistici "le risorgive in Provincia di Treviso" e lo "studio per la definizione di opere di compensazione ambientale da utilizzare nel territorio provinciale" che vengono entrambi illustrati dettagliatamente nell'allegato FF della Relazione tecnica del Piano. In particolare, riguardo "le risorgive in Provincia di Treviso", il Piano intende "prevedere azioni di tutela e valorizzazione della fascia delle risorgive realizzando ambienti naturalistici con forte valenza paesaggistica". In merito invece allo "studio per la definizione dei opere di compensazione ambientale..." lo spirito della proposta è quello di arrivare a "definire in maniera più articolata, più completa e con criteri tecnici idonei al territorio provinciale, un set di indicatori per poter intervenire in maniera più qualificata/coordinata/omogenea sui riequilibri territoriali" ovviamente della provincia. Fra i "progetti per logistica e mobilità" segnaliamo invece il "centro intermodale di Treviso-Servizi", la "metropolitana cittadina da Treviso Servizi (aeroporto) a Ca' Foncello" e lo studio per la definizione di un "Centro di gestione unitaria, di livello provinciale, per la logistica ed i trasporti".

Inoltre, il medesimo articolo al punto 3 afferma che al fine di valorizzare il ruolo metropolitano dell'area di influenza della città di Treviso, il PTCP individua un ambito definito "La grande Treviso", costituito dal comune del capoluogo e dai comuni contermini che contribuiscono alla sua funzione di tipo metropolitano.

Si ritiene opportuno riportare nella Figura A5-15 (cfr. Tavola A5-2 in Allegato) l'estratto della tavola 4.7 "La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi" del PTCP dove vengono riportate le proposte sopra evidenziate compresa quella riferita alla metropolitana di superficie.

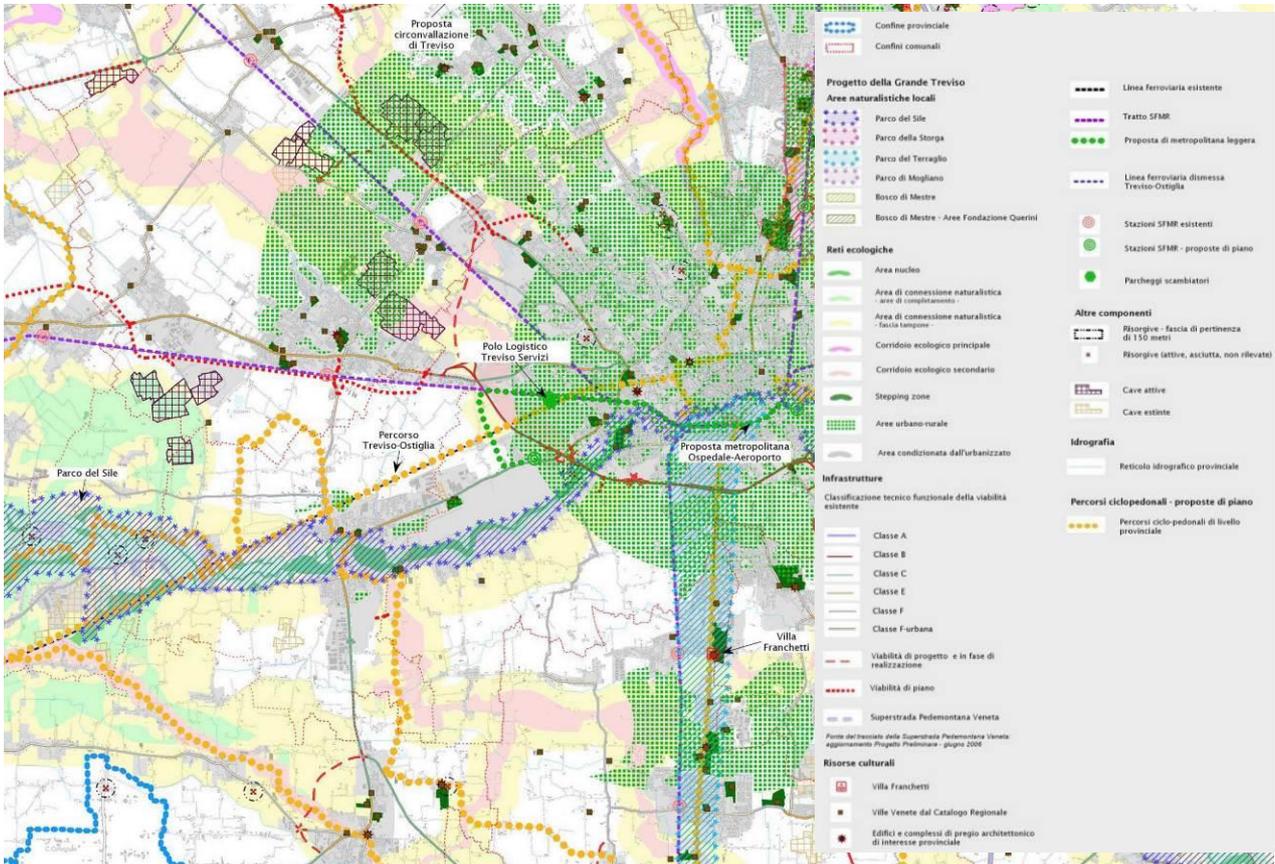


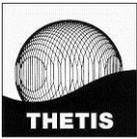
Figura A5-15 Estratto della tavola 4.7 "La Grande Treviso – Il sistema dei Parchi" del PTCP (2010) (cfr. Tavola A5-2 in Allegato).

L'art. 32 "Direttive sulle compensazioni e mitigazioni ambientali" fa presente che lo strumento urbanistico comunale dovrà prevedere idonee procedure di verifica dell'equilibrio ecologico ambientale nel territorio di competenza, disponendo adeguati interventi di compensazione ambientale da realizzarsi in funzione dell'aggravio di carico ambientale determinato, fra l'altro, da "interventi di nuova urbanizzazione" oppure "qualsiasi altro intervento che riduca il valore ecologico ambientale del territorio".

L'art. 34 "Direttive per la tutela del sistema faunistico", di interesse ai fini progettuali, afferma che gli strumenti urbanistici comunali, in riferimento alla tutela del sistema faunistico "propongono azioni di divieto di disturbo e distruzione di esemplari di fauna e di deterioramento dei loro siti di riproduzione e di riposo".

Per quanto riguarda le reti ecologiche, l'art. 35 definisce la rete ecologica come un sistema interconnesso e polivalente di ecosistemi caratterizzati dalla presenza di popolazioni vegetali e/o animali, configurato dal PTCP per le finalità più ampie di: conservazione della natura; tutela della biodiversità; sostenibilità delle trasformazioni insediative territoriali; conservazione delle risorse della naturalità territoriale.

Considerate da questo punto di vista, le componenti strutturali della rete ecologica individuate e perimetrare dal PTCP sono:



- le aree nucleo: aree centrali, entro le quali mantenere nel tempo le specie-guida delle popolazioni (sono comprese le zone SIC-ZPS, IBA, biotopi, aree naturali protette ai sensi della L.394/1991);
- le aree di connessione, che comprendono: le aree di completamento delle aree nucleo; le buffer zone: fasce-tampone di protezione mirate a ridurre i fattori di minaccia alle aree nucleo ed ai corridoi;
- i corridoi: fasce di connessione mirate a consentire lo scambio di individui tra le aree nucleo, così da ridurre il rischio di estinzione delle singole popolazioni locali, che comprendono: corridoi principali, costituiti dai rami più compatti delle aree idonee alla conservazione degli ecosistemi della naturalità, che si diramano da nord verso sud del territorio provinciale, connettendosi inoltre con le reti principali delle province contigue; corridoi secondari, costituiti da fasce più o meno estese che connettono trasversalmente i rami della rete principale, ed alla quale è demandata la funzione prioritaria del miglioramento della qualità ambientale dei sistemi di pianura.
- i varchi, che corrispondono alle strettoie esistenti nella rete, ed alle aree in cui sono in atto processi dinamici di occlusione;
- le stepping zone: isole ad elevata naturalità, tra le quali il PTCP individua anche i parchi delle Ville che integrano la catena di continuità;
- le aree critiche (AC): ambiti nei quali i caratteri della rete, ed in particolare la sua permeabilità, appaiono più fortemente minacciati. Le aree critiche sono considerate d'interesse prioritario per la formazione dei progetti attuativi della rete, al fine di non precludere le potenzialità residue e guidare le nuove trasformazioni verso uno sviluppo equilibrato della rete; ambiti di potenziale completamento della rete ecologica: fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal D.Lvo 42/04.

Infine l'articolo 78 "Direttive per i vincoli militari ed infrastrutturali" afferma che il PTCP riporta nella tavola 1.4 alcuni vincoli anche relativi ad avio superfici ed elisuperfici. In merito, "le amministrazioni comunali, in sede di redazione del PAT, dovranno effettuare una ricognizione del proprio territorio al fine di individuare e localizzare tutti gli elementi che determinano tali tipi di vincoli, tenendo in debita considerazione la presenza di essi ai fini dell'eventuale disciplina di tutela".

Nella Tavola A5-3 in Allegato (cfr. Figura A5-16) si riporta l'estratto della Tavola 1.3b "Aree naturalistiche protette" del PTCP e nella Tavola A5-4 in Allegato (cfr. Figura A5-17) si riporta l'estratto della Tavola 1.4B "Vincoli militari e infrastrutturali".

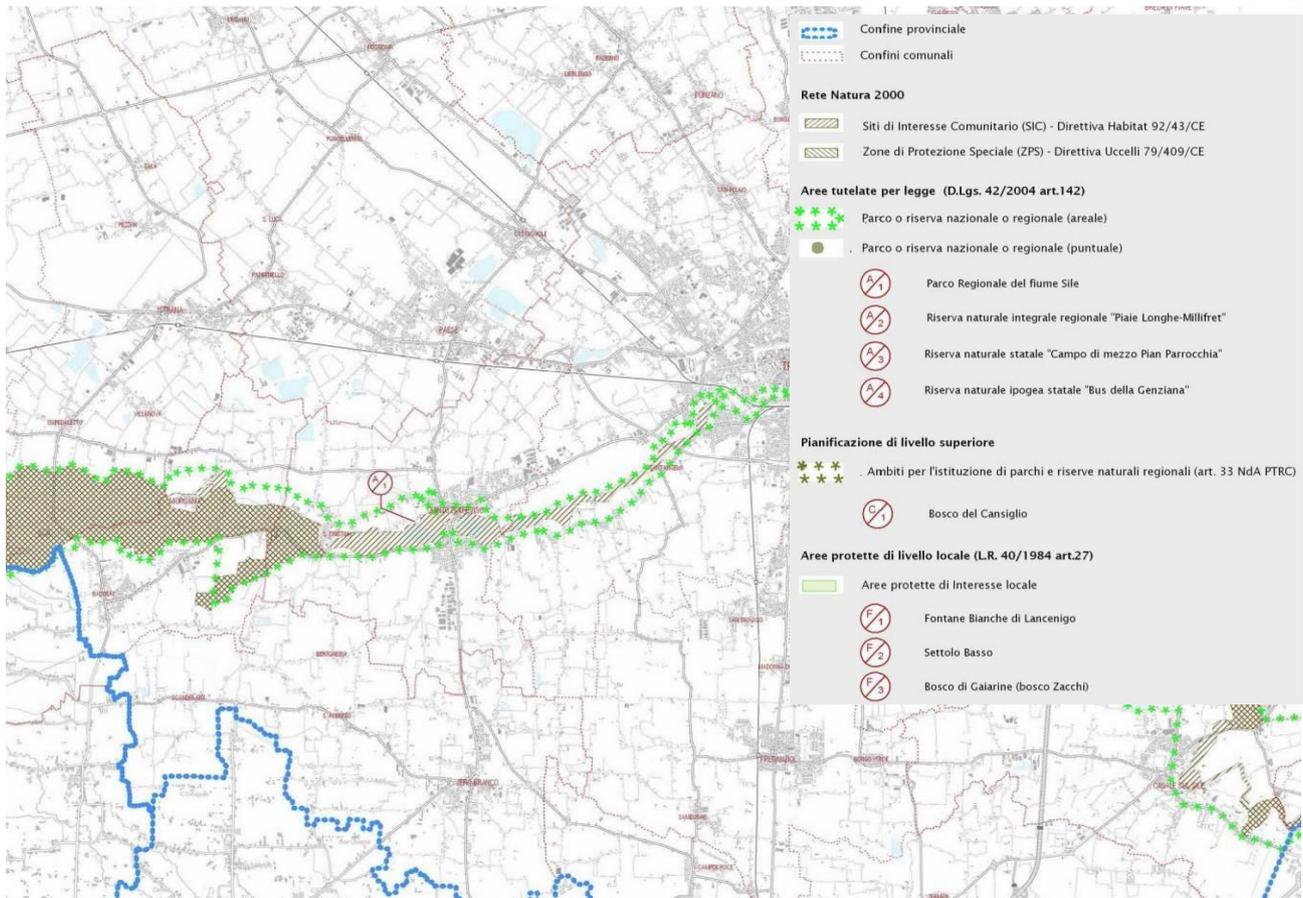


Figura A5-16 Estratto della Tavola 1.3b "Aree naturalistiche protette" del PTCP (2010) (cfr. Tavola A5-3 in Allegato).

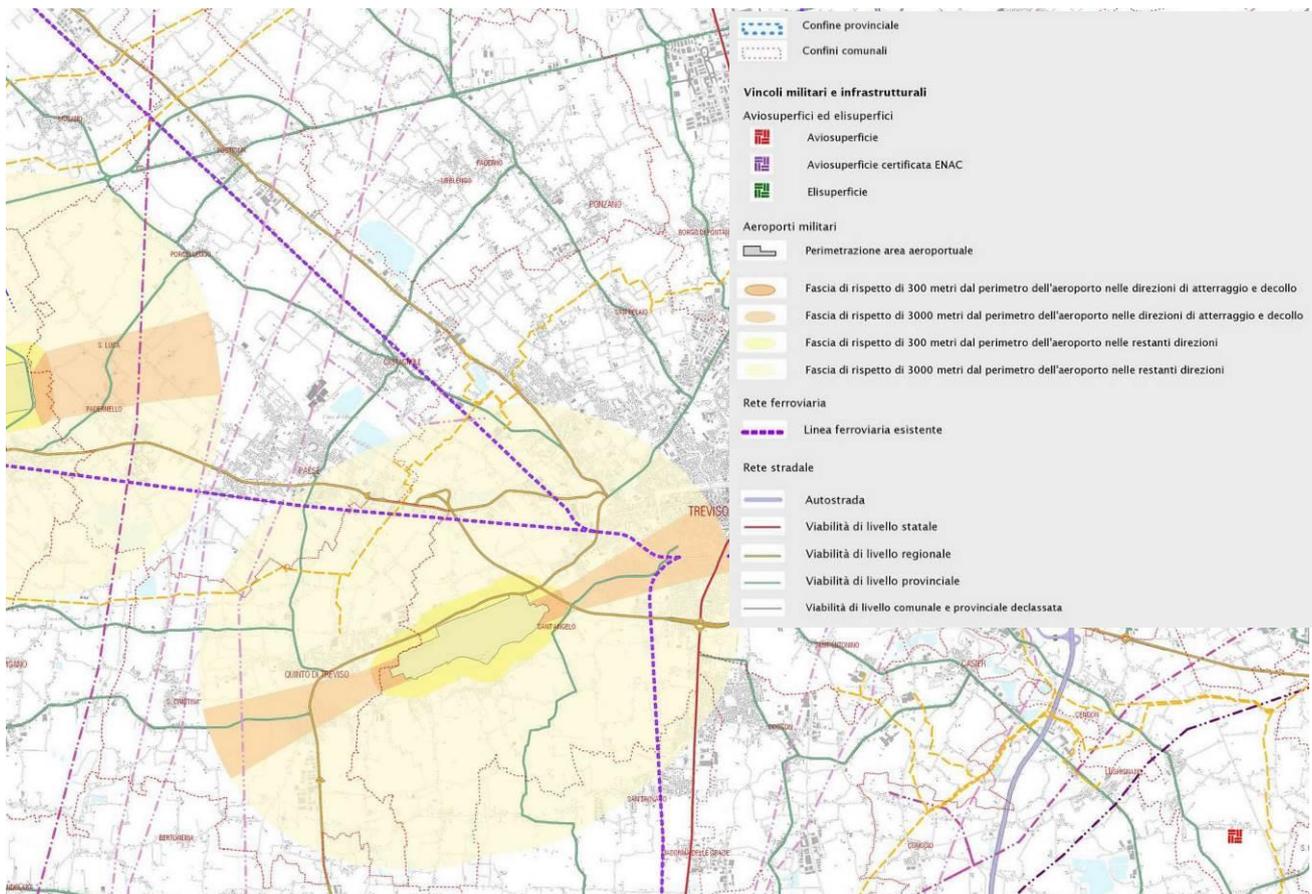


Figura A5-17 Estratto della Tavola 1.4b “Vincoli militari e infrastrutturali” del PTCP (2010) (cfr. Tavola A5-3 in Allegato).

A5.3 Strumenti di pianificazione comunale e intercomunale

Si analizzano nei successivi paragrafi gli strumenti di pianificazione urbanistica del territorio direttamente interessato (Treviso e Quinto di Treviso, ove si estende il sedime aeroportuale) ed indirettamente interessato (Zero Branco) dove invece si possono attendere ricadute nello scenario di sviluppo al 2030.

Si riportano brevemente altresì per i 3 comuni dell’area vasta, Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco, i Piani di Classificazione Acustica, i quali nelle analisi ambientali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – per la componente rumore (elaborato 25101-REL-T103 – RUMORE), sono determinanti per la verifica negli scenari di analisi di condizioni di superamento del clima acustico previsto dai suddetti strumenti.

A5.3.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Treviso

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Treviso è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi in data 27.05.2015, prot. 59853, ratificato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 200 in data 08.06.2015.

La Relazione Tecnica del Piano evidenzia il ruolo strategico rappresentato dal sistema della mobilità e accessibilità per tutto il territorio comunale ma soprattutto per il Centro Storico. In quest’ottica individua due di-



stinte strategie: il miglioramento dell'accessibilità via gomma attraverso il sistema dei parcheggi scambiatori e la necessità di un mix diverso per l'offerta del pubblico trasporto che ponga le condizioni per un miglioramento del servizio su ferro.

Il PAT pone le condizioni per supportare la scelta di un collegamento Est – Ovest, che preveda come stazioni: l'aeroporto "A. Canova" (anche chiamato S. Giuseppe), la stazione di Porta SS. Quaranta, la Stazione Centrale, lo scalo Motta, l'area Appiani e Viale Europa, progetto realizzabile con diverse soluzioni tecnologiche ma caratterizzato dall'interscambio tra Ferrovie dello Stato, Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale ed un sistema di trasporto urbano su sede vincolata (tram), da attuarsi attraverso una totale riqualificazione dell'area della stazione e dell'ex area Camuzzi in modo da creare qui la principale porta di accesso alla città. Questa cerniera trasversale potrebbe alleggerire moltissimo i flussi locali su gomma e contemporaneamente aprire una nuova opportunità nei confronti della struttura aeroportuale. E' infatti un dato provato, secondo il Piano, che i notevoli flussi turistici passati e futuri "sfiorano" il centro di Treviso e raggiungono Venezia ed il resto del Veneto nord-orientale con i mezzi più disparati ed informali (ma sempre e quasi esclusivamente su gomma). Di qui la necessità di catturare tali flussi, fornire in centro e nella periferia di Treviso una adeguata ricettività, assicurare un accesso a Venezia via ferrovia alternativo a mezzi su strada, trattenere e proporre la risorsa commerciale del centro storico quasi come fosse il duty free dell'aeroporto stesso.

Il PAT suddivide il territorio comunale in 11 Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) fra cui l'ATO n. 6 – S. Giuseppe – Aeroporto.

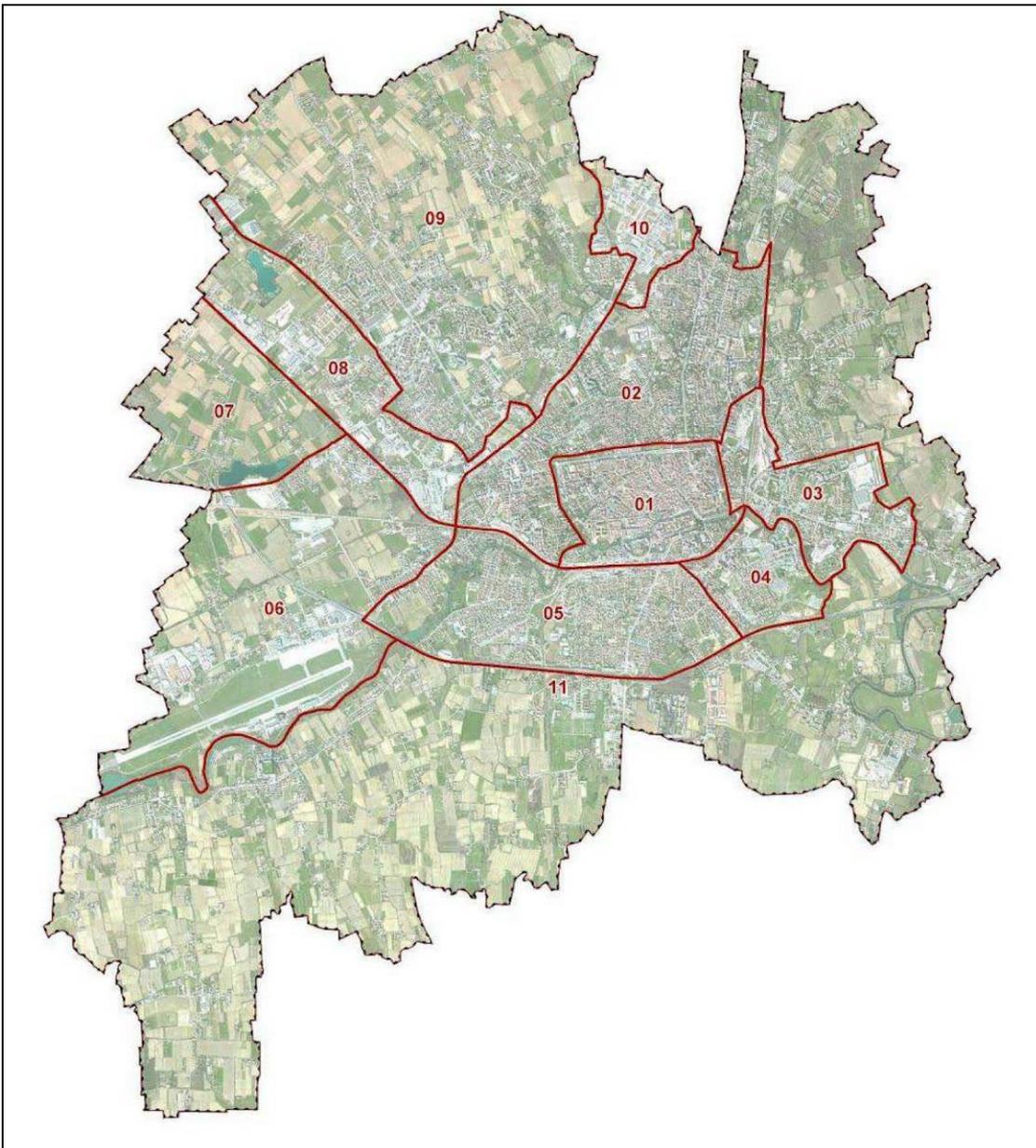
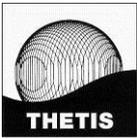


Figura A5-18 ATO in cui è diviso il Comune di Treviso, (Fonte: Relazione tecnica, PAT del Comune di Treviso, 2015).

All'interno di ogni ATO sono individuati:

- i centri storici: così come perimetrati anche nelle tavole dei vincoli e delle invariati;
- gli ambiti di urbanizzazione consolidata: rappresentativi dei contesti territoriali di “completamento” dotati delle principali opere di urbanizzazione, all'interno dei quali sono sempre possibili interventi di nuova costruzione e di ampliamento di edifici esistenti, nonché interventi di riqualificazione e riconversione le cui puntuali definizioni, modalità di intervento, destinazioni d'uso e indici edilizi, vengono precisati in sede di PI (Piano degli Interventi);



- le aree di trasformazione: sono definite dalle linee preferenziali di sviluppo insediativo che individuano le porzioni di territorio in cui inserire, in sede di PI, le principali aree di espansione, sulla base dei criteri di dimensionamento complessivi previsti per ogni ATO. L'ulteriore sviluppo urbanistico derivante dal dimensionamento viene pertanto indirizzato verso soluzioni che privilegino prioritariamente gli interventi di recupero e di riconversione dell'esistente e di riqualificazione di aree degradate, con particolare riguardo agli ambiti strategici soggetti a programmi complessi di cui all'art. 20.6 delle Normative di attuazione del Piano.

In particolare, il PAT per l'ATO n. 6 S. Giuseppe-Aeroporto intende (cfr. Figura A5-18):

- completare le previsioni per Treviso Servizi come polo intermodale e logistico ma anche come nuova sede per lo stadio Tenni;
- creare un parcheggio scambiatore in corrispondenza della stazione di partenza del tram lungo il tracciato della Treviso Ostilia (parte in quota sino a S. Quaranta, parte a terra sino alla Stazione centrale e oltre);
- completare il quarto tronco della tangenziale e la viabilità strutturale verso viale della Repubblica.

In particolare per quanto concerne la viabilità, il PAT esplica sinteticamente gli interventi che interessano la nostra area di studio (cfr. Figura A5-19):

- (a) il prolungamento di viale della Repubblica fino ad intercettare viale della Serenissima scavalcando la linea ferroviaria;
- (b) il collegamento di via della Serenissima con la SR 53 via Castellana scavalcando la linea ferroviaria;
- (c) la nuova interconnessione con la SR 53 Tangenziale di Treviso tra l'attuale svincolo con via Noalese e lo svincolo con via Castellana;
- (d) il collegamento tra il nuovo svicolo e via Noalese in corrispondenza dell'attuale parcheggio sosta lunga dell'aeroporto (nei pressi della concessionaria Nord Mec);
- (e) intersezione tra la nuova bretella (d) e la SR515 via Noalese.

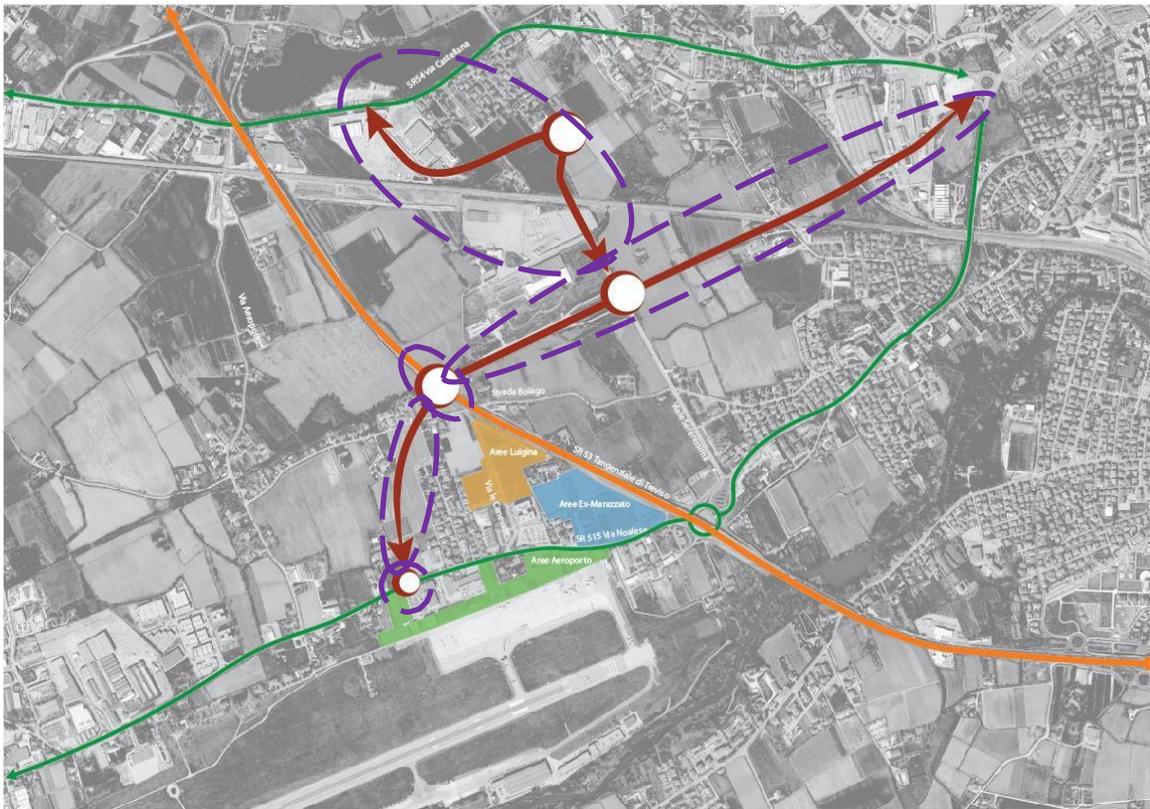


Figura A5-19 Schematizzazione degli interventi sulla viabilità previsti dal Piano di Assetto del Territorio.

Inoltre, il Piano individua l'aeroporto come contesto territoriale n. 1 destinato alla realizzazione di programmi complessi, le cui aree di interesse sono rappresentate nella figura successiva.

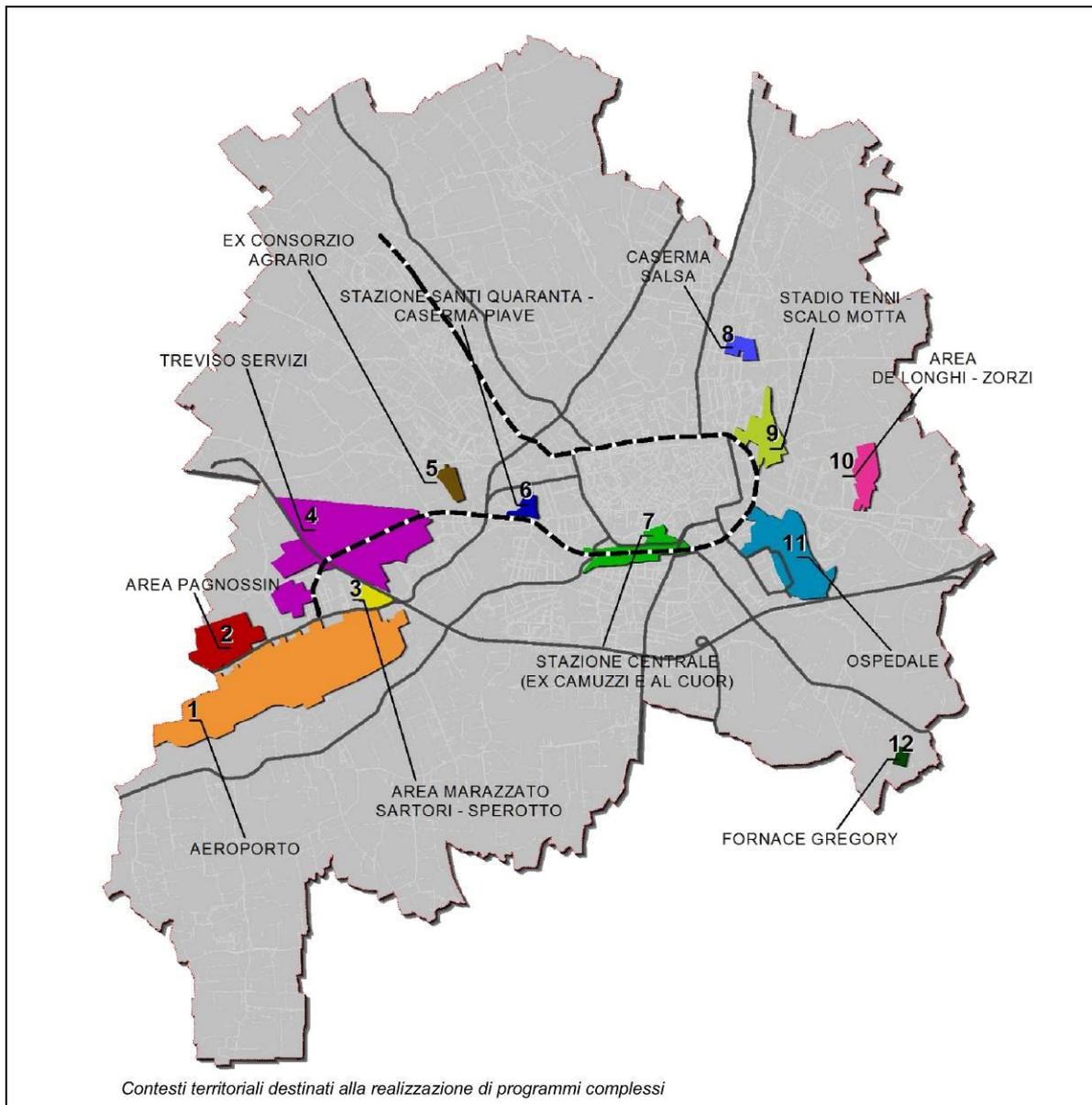


Figura A5-20 Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi (Fonte: Relazione tecnica, PAT del Comune di Treviso, 2015).

Come direttive per il PI, il PAT individua previsioni compatibili per le aree Pagnossin e Marazzato.

Di particolare interesse quanto previsto per le aree contermini l'aeroporto di futura espansione nei comparti denominati Ex-Marazzato e Luigina.

I due suddetti comparti urbani rappresentano:

- una ristrutturazione/riconversione dell'area commerciale precedentemente occupata dalla concessionaria auto Marazzato per un totale di circa 16'000 m²;
- un nuovo Piano di Lottizzazione denominato Luigina, che prevede al suo interno diverse destinazioni d'uso per un totale di oltre 40'000 m².

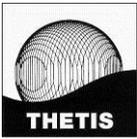
La Figura A5-21 rappresenta schematicamente i comparti oggetto di intervento, esistenti (aeroporto e pertinenze) o di futura realizzazione (interventi Ex-Marazzato e Luigina), e la viabilità interessata in via prioritaria dalle nuove realizzazioni (SR 515 Noalese, via Le Canevare, via della Serenissima, Strada Boiago).



Figura A5-21 Inquadramento territoriale delle aree Ex-Marazzato e Luigina (Fonte: “Studio di traffico sulla riorganizzazione della viabilità connessa alle aree AerTre Aeroporto di Treviso, AirCenter, Ex-Marazzato” redatto dalla Società TRT TRASPORTI E TERRITORIO – 2016, Allegato alla Relazione di Piano).

Come riportato dall'art. 13 e relativi commi della Normativa di Attuazione del PAT, la tavola 01 del Piano (cfr. Figura A5-22, cfr. Tavola A5-5 in Allegato) individua i vincoli culturali, paesaggistici, ambientali e geologici. Si può osservare che il sedime aeroportuale lambisce un'area vincolata come bene culturale (Villa Veneta⁹, art. 13.1) e confina con l'Ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile e quindi con aree indicate come Parchi e Riserve nazionali o regionali ai sensi dell'art. 142, primo comma, lett. f) del D.Lvo n. 42/2004 (art. 13.3.4) e Ambiti naturalistici di livello regionale ai sensi dell'art. 19 delle Norme di Attuazione del PTRC 1992 (art. 13.5.2). Inoltre, il sedime lambisce il sito della rete Natura 2000 (art. 13.4.1) denominato IT3240028 “Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest”, sia Immobili ed aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo n. 42/2004 (art. 13.3.1). Il sedime aeroportuale rientra negli ambiti dei corsi d'acqua vincolati ai sensi dell'art.142 primo comma, lett c) del D.Lvo n. 42/2004 (art. 13.3.2) e zone di tutela relativa all'idrografia principale (art. 17) mentre, per quanto riguarda le aree a pericolosità idraulica identificate dal PAI (Legge n. 267/98 – Legge n. 365/00), l'area pertinente al corso fluviale del Sile viene indicata come “F-Ambito Fluviale” (art. 13.5.4).

⁹ Si tratta della Villa Brilli (ora Busatto, dal nome della famiglia divenutane proprietaria agli inizi del '900), dimora settecentesca di grande valore storico e pregio architettonico inserita nell'elenco dell'Istituto Regionale Ville Venete. Classificata residenza di villeggiatura, è composta da un corpo centrale affiancato da due barchesse, da un oratorio e una cappella privata. Originariamente adibita a “frasca” oggi la villa ospita un ristorante.



In particolare, il citato art. 13.1 afferma che gli immobili segnalati non possono essere distrutti, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico, oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione.

L'art. 13.3.4 sottolinea che il PAT recepisce le previsioni del Piano Ambientale del Parco del Sile mentre l'art. 13.5.2 afferma che in tali aree il Comune in sede di PI, di concerto con la Provincia e con il Genio Civile, prevede, nel rispetto di un ottimale funzionamento idraulico del corso d'acqua, azioni volte alla tutela della risorsa idrica, promuovendo la creazione di boschetti, siepi e fasce tampone da inserire nelle vicinanze dei corsi d'acqua e nella rete idrografica afferente; alla tutela e valorizzazione delle formazioni vegetali esistenti, per un aumento della biodiversità; alla realizzazione di percorsi ed itinerari naturalistici e storico-culturali per il tempo libero, valorizzando le emergenze naturalistiche ed architettoniche collegate.

Per quanto riguarda i siti della rete Natura 2000, l'art. 13.4.1 indica che il PI deve prevederne forme di tutela e valorizzazione con particolare riferimento al mantenimento di uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie di cui alle Direttive 92/43/CE e 2009/147/CE e al mantenimento di produzioni agricole tradizionali e a basso impatto ambientale. Le forme di tutela e valorizzazione dei siti Natura 2000 sono sviluppati coerentemente con la legislazione vigente ed in linea con le proposte degli strumenti di pianificazione connessi alla gestione dei siti medesimi. Per i piani, progetti e interventi che singolarmente o congiuntamente ad altri possono avere incidenze significative negative sui siti della rete Natura 2000 dovrà essere verificato il rispetto della procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 e ss.mm.ii. e della normativa regionale vigente in materia (DGR Veneto n. 2299/2014).

L'art. 13.3.1 individua fra le aree di interesse pubblico vincolate il corso del fiume Sile e l'art. 13.3.2 evidenzia che lo stesso e le relative sponde-piedi degli argini, per una fascia di m 150 ciascuno, sono sottoposte a vincolo paesaggistico. In tal caso il Piano di Assetto del Territorio promuove la valorizzazione delle opere idrauliche di interesse storico-ambientale per il loro valore intrinseco e per il ruolo svolto dalle stesse nell'ecosistema naturale. A tal fine, compatibilmente con le esigenze di regolare il deflusso delle acque, favorisce il mantenimento delle opere idrauliche di derivazione, il restauro delle opere di difesa, pozzi e fontane di interesse storico, il ripristino di mulini ed altre attività idroproduttive di interesse storico, comunque compatibili con le caratteristiche paesaggistiche ed ambientali. Il PI provvede al completo censimento delle opere idrauliche di interesse storico - ambientale sopra descritte, ed a completare la disciplina.

L'art. 17 indica le zone di tutela ai sensi dell'art. 41 della LR n. 11/2004, fra le quali i corsi d'acqua, specchi lacuali e zone di tutela dell'idrografia principale individuate dalla citata tavola 01 (cfr. Figura A5-22 e Tavola A5-5 in Allegato). In merito, il PAT individua la rete idrografica su cui promuovere azioni di tutela e valorizzazione. Infine l'art. 13.5.4 indicando il corso fluviale del Sile come "Ambito fluviale-F" dal punto di vista della pericolosità idraulica, afferma in linea generale che tutti gli interventi, opere, attività consentiti dal Piano o autorizzati dopo la sua approvazione devono essere comunque tali da mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica o migliorarle, agevolare e comunque non impedire il deflusso delle piene, non ostacolare il normale deflusso delle acque e non aumentare le condizioni di pericolo a valle o a monte dell'area interessata.

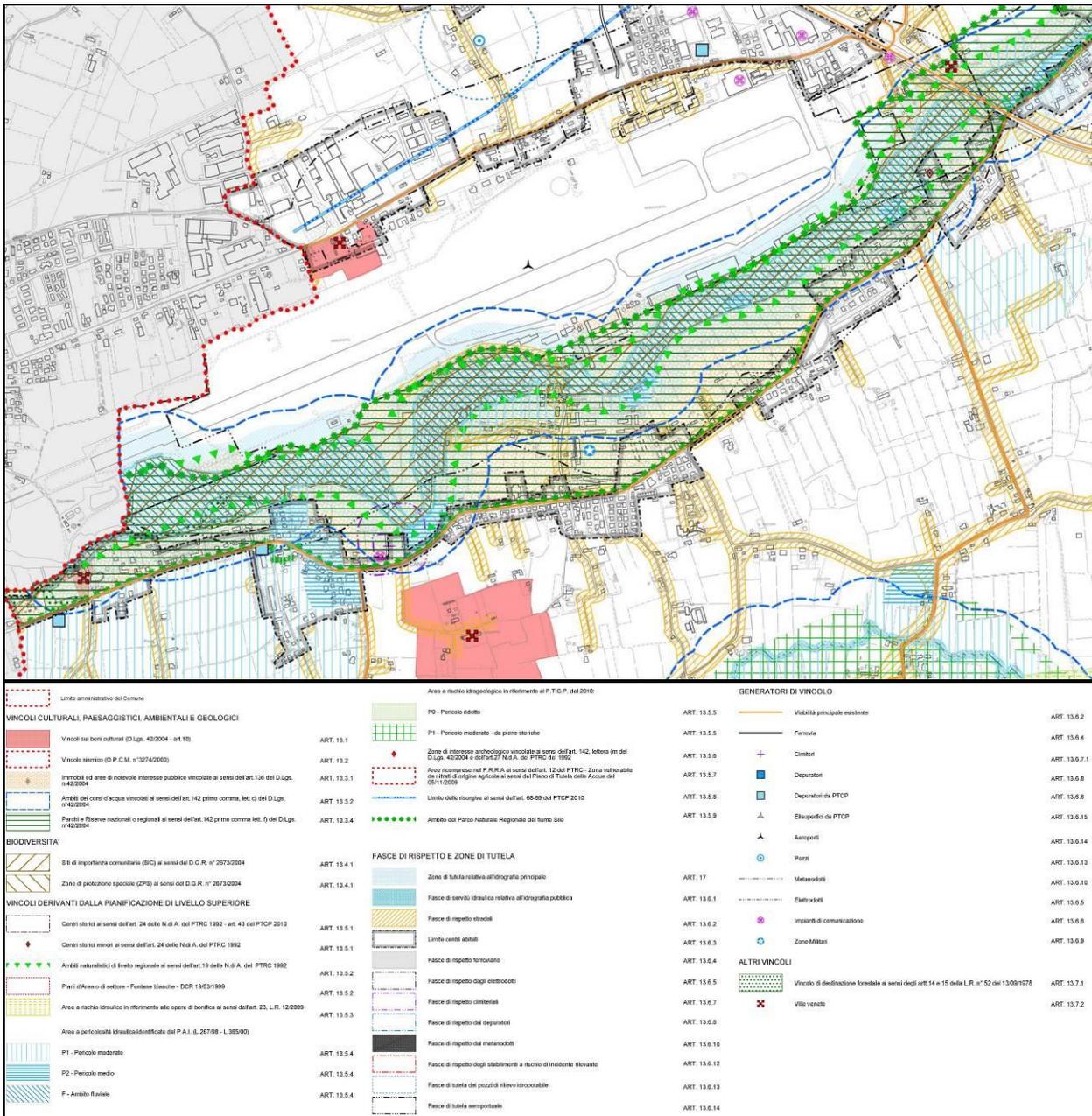
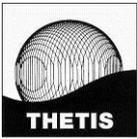


Figura A5-22 Estratto della tavola 01 Carta dei vincoli e della pianificazione sovraordinata (PAT del Comune di Treviso, 2015) (cfr. Tavola A5-5 in Allegato).

Il PAT nella tavola 02 “Carta delle invarianti geologiche, paesaggistiche, ambientali e storico monumentali” (cfr. Figura A5-23 e Tavola A5-6 in Allegato) individua le invarianti di natura geologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, per le quali non opera il principio della temporaneità o della indennizzabilità.

Per la parte di nostro interesse, il sedime aeroportuale a nord confina con un’area indicata come invariante di natura storico monumentale e architettonica, cioè la Villa Veneta e il suo ambito, già segnalata in precedenza (cfr. nota n. 9 di pag. 47), normata dall’art. 14.4.4, individuata nella pubblicazione dell’Istituto regionale per le Ville Venete, come luogo notevole del paesaggio, ai sensi dell’art. 40 comma 4 della LR n. 11/2004.



Prospiciente alla villa, viene indicata l'invariante "Isola ad elevata naturalità (stepping stones)", normata dall'art. 14.3.8, ove si afferma che queste isole completano gli elementi di discontinuità dei corridoi ecologici attraverso aree naturali minori poste in maniera strategica in grado di offrire rifugio e nutrimento per gli organismi mobili, andando così a costituire un supporto valido per il loro trasferimento.

Inoltre da segnalare la presenza, in prossimità della testata di pista 25, di una risorgiva, normata dall'art. 14.1.1, individuata in conformità al PTCP (cfr. par. A5.2.9), ove nell'area occupata dalle risorgive attive (risorgenza e ripe) ed entro una fascia di 50 metri da essa, è vietato qualsiasi intervento, a meno che non sia finalizzato ad un miglioramento dello stato ottimale della risorsa, dell'indice di funzionalità o comunque alla sua manutenzione, dovendo in ogni caso essere salvaguardato il pubblico accesso alla risorsa. A tal fine, entro la fascia di 50 metri dalla risorgiva sono in ogni caso consentiti interventi finalizzati alla valorizzazione degli ecosistemi e della vegetazione, nonché all'accessibilità ai soli scopi di monitoraggio e didattica; l'accessibilità dovrà comunque garantire il controllo e la regolazione della pressione antropica sull'ecosistema. Sono comunque garantiti interventi di manutenzione delle reti esistenti. Inoltre, nell'area immediatamente adiacente alla risorgiva, e per una fascia di m 150, computati a partire dal ciglio superiore delle ripe, qualsiasi intervento edilizio deve attestare con specifica relazione la mancanza di effetti pregiudizievoli sullo stato ottimale o l'indice di funzionalità della risorsa.

Più a sud per la parte del sedime che lambisce il Parco Naturale Regionale del fiume Sile, si evidenziano una serie di invarianti di natura ambientale.

In particolare, l'invariante relativa all'idrografia principale (corsi d'acqua) normata dall'art. 14.3.1, ove in tali ambiti sono consentite le sole opere attinenti al regime idraulico, alle derivazioni d'acqua, agli impianti di depurazione, ecc., nonché le opere necessarie all'attraversamento dei corsi d'acqua, mediante le seguenti azioni: tutela e valorizzazione, con interventi di rinaturalizzazione (anche con la loro inclusione nella rete ecologica come corridoi); valorizzazione delle relazioni con il contesto, quali percorsi pedonali; aree attrezzate per il tempo libero, ecc..

L'invariante relativa al Parco Naturale Regionale del fiume Sile è normata dall'art. 14.3.2.1 dove si precisa che l'ambito per Parco Naturale Regionale del fiume Sile coincide con il perimetro definito nel Piano Ambientale ed individuato ai sensi dell'art. 3 della LR n. 8/91. I contenuti e le finalità sono quelli previsti dalle Norme di Attuazione del Piano Ambientale approvato con Delibera del Consiglio Regionale (DCR) n. 22/2000 e modificato con DCR n. 58/2007, e delle varianti di adeguamento del PRG di Treviso allo stesso Piano. Tutti gli interventi da effettuare nell'ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile sono regolamentati dal combinato disposto delle Norme Tecniche ed elaborati cartografici del PAT e dalle Norme di Attuazione ed elaborati cartografici del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del fiume Sile. In caso di discordanza, la disciplina del Piano Ambientale prevale su quella del PAT.

Riguardo alla rete ecologica comunale, si segnala in particolare l'invariante relativa all'Area Nucleo (Core Area) normata dall'art. 14.3.5 ove si afferma che il Piano recepisce le aree nucleo appartenenti alla rete ecologica regionale e localizzate all'interno del territorio comunale, costituite dai siti della rete Natura 2000, individuati ai sensi delle Direttive 2009/147/CEE e 92/43/CEE, così come individuate e normate all'art. 13.4.1 delle normative tecniche, sopra menzionati. In queste aree la tutela della biodiversità è perseguita attraverso misure atte a salvaguardare il sistema nel suo insieme. Il PI promuove interventi finalizzati alla salvaguardia e valorizzazione delle biodiversità da attuarsi di concerto con gli Enti Pubblici ed i soggetti interessati, anche mediante il supporto a pratiche agricole e di gestione rurale. Gli interventi nelle aree nucleo, dovranno essere compatibili con le misure di conservazione e la normativa dei piani di gestione dei siti della rete Natura 2000. Nelle aree nucleo i progetti che implicano modificazione di usi, funzioni, attività in atto sono soggetti a valutazione di Incidenza (VINCA) ai sensi della normativa statale e regionale in materia. Inoltre, viene indica-

ta l'invariante Aree di connessione naturalistica - Aree di completamento del nucleo normata dall'art. 14.3.6. Il PAT in questo caso individua le buffer zone (fasce tampone) e le aree di completamento del nucleo mirate a ridurre i fattori di minaccia e afferma che in sede di PI si dovranno perseguire tutta una serie di direttive e prescrizioni per le varie attività ammesse nell'area.

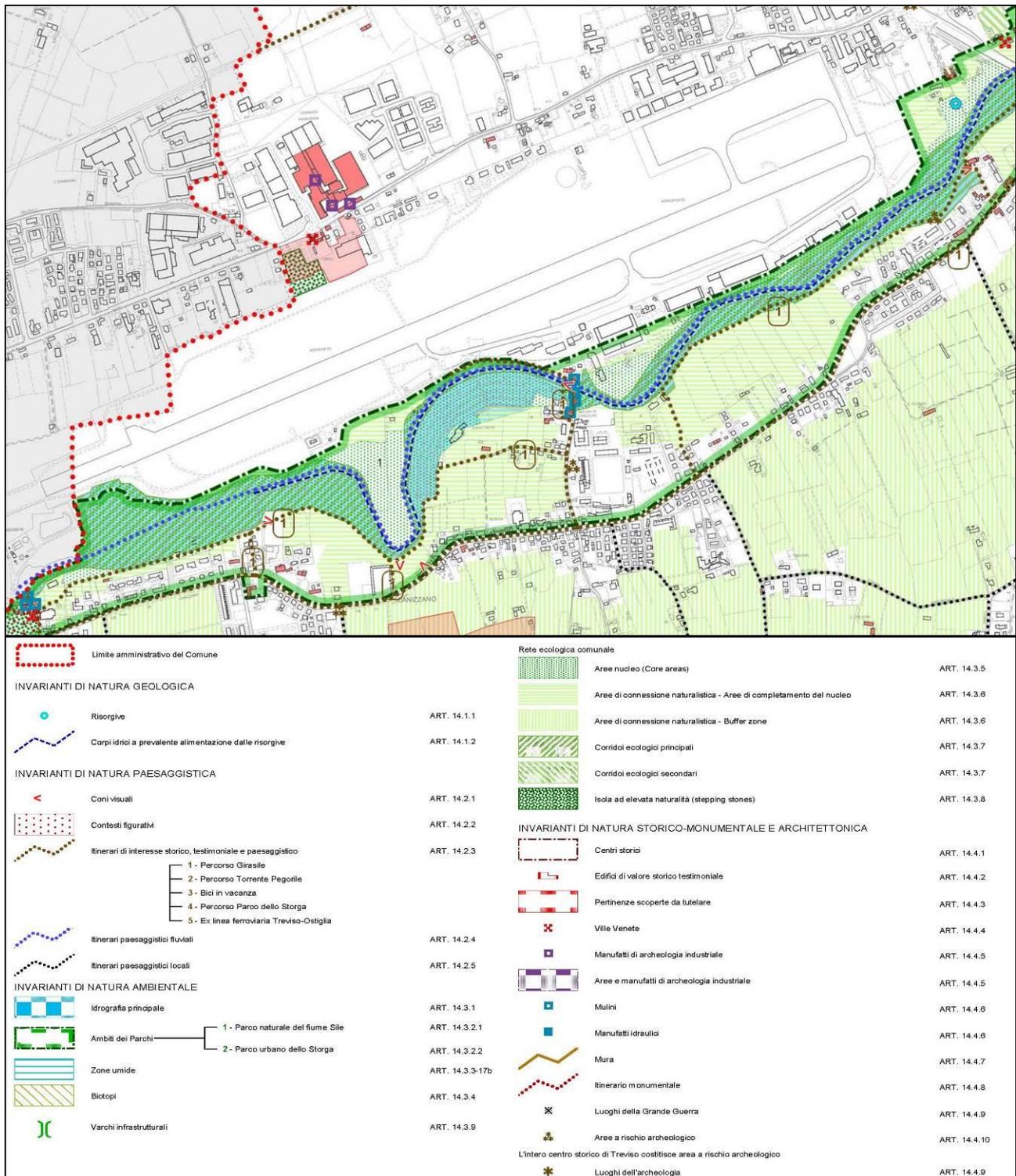
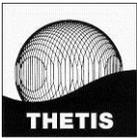


Figura A5-23 Estratto della tavola 02 Carta delle Invarianti geologiche, paesaggistiche, ambientali e storico monumentali (Fonte: PAT del Comune di Treviso, 2015) (cfr. Tavola A5-6 in Allegato).

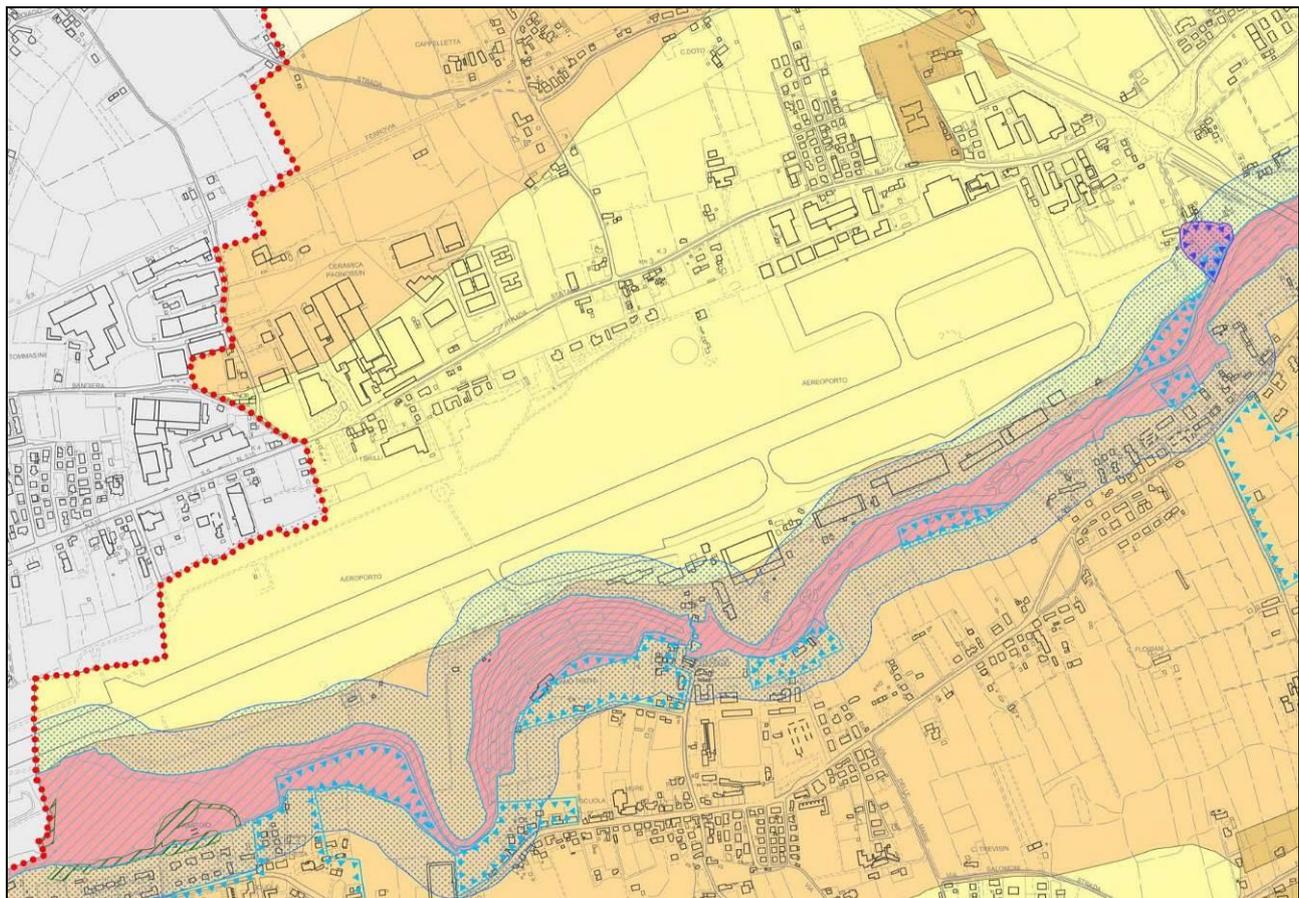


All'art. 15 "Compatibilità geologica ai fini urbanistici della normativa di attuazione del Piano", si afferma che ai fini della salvaguardia del patrimonio ambientale, della sicurezza del territorio e delle relative opere infrastrutturali, la tavola 03 del PAT (cfr. Figura A5-24 e Tavola A5-7 in Allegato) definisce l'idoneità del territorio alla trasformazione urbanistica, mediante la sua classificazione in terreni idonei, terreni idonei a condizione e terreni non idonei, indicando le aree in cui sono attivi fenomeni geologici, idraulici e sismici, tali da condizionare la trasformabilità urbanistica.

In particolare, l'area aeroportuale viene indicata come terreno idoneo a condizione di tipo B e normata dall'art. 15.2.2 che indica aree con falda sub-affiorante (soggiacenza minore di 5 m dal p.c.) e possibilità di allagamenti, a morfologia relativamente elevata (dossi) e costituite in prevalenza da depositi sabbiosi. Fra le prescrizioni per tali aree si sottolinea che la ricostruzione dell'assetto idrostrutturale deve definire i corpi idrici sotterranei interessati dall'opera; i rapporti idraulici presenti tra eventuali falde diverse; conformazione e soggiacenza della superficie piezometrica, nonché l'azione che l'opera stessa avrà sulle condizioni di equilibrio iniziale. Infatti tali aree sono caratterizzate dalla presenza di una falda superficiale le cui oscillazioni potrebbero interessare le quote di fondazione o causare fenomeni di saturazione dei terreni con conseguente peggioramento dei parametri geotecnici. In occasione di escavazioni (per scantinati, rete fognaria, sottopassi, ecc.) è probabile insorgano problemi tali da rendere necessari sistemi di drenaggio (well point) e impermeabilizzazioni, di cui sarà d'obbligo valutare l'interferenza con le abitazioni limitrofe. Per le aree interessate da fenomeni di allagamento o difficoltà di drenaggio ricorrente, l'idoneità geologica è legata alle indicazioni e prescrizioni contenute nel paragrafo seguente di questa relazione, a proposito delle aree soggette a dissesto idrogeologico per esondazione o periodico ristagno idrico.

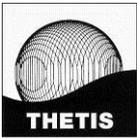
Il sedime aeroportuale, come già ricordato in precedenza, confina a sud con l'ambito del parco regionale del fiume Sile e la tavola 03 del PAT identifica zone di tutela relativa all'idrografia principale e terreni idonei a condizione di tipo C normati dall'art. 15.2.3. Tali terreni sono ubicati in aree con falda sub-affiorante, a morfologia relativamente depressa (bassure) e costituite in prevalenza da depositi argillosi. Fra le prescrizioni, le mediocri caratteristiche geotecniche, soprattutto degli strati più superficiali, rendono necessaria un'approfondita conoscenza delle caratteristiche geotecniche, chimiche e chimico-fisiche dei sedimenti interessati, che possono costituire un'insidia per interventi edilizi o infrastrutturali. Valgono pertanto le notazioni tecniche dei tipi di condizionalità precedenti, aggravati dalla specificità dei sedimenti interessati, che possono costituire un'insidia per interventi edilizi o infrastrutturali.

Subito a nord della Noalese vi è un'area, attualmente occupata dal parcheggio P4 comunale, che ricade in terreni idonei a condizione di tipo D, normati dall'art. 15.2.3, cioè in aree con falda sub-affiorante e in corrispondenza di ex-cave ripristinate variamente colmate con materiali di riporto di spessore variabile. In tali terreni vengono richieste approfondite analisi delle caratteristiche geotecniche, chimiche e chimico-fisiche dei terreni interessati da eventuali interventi, nel caso allegate a una caratterizzazione ambientale dei siti, per la verifica dei materiali utilizzati per la colmata e le modalità della sistemazione stessa. In ambito di PI dovranno essere previste indagini in situ e monitoraggio del livello di falda, con prelievo di campioni sino a profondità congrue con la tipologia di interventi; definendo la geometria degli scavi e dei riporti; indicando la compatibilità delle trasformazioni previste.



	Limite amministrativo del Comune	
COMPATIBILITA' GEOLOGICA AI FINI URBANISTICI		
	Terreni idonei	ART. 15.1
	Terreni idonei a condizione tipo A	ART. 15.2.1
	Terreni idonei a condizione tipo B	ART. 15.2.2
	Terreni idonei a condizione tipo C	ART. 15.2.3
	Terreni idonei a condizione tipo D	ART. 15.2.4
	Terreni non idonei	ART. 15.3
AREE A DISSESTO IDROGEOLOGICO		
	Aree esondabili o a ristagno idrico	ART. 16.1
	Aree di risorgiva	ART. 16.2
ZONE DI TUTELA (L.R. 11/2004 - art. 41)		
	Corsi d'acqua e specchi lacuali	ART. 17
	Zone di tutela relativa all'idrografia principale	ART. 17
	Aree boschive o destinate a rimboscimento	ART. 17

Figura A5-24 Estratto della tavola 03 Carta delle Fragilità geologiche, idrogeologiche e zone di tutela (Fonte: PAT del Comune di Treviso, 2015) (cfr. Tavola A5-7 in Allegato).



La tavola 04 del PAT “Carta delle trasformabilità, azioni strategiche, valori e tutele” (cfr. Figura A5-25 e Tavola A5-8 in Allegato) identifica l’area aeroportuale come “Servizi ed attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza consolidati” e fa riferimento all’art. 21 della normativa di attuazione. Il PI, in coerenza ed in attuazione del PAT, provvede a definire e localizzare le opere ed i servizi pubblici; a disciplinare gli interventi ammissibili, le modalità di trasformazione urbanistica, le destinazioni d’uso ed i parametri edificatori, anche utilizzando gli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio, della compensazione, degli accordi pubblico-privati e di programma, definendo gli ambiti, allo scopo di generare al loro interno il plusvalore necessario, in tutto o in parte, alla realizzazione/potenziamento dei servizi ed attrezzature pubbliche previste, nel rispetto comunque del dimensionamento strategico del PAT. Per le attrezzature esistenti il PI potrà prevedere interventi di miglioramento qualitativo delle strutture, con possibilità di potenziamento delle stesse.

L’area aeroportuale risulta essere pure un contesto territoriale destinato alla realizzazione di programmi complessi, identificato con il n. 1 (vedasi anche Figura A5-20) e normato dall’art. 20.6 della normativa di attuazione. In tale articolo si afferma riguardo l’aeroporto che “il Piano riconosce la funzione di infrastruttura di servizio rappresentata dall’ambito dell’aeroporto, per la quale viene prospettato il potenziamento del sistema della mobilità di collegamento con il centro e con le principali aree strategiche individuate dal Piano. Il PI potrà prevedere all’interno di quest’ambito un potenziamento delle attrezzature aeroportuali quali opere ed edifici correlati all’attività dell’aeroporto”.

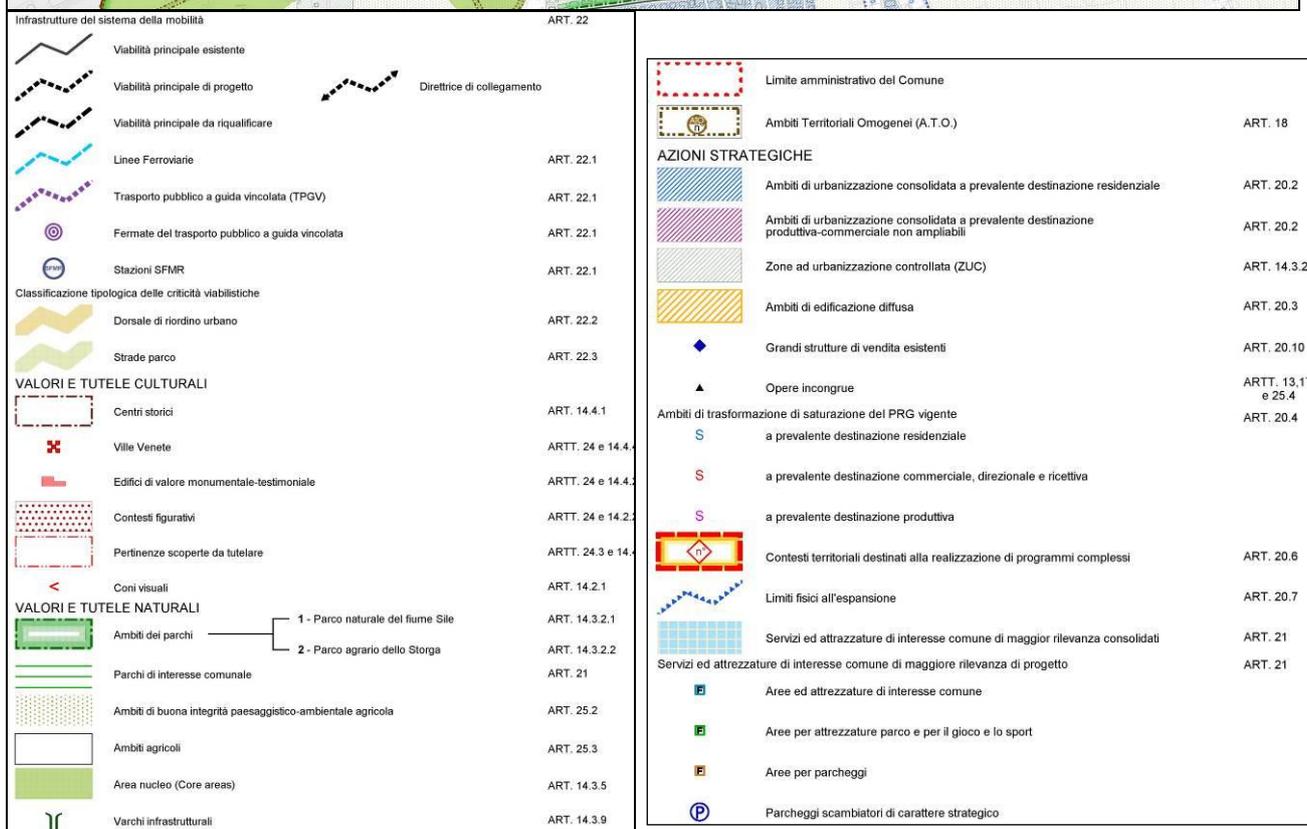
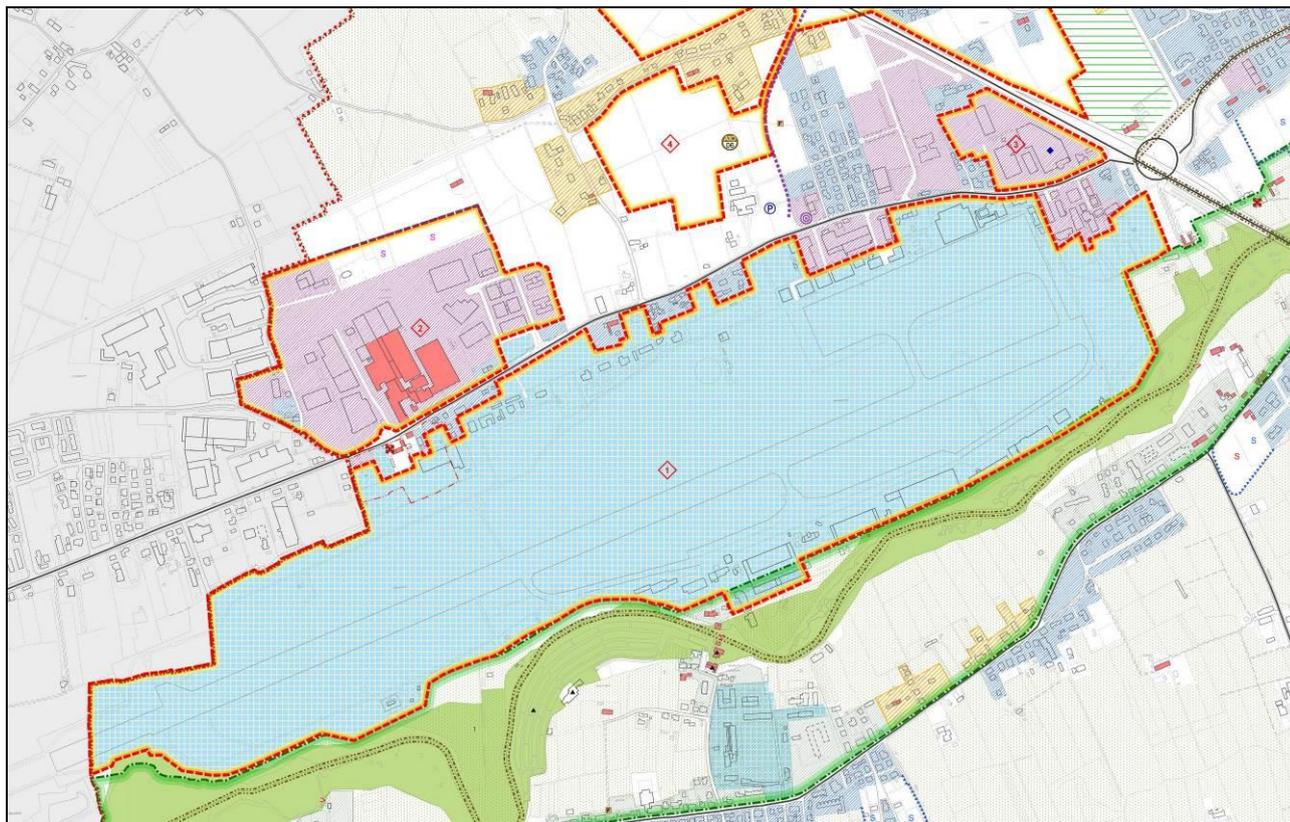
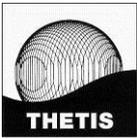


Figura A5-25 Estratto della tavola 04 Carta delle trasformabilità, azioni strategiche, valori e tutele (Fonte: PAT del Comune di Treviso, 2015) (cfr. Tavola A5-8 in Allegato).



A5.3.2 Piano degli Interventi del Comune di Treviso

Dopo la conclusione delle procedure approvative del PAT, in data 3 luglio 2015, l'amministrazione comunale ha dato avvio alla pubblicazione del bando europeo per la redazione del **Piano degli Interventi**. La prima attività da porre in essere, secondo le disposizioni dell'art. 18 della LR 11/04, che disciplina il procedimento di formazione del Piano degli Interventi, è la predisposizione del Documento del Sindaco. A tal fine, nella seduta di Giunta Comunale del 26.08.2015, a seguito di comunicazione n. 404, l'Amministrazione Comunale ha assunto la decisione di avviare un percorso di "informazione e di ascolto" per l'ottenimento delle indicazioni che sarebbero pervenute da parte della cittadinanza. Tale percorso si è concluso e attualmente l'amministrazione comunale sta avviando la progettazione del PI.

In considerazione dell'art. 48 della LR n. 11/2004, comma 5bis, per il quale "a seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio (PAT), il piano regolatore generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa piano degli interventi", si ritiene opportuno analizzare le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso.

A5.3.3 Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso è stato approvato definitivamente dalla Regione Veneto con deliberazione della Giunta Regionale n. 2039 del 2 luglio 2004. Successivamente negli anni è stato interessato da diverse specifiche Varianti.

Per quanto riguarda l'area di interesse, il PRG indica l'area di sedime come F6/1 zona per attrezzature ed impianti pubblici. In particolare l'area è normata dall'art. 73 – Sottozona F.6 - Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. La sottozona F.6 come riportato al punto 1.1 dell'articolo sopracitato "comprende le aree interessate da speciali attrezzature che possono essere oggetto d'intervento da parte di soggetti pubblici, o privati con finalità pubbliche, o aziende erogatrici di servizi pubblici (enti statali, nazionali e territoriali), anche con le procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/77"¹⁰. Fra le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe ("A. Canova", ndr.). Riguardo le modalità di intervento, al punto 3.1 si prevede che le "volumetrie, le altezze massime degli edifici sono consentite secondo le esigenze funzionali di ciascuna struttura. Il progetto, concernente nuove strutture, sarà esteso all'intera sottozona, mediante la redazione di uno studio generale che dimostri l'inserimento urbanistico ed ambientale dei nuovi volumi". Mentre al punto 3.2 si afferma che per le "aree ed i fabbricati esistenti, si interviene tramite intervento edilizio diretto e sono ammessi i seguenti interventi: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia compatibilmente con il relativo grado di protezione".

Nella zona F6/1 sono comprese anche aree private non facenti parti del sedime aeroportuale, mentre vengono escluse zone interne al sedime che invece vengono classificate come facenti parte del parco del Sile,

¹⁰ Sono di competenza dello Stato le funzioni amministrative concernenti: la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle zone dichiarate sismiche e l'emanazione delle relative norme tecniche per le costruzioni nelle stesse. Se l'intesa non si realizza entro novanta giorni dalla data di ricevimento da parte delle regioni del programma di intervento, e il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede sentita la commissione interparlamentare per le questioni regionali con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia. I progetti di investimento di cui all'art. 14 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, sono comunicati alla regione nel cui territorio essi devono essere realizzati. Le regioni hanno la facoltà di promuovere la deliberazione del CIPE di cui al quarto comma dello stesso articolo. Resta fermo quanto previsto dalla legge 18 dicembre 1973, n. 880, concernente la localizzazione degli impianti per la produzione di energia elettrica e dalla legge 2 agosto 1975, n. 393, relativa a norme sulla localizzazione delle centrali elettronucleari e sulla produzione e sull'impiego di energia elettrica e dalla legge 24 dicembre 1976, n. 898, per le servitù militari.



oltre ad un'area edificata lungo la Noalese, attualmente utilizzata da attività connesse con l'aeroporto. Quest'ultima viene classificata come zona "D2.1 Insediamenti misti di completamento", e sono ammessi interventi di nuova realizzazione per attività produttiva, industriale e artigianale, di deposito e di spedizione, commerciale all'ingrosso e al dettaglio oltre alle attività direzionali.

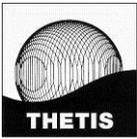
Va evidenziato che il sedime aeroportuale è in parte interessato da una fascia di rispetto dei corsi d'acqua (10 m) individuati, come riportato nella legenda dalla cartografia di Piano, dall'Atlante dei vincoli territoriali volume III della Provincia di Treviso. Inoltre l'area risulta interessata da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

Il tutto è normato dall'art. 23 "Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata", punto 6, della normativa tecnica di attuazione del PRG. In merito si afferma al punto 6.1 che "fatto salvo quanto prescritto dall'art. 27 della LR n. 61/85 è prescritta una fascia di m 20 per le zone D, E e F e m 10 per le zone A, B e C in corrispondenza del Fiume Sile e di altri corsi d'acqua locali individuati dalla Provincia di Treviso in "Atlante dei vincoli territoriali – Vol. III". Inoltre al punto 6.2 si indica che "per gli edifici esistenti sono ammessi, salvo diverso 'grado di protezione', gli interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia ed in ogni caso finalizzati al riordino ambientale ed idraulico di tali aree. Le distanze di cui sopra sono da computarsi a partire dal piede degli argini e loro accessori (Regio Decreto n. 523/1904)". In particolare riguardo la nostra area di interesse "per il Fiume Sile prevalgono comunque le norme del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile".

Inoltre, il medesimo articolo afferma che "dal limite demaniale dei corsi d'acqua di origine risorgiva (non arginati), Cerca, Botteniga, Pegorile, Limbraga, Storga e Sile, è inserita una zona di tutela fluviale di 100 m dal limite demaniale. La zona di tutela è applicata ai sensi dell'art. 27 LR n. 61/85, all'esterno dei centri edificati e delle zone edificabili previste dallo strumento urbanistico generale e già dotate delle opere di urbanizzazione. In tutto il territorio comunale è applicata dal limite demaniale del fiume Sile una fascia di rispetto di 20 m. Sono confermate le restanti dimensioni delle fasce di rispetto definite all'art. 23 punto 6 delle Norme Tecniche di Attuazione. Nelle zone di tutela, all'esterno delle fasce di rispetto, sono possibili i soli interventi sull'edificato esistente di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia di cui all'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione, fatti salvi i gradi di protezione assegnati. Gli interventi di ampliamento, ove possibili per effetto delle norme di zona, dovranno essere realizzati in allineamento rispetto agli edifici esistenti e comunque senza sopravanzare verso la fonte del vincolo, fatte salve le restanti condizioni di idoneità dei suoli. Nelle fasce di rispetto fluviali, sono ammessi unicamente interventi sull'edificato esistente di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia di cui all'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione, ed in ogni caso interventi finalizzati al riordino ambientale ed idraulico di tali aree". Il citato articolo 14 "Definizioni, modalità e prescrizioni" riporta specificatamente gli standard urbanistici da applicare a tutte le opere edificatorie.

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

L'art. 36 comprende gli insediamenti esistenti di formazione moderna e "relativamente alle zone B e C prossime al corso del fiume Sile, in sintonia con il disposto degli artt. 17 comma 3, 18 ultimo comma, 19 ultimo comma, 41, 42 e 43, nonché artt. 19 e 20 delle Norme di Attuazione del PA (Piano Ambientale del Parco, ndr), ovvero nella fascia compresa tra i 20 m inedificabili ed i 50 m, qualunque sia la sottozona di riferimento



l'altezza massima non potrà superare i 6.00 m. Le aree libere dovranno essere mantenute a giardino secondo le indicazioni del "Prontuario Tipologico e del Verde", ed in assenza secondo le norme del PA. La fascia dei 20 m inedificabili dal limite demaniale del fiume va mantenuta libera da qualsiasi costruzione accessoria o deposito. All'interno dei 10 m dal limite demaniale non è concesso il mantenimento di costruzioni precarie o accessorie ancorché condonate".

L'art. 46 invece comprende le aree di completamento, di nuova urbanizzazione e di espansione oltre a quelle destinate alla riconversione urbana per funzioni residenziali, commerciali, ricettive e direzionali. L'articolo indica "nelle zone "C" comunque edificabili prossime al corso del fiume Sile, ovvero nella fascia compresa tra i 20 m inedificabili ed i 50 m, qualunque sia la sottozona di riferimento l'altezza massima non potrà superare i 6.00 m. Le aree libere dovranno essere mantenute a giardino secondo le indicazioni del "Prontuario Tipologico e del Verde", ed in assenza secondo le norme del PA. La fascia dei 20 m inedificabili dal limite demaniale del fiume vanno mantenuti liberi da qualunque costruzione accessoria o deposito entro o fuori terra. All'interno dei 10 m dal limite demaniale, non è concesso il mantenimento di costruzioni precarie o accessorie anche se condonate. L'eventuale possibilità di mantenere costruzioni accessorie all'interno della fascia di 10 m, di interessare tali aree con interventi di pubblica utilità per le finalità del Parco, di superare all'altezza massima di 6 m e di realizzare nuovi percorsi ciclopedonali, può essere valutata in sede di approvazione del "Progetto speciale per Treviso", art. 20 della normativa di attuazione del PA, da assumere con variante al Piano Ambientale del Parco".

L'area aeroportuale è indicata pure come "terreno impermeabile" e risulta normata dall'art. 23 "Fasce di rispetto, vincoli di inedificabilità o di edificabilità condizionata" punto 10 bis "Aree e terreni classificati a basso, medio e moderato rischio idraulico" della normativa tecnica di attuazione. In merito si afferma che "le prescrizioni contenute nel Regolamento Edilizio Comunale al "Titolo IV – Norme di compatibilità idraulica" si applicano sull'intero territorio comunale ad eccezione della porzione di centro storico delimitata a nord, est, ovest dalla cinta muraria, e a sud dal corso del fiume Sile, per la quale valgono le norme del regolamento edilizio imposte su strade e piazzali riguardanti le acque di prima pioggia". Tali prescrizioni con relative definizioni e norme sono riportate in dettaglio dall'art. 106 all'art. 120 del sopracitato Regolamento edilizio. Infine il sedime aeroportuale risulta in parte a sud classificato come "Terreno pessimo" dalla cartografia ufficiale di Piano e normato dal citato all'art. 23 della normativa di attuazione dello stesso. In particolare al punto 10 dell'articolo "Aree e terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico" si afferma al comma 10.1 che "negli elaborati di piano (tavole 13.3.n) sono individuate le aree e i terreni classificati scadenti, pessimi o a rischio idraulico. In questi terreni, considerata la fragilità di dette aree, la costruzione di nuovi fabbricati entro e fuori terra è condizionata ad una serie di verifiche ed accertamenti delle risposte geotecniche, della determinazione dei parametri della falda freatica e della definitiva sistemazione idraulica sia della zona di intervento, ma soprattutto delle aree contermini".

Al punto 26 dell'art.19 del Regolamento Edilizio sono specificate le indagini preliminari, da allegare alle richieste di intervento, che dovranno essere approfondite ed estese in proporzione all'entità dell'opera. Nelle aree soggette a rischio idraulico e/o caratterizzate da terreni scadenti, la progettazione dei singoli interventi edificatori (residenziali, produttivi, infrastrutturali, etc.) dovrà essere preceduta da una puntuale e dettagliata indagine geotecnica e idrogeologica finalizzata ad individuare le caratteristiche meccaniche e di permeabilità del terreno, oltre che a fornire precise indicazioni sulle conseguenti soluzioni costruttive da adottare. In ogni parte del territorio nella realizzazione di nuove aree scoperte da destinarsi a parcheggio, e comunque di aree pertinenti a nuovi complessi produttivi e/o commerciali, si dovranno utilizzare materiali permeabili allo scopo di non ridurre i tempi di corrvazione delle acque meteoriche e non sovraccaricare quindi i corpi ricettori, siano essi fognature o corsi d'acqua". Al comma 10.3 inoltre si afferma che nelle aree caratterizzate da terreni pessimi e a maggior ragione se soggette anche a rischio idraulico, è vietata la nuova edificazione, fra



l'altro, "su aree libere prossime ai corsi d'acqua principali comunque classificate". Inoltre "sugli edifici esistenti, sono possibili i soli interventi di MO (Manutenzione Ordinaria), MS (Manutenzione Straordinaria), RS (Restauro e risanamento conservativo) e RTE (Ristrutturazione Edilizia) di cui all'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione, a condizione che venga dimostrato, attraverso l'analisi geologica, di cui al punto 10.1, l'idoneità degli interventi ed un generale miglioramento delle condizioni di sicurezza degli edifici e delle persone".

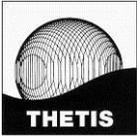
Si riporta nella Tavola A5-9 in Allegato l'estratto delle tavole ufficiali di Piano 13.3.27, 13.3.28, 13.3.29, 13.3.33, 13.3.34 con le zonizzazioni relative all'area di oggetto progettuale e zone limitrofe.

Inoltre, si riporta nella Tavola A5-10 in Allegato l'estratto delle tavole 13.3.27, 28, 29, 33, 34, 35 con le zone di tutela aeroportuale del Piano di Rischio così come da aggiornamento degli elaborati del PRG in data 1 gennaio 2016.

A5.3.4 Aggiornamento della Normativa di Attuazione del PRG del Comune di Treviso - Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione -Parte Aeronautica

Il comma 14 dell'art. 23 della Normativa di Attuazione del PRG di Treviso aggiornata il 1 gennaio 2016 interessa le zone di tutela aeroportuale del Piano di Rischio. Tale comma afferma che negli elaborati grafici di PRG è identificata con apposita perimetrazione e campitura, l'impronta delle zone di tutela aeroportuale, secondo quanto stabilito dal Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), in ottemperanza ai disposti del comma 5 dell'art. 707 del Codice della Navigazione, ed in conformità al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Le zone di tutela aeroportuali sono: "Zona di tutela A", "Zona di tutela B", "Zona di tutela C", "Zona di tutela D". Per tutte le Zone di tutela aeroportuale, non sono ammessi:

- gli interventi di nuova edificazione, o i cambi di destinazione d'uso, che prevedano destinazioni d'uso di cui all'art. 14, punto 8, lettera c) Ricettiva d) Commerciale e) Direzionale e g) Servizi, comportanti un elevato affollamento di persone, ed in particolare:
 - le attività ricettive aventi capienza pari o superiore alle 300 unità;
 - le attività commerciali aventi superfici di vendita superiori a m² 2500;
 - i locali per pubblico spettacolo o intrattenimento, comprese le discoteche e i locali per giochi, con capienza superiore alle 400 unità;
 - le attività direzionali aventi capienza pari o superiore alle 300 unità;
 - i centri congressuali aventi capienza pari o superiore alle 300 unità;
 - strutture sportive coperte e scoperte, aventi capienza superiore alle 400 unità;
- gli interventi edilizi di nuova edificazione destinati ad edifici scolastici, ed in generale gli interventi che possano configurarsi quali obiettivi sensibili di cui al paragrafo 6.6, avente ad oggetto "Prescrizioni per la redazione del piano di rischio", del capitolo 9, del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"; per gli stessi edifici esistenti sono consentiti limitati ampliamenti, purché non comportino aumento del carico antropico;
- tutte quelle attività che possano creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale, ed in particolare gli impianti di rifornimento e di servizio agli autoveicoli.



Sono fatti salvi gli interventi oggetto di procedimenti avviati, in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, prima della data di adozione del PRA, ovvero:

- gli interventi edilizi sul patrimonio edilizio esistente alla data di adozione del PRA, nei limiti di cui all'art. 3, comma 1, lettere a), b), c), d) del DPR 380/2001;
- gli interventi previsti dal titolo V della LR n. 11/2004, fatti salvi quelli destinati alla residenza;
- gli interventi i cui titoli abilitativi siano già stati rilasciati alla data di adozione del PRA;
- gli interventi in corso di attuazione alla data di adozione del PRA, riguardanti a titolo esemplificativo:
 - i titoli edilizi in corso di perfezionamento (la cui istanza sia già stata presentata alla data di adozione del PRA) ancorché non rilasciati, compresi i titoli edilizi relativi ad interventi ricadenti all'interno di strumenti urbanistici attuativi (SUA) approvati e convenzionati;
 - le opere pubbliche per le quali sia intercorsa l'approvazione del progetto preliminare ai sensi del D.Lvo n. 163/2006.

Le ulteriori limitazioni all'attività edilizia e le relative prescrizioni volte alla tutela del territorio per limitare l'esposizione al rischio derivante dall'attività aeroportuale, sono riportate per ogni singola zona omogenea ricadente all'interno delle zone di tutela aeroportuale succitate.

A5.3.5 Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso, in seconda revisione, è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 28, del 29 giugno 2016.

Tale piano ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale, la relativa zonizzazione acustica. Inoltre, come sottolinea la Relazione tecnica del Piano, questa revisione ha incluso la zonizzazione aeroportuale approvata con ordinanza ENAC n. 16 nel 2003 ed è possibile pertanto individuare nella seguente figura che sono presenti tre fasce colorate che individuano altrettante Zone di rispetto:

- colore verde Zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
- colore giallo Zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A)
- colore arancione Zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).

Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).

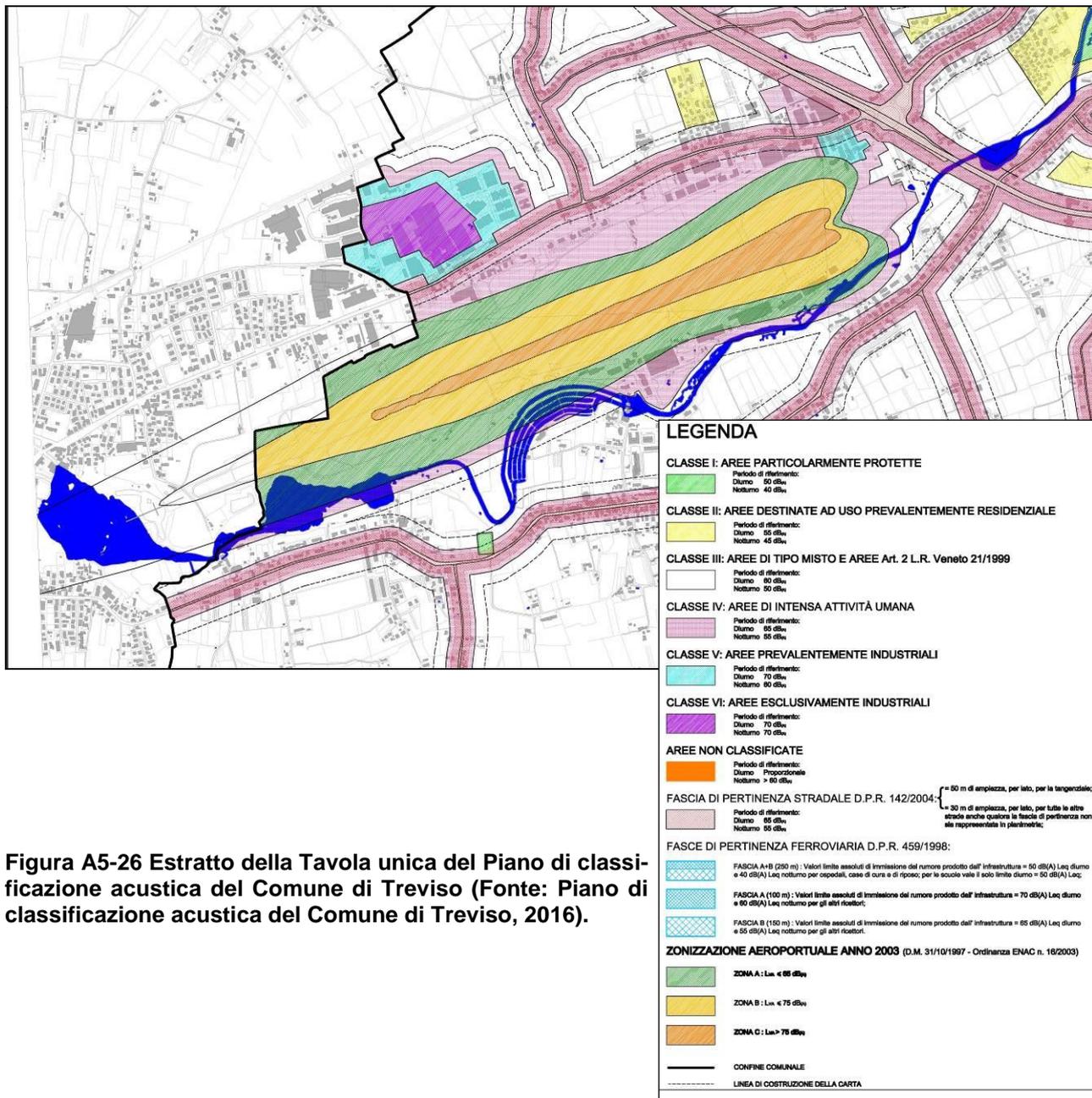
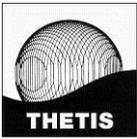


Figura A5-26 Estratto della Tavola unica del Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso (Fonte: Piano di classificazione acustica del Comune di Treviso, 2016).

Sempre la Relazione tecnica evidenzia, come riportato in Figura A5-26, che le zone adiacenti all'aeroporto sono inserite, in base al DPCM 14.11.1997, in classe IV "Aree di intensa attività umana" con i seguenti limiti acustici:

Valore limite di emissione – Leq in dB(A)	Periodo di riferimento	
	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe IV – Aree di intensa attività umana	60	50



A5.3.6 Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Quinto di Treviso

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Quinto di Treviso è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi il 1 novembre 2014 e ratificato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 429 del 3 novembre 2014.

La Relazione Tecnica del PAT definisce gli obiettivi del Piano attraverso un'analisi e una lettura del territorio sistemica, individuando il sistema storico ambientale, il sistema della residenza e dei servizi, il sistema produttivo, il sistema infrastrutturale.

In particolare, il sistema storico ambientale identifica questi principali obiettivi:

- tutela delle risorse ambientali e naturalistiche e mantenimento dell'integrità paesaggistica;
- tutela e valorizzazione del sistema delle acque;
- valorizzazione del paesaggio agricolo e storicoculturale;
- promozione e valorizzazione dei prodotti enogastronomici compatibilmente con le risorse territoriali e promozione turistico-culturale dell'ambito fluviale del Sile;
- definizione dei vincoli e delle criticità ambientali e naturalistiche al fine di garantire la sicurezza degli interventi promossi.

Il sistema della residenza e dei servizi identifica come principali obiettivi:

- promozione di interventi volti ad uno sviluppo, sociale ed economico, il più possibile compatibile con la salvaguardia e la tutela ambientale;
- miglioramento della qualità della vita all'interno delle aree urbane;
- promozione di un maggiore sviluppo turistico;
- salvaguardia degli ambiti agricoli integri;
- coinvolgimento dei soggetti privati nelle politiche di sviluppo della città e del territorio.

Il sistema produttivo identifica come obiettivi principali:

- miglioramento della funzionalità e della qualità urbana degli insediamenti produttivi;
- promozione di un confronto propositivo e costruttivo con i produttori;
- recupero degli ambiti degradati / dismessi e contenimento delle nuove espansioni produttive;
- coinvolgimento dei soggetti privati nelle politiche di sviluppo della città e del territorio.

Il sistema infrastrutturale infine individua i seguenti principali obiettivi:

- razionalizzazione della viabilità ed individuazione dei punti critici;
- sviluppo di nuove forme di mobilità sostenibile nell'ottica di uno sviluppo turistico dell'area;
- riduzione e limitazione delle emissioni legate al traffico viabilistico;
- incentivo delle forme di mobilità a basso impatto ambientale.

La tavola 01 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" (cfr. Figura A5-27) identifica a sud dell'area aeroportuale il Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest"



normato dall'art. 13 della normativa di attuazione del PAT, per il quale è vietato, salvo che in motivate situazioni da assoggettare comunque a Valutazione di Incidenza:

- illuminare i sentieri a distanza superiore a m 500 dal perimetro dei centri abitati, e a m 200 dalle case sparse e dai nuclei abitati;
- formare nuovi sentieri;
- realizzare nuove edificazioni sparse;

sono invece ammessi gli interventi relativi alla:

- riconnessione di parti discontinue della rete ecologica;
- dotazione di idonei sistemi per l'attraversamento della fauna per le strade esistenti o di nuova realizzazione;
- riqualificazione degli ecosistemi esistenti;
- interventi forestali che prevedano la riconversione dei boschi cedui in fustaia e la progressiva sostituzione delle specie alloctone;
- interventi per il mantenimento dei pascoli e delle praterie naturali;
- realizzazione di interventi di ingegneria naturalistica finalizzati al miglioramento dell'assetto idrogeologico;
- realizzazione di siepi e fasce boscate.

Sempre dal punto di vista naturalistico, come già analizzato in precedenza per il PAT del Comune di Treviso (cfr. par. A5.3.1), il sedime aeroportuale confina con l'ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile (art. 18 della normativa di attuazione del PAT) e con relative aree vincolate dal punto di vista paesaggistico ex art. 142 comma 1 lettere c e g del D.Lvo n. 42/2004 (Corsi d'acqua e Zone boscate, normate rispettivamente dall'art. 16 e dall'art. 17 della normativa di attuazione del PAT). Inoltre, la tavola 01 (cfr. Figura A5-27) in merito alle misure di tutela idraulica ed aree di rischio idraulico (art. 17), evidenzia che in prossimità del sedime aeroportuale le aree individuate dal PAI in base al livello di pericolosità idraulica sono:

- P2 – Aree a media pericolosità idraulica (artt. 10 e 12 delle Norme di Attuazione del PAI del Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza);
- P1 – Aree a moderata pericolosità idraulica (artt. 10 e 13 delle Norme di Attuazione del PAI).

Il comma 11 del medesimo articolo (art. 17) riporta tutta una serie di vincoli e prescrizioni al fine di evitare l'aggravio delle condizioni di dissesto idraulico.

La tavola 01 identifica poi le zone di tutela aeroportuale normate dall'art. 31 della normativa di attuazione. Tale articolo al comma 6 scrive che il Comune attraverso il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), descritto dettagliatamente al par. A5.3.8 individua le seguenti zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe all'aeroporto "A. Canova" di Treviso:

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. Sono escluse nuove edificazioni residenziali. Possono essere insediate funzioni non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;
- Zona di tutela B: possono essere insediate funzioni residenziali, con indici di edificabilità bassi, attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;

- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento delle funzioni residenziali, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali;
- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva.

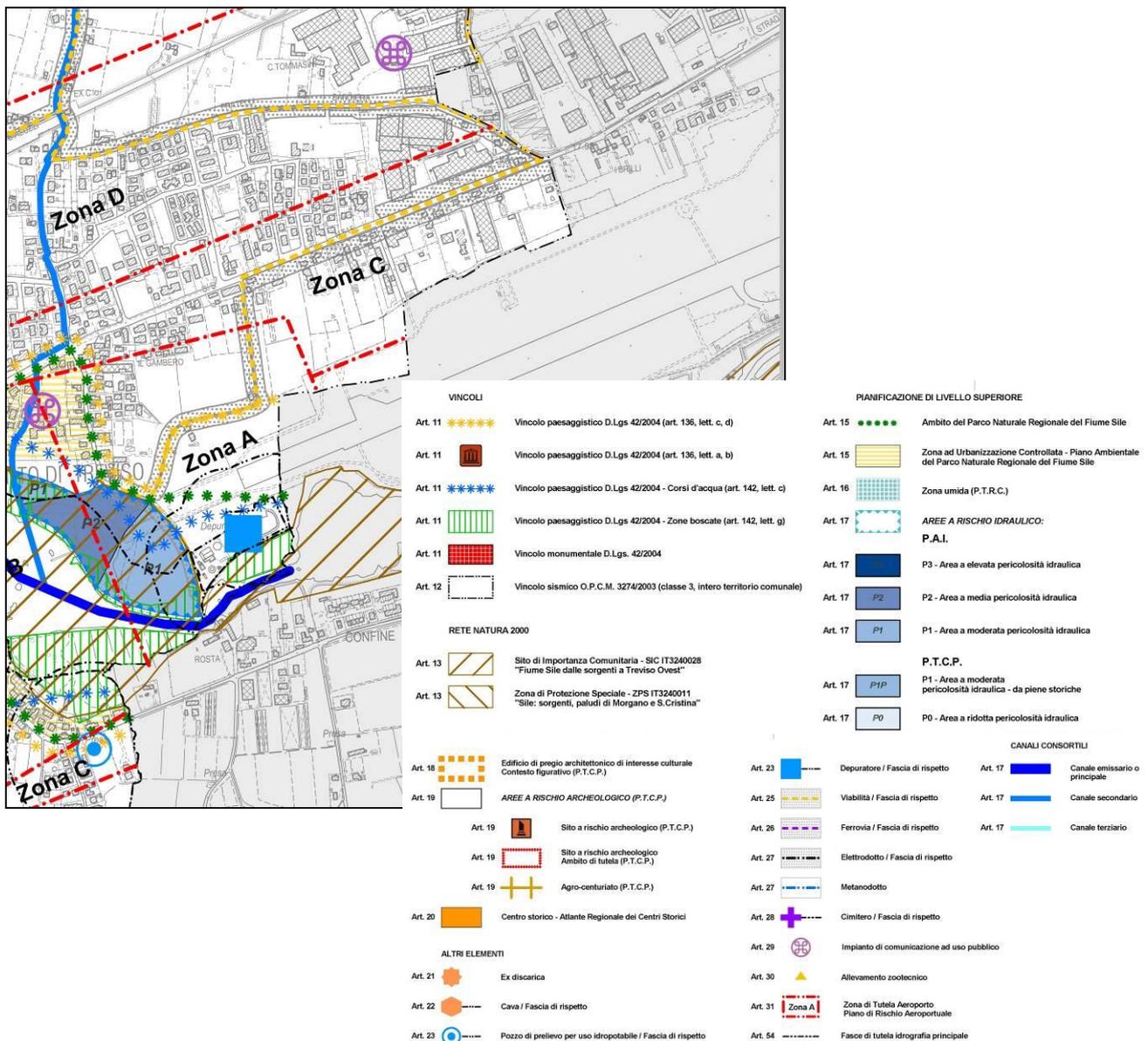


Figura A5-27 Estratto della tavola 01 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" (Fonte: PAT del Comune di Quinto di Treviso, 2014).

La tavola 02 del PAT "Carta delle Invarianti" individua a sud del sedime aeroportuale un "bacino d'acqua", una "zona boscata", un "ambito ad integrità agricola e ambientale" e più a nord una "siepe": tutte invarianti di natura ambientale normate dall'art. 33 della normativa di attuazione. Al comma 8 si afferma che il PAT promuove la difesa e/o la valorizzazione di queste porzioni di territorio per le quali si riconoscono le peculiarità

in termini di potenzialità naturalistica ed ecologica, nonché di “risorsa di naturalità” per il territorio comunale. Trattasi di parti del territorio fondamentali anche ai fini della costruzione della rete ecologica. Ai commi 11 e 12 fra le prescrizioni e vincoli si vieta l’edificazione di manufatti da destinare a insediamenti zootecnici e la realizzazione di discariche e depositi di materiali non agricoli. Si consente invece la piantumazione di specie adatte al consolidamento delle sponde, la realizzazione di opere di difesa idrogeologica, comprese le opere attinenti la regimazione e la ricalibratura degli argini e degli alvei.

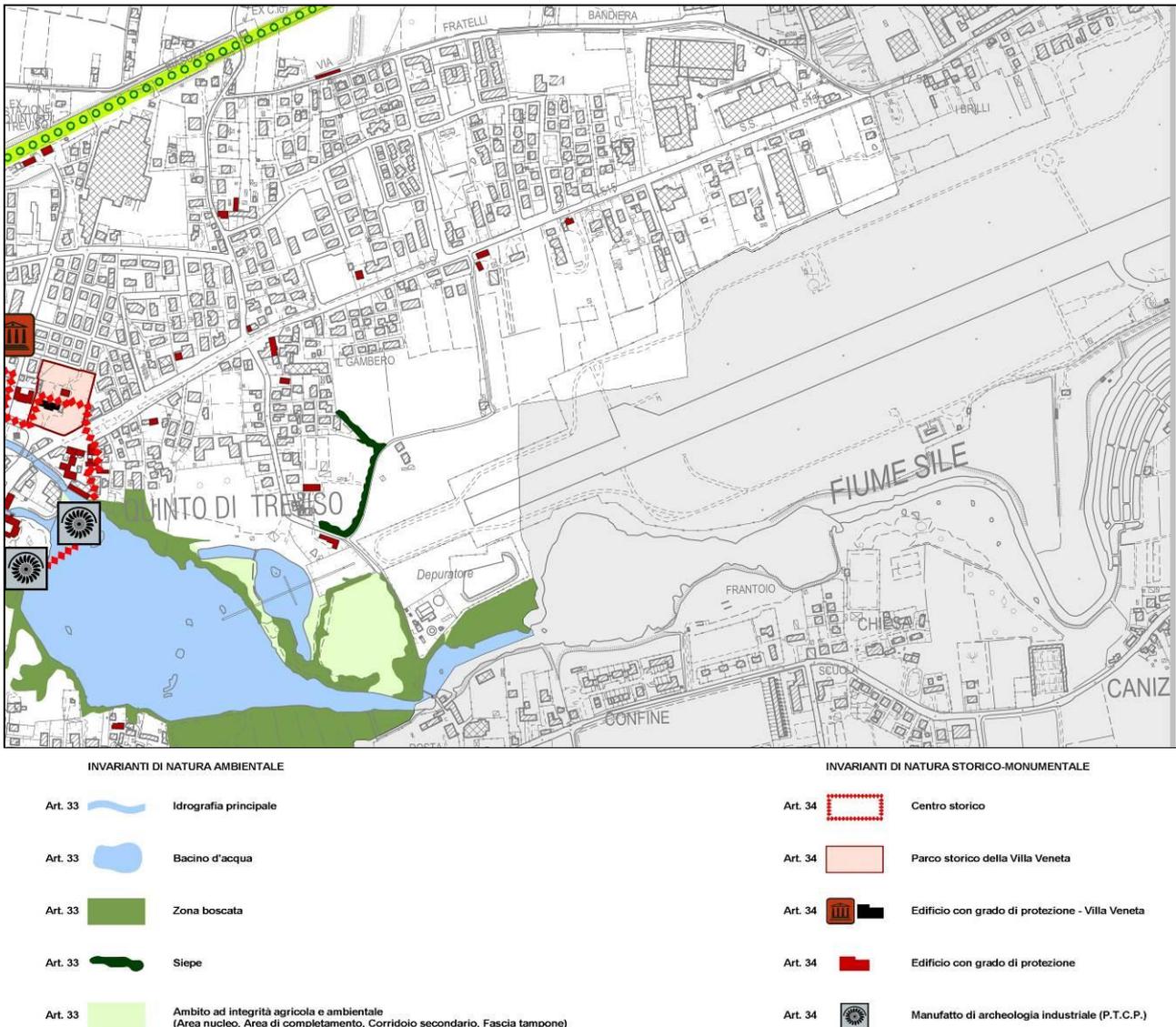
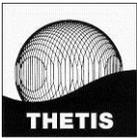


Figura A5-28 Estratto della tavola 02 “Carta delle Invarianti” (Fonte: PAT del Comune di Quinto di Treviso, 2014).

La tavola 03 “Carta delle Fragilità” (cfr. Figura A5-29) indica l’area confinante con il sedime aeroportuale come “Area idonea a condizione” normata dall’art. 35. Trattasi della definizione della compatibilità geologica dei terreni ai fini urbanistici e la classificazione delle penalità ai fini edificatori è fondata su indici relativi di qualità dei terreni con riferimento:

- a) alle caratteristiche geotecniche nei confronti delle opere di fondazione;
- b) alla compressibilità dei terreni;



- c) alla sicurezza di arginature o di altre opere idrauliche ed al relativo rischio idraulico;
- d) alla capacità di drenaggio locale;
- e) alla profondità della superficie di falda;
- f) alla sismicità ed ad altre caratteristiche geologiche minori.

Le categorie di terreno di nostro interesse, nell'ambito delle "Aree idonee a condizione" sono (cfr. Figura A5-29):

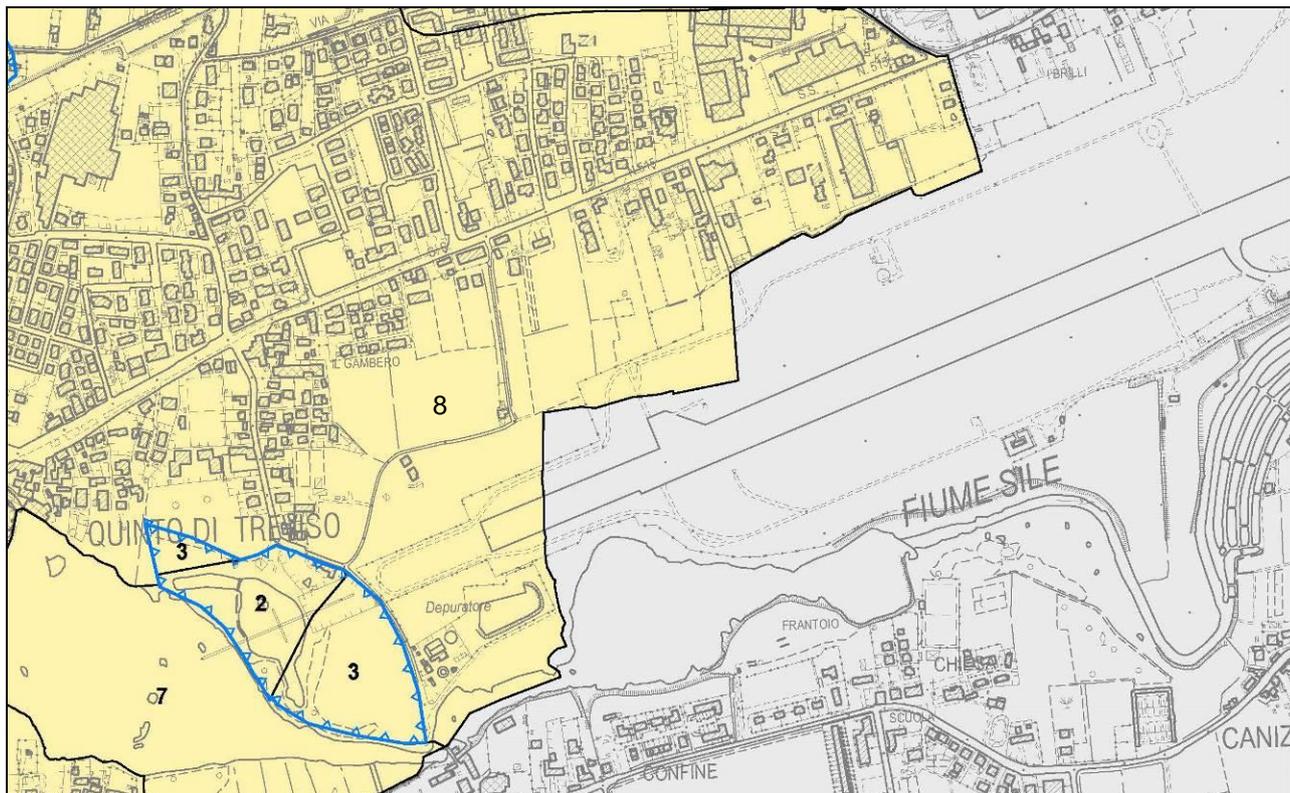
- 01 area a elevata pericolosità idraulica "P3" dal PAI;
- 02 area a media pericolosità idraulica "P2" dal PAI;
- 03 area a moderata pericolosità idraulica "P1" dal PAI;
- 07 area di ex cava – PAT;
- 08 area con profondità della falda freatica fino a 5 m dal piano campagna – PAT.

Per tali aree è necessario che in tutte le fasi di utilizzo edificatorio si proceda ad accurata:

- indagine geologica e geotecnica;
- verifica di compatibilità idraulica;
- rilievi topografici di dettaglio in relazione al possibile rischio idraulico;
- una accurata valutazione della amplificazione sismica locale;

il tutto al fine di:

- dimensionare adeguatamente le opere di fondazione,
- definire accuratamente le modalità di regimazione e drenaggio delle acque,
- indicare la presenza di un potenziale rischio idraulico,
- verificare la eventuale necessità di procedere al rialzo del piano di campagna di riferimento o alla realizzazione di altre misure volte a ridurre il rischio citato,
- definire le modalità dei movimenti terra consentiti,
- stabilire le misure atte a mantenere un corretto equilibrio idrogeologico locale,
- definire i possibili rischi di liquefazione dei materiali sabbiosi e le eventuali misure correttive.



COMPATIBILITÀ GEOLOGICA AI FINI EDIFICATORI

Art. 35



Area idonea a condizione (PEN-02)

P.A.I.

- 1) Area a elevata pericolosità idraulica (PAI - P3)
- 2) Area a media pericolosità idraulica (PAI - P2)
- 3) Area a moderata pericolosità idraulica (PAI - P1)

P.T.C.P.

- 4) Area a moderata pericolosità idraulica - da piene storiche (PTCP - P1)
- 5) Area a ridotta pericolosità idraulica (PTCP - P0)

P.A.T

- 6) Area con difficoltà di smaltimento e ridotta pericolosità idraulica (PAT - P0)
- 7) Ex cava
- 8) Area con profondità della falda freatica fino a 5 m dal p.c.

AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO

Art. 36

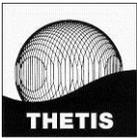


Area esondabile o a ristagno idrico (IDR)

Figura A5-29 Estratto della tavola 03 “Carta delle Fragilità” (Fonte: PAT del Comune di Quinto di Treviso, 2014.

Infine la tavola 04.1 “Carta delle Trasformabilità” (cfr. Figura A5-30) indica a sud del sedime aeroportuale elementi della rete ecologica individuati dal già citato PTCP, in particolare “Area nucleo” e “fascia tampone” normati dall’art. 53.

Tale articolo, al comma 10 e seguenti, fra le prescrizioni e vincoli, afferma che per le Aree Nucleo, Aree di completamento delle aree nucleo, Corridoi ecologici e Stepping zone, i piani, progetti e interventi che singolarmente o congiuntamente ad altri possono avere incidenze significative negative sui siti della rete Natura 2000 devono essere sottoposti alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/97 e ss.mm.ii. e della normativa regionale vigente in materia.



È fatto divieto, salvo che in motivate situazioni particolari da assoggettare comunque a valutazione d'incidenza (VINCA) con esito positivo, di:

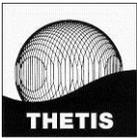
- a) illuminare i sentieri a distanza superiore a 500 metri dal perimetro dei centri abitati, ed a 200 metri dalle case sparse e dai nuclei abitati;
- b) formare nuovi sentieri;
- c) realizzare nuove edificazioni sparse;
- d) praticare le coltivazioni in serra fissa di qualsiasi genere. Sono incentivate le coltivazioni tradizionali dei prodotti tipici legati a luoghi e paesaggio.

Sono ammessi solamente:

- a) riconnessione di parti discontinue della rete ecologica, con interventi di rivegetazione ovvero con opere infrastrutturali (idonei by pass per la fauna selvatica, opere di mitigazione ...);
- b) dotazione di idonei sistemi per l'attraversamento della fauna per le strade esistenti o di nuova realizzazione;
- c) riqualificazione degli ecosistemi esistenti in riferimento ai criteri di conservazione degli habitat;
- d) interventi forestali che prevedano la riconversione dei boschi cedui in fustaia e la progressiva sostituzione delle specie alloctone;
- e) interventi per il mantenimento dei pascoli e delle praterie naturali;
- f) realizzazione di interventi di ingegneria naturalistica finalizzati al miglioramento dell'assetto idrogeologico;
- g) realizzazione di siepi e fasce boscate;
- h) interventi di ampliamento di consistenze edilizie esistenti esclusivamente per usi agricoli confermati da programmi aziendali approvati e giudicati compatibili dalla valutazione di incidenza (VINCA), e comunque soggetti a misure compensative a compenso d'ogni riduzione della qualità ecologica complessiva dell'area. Interventi di trasformazione nel territorio agricolo sono consentiti unicamente in conformità a piani aziendali approvati, e preferibilmente localizzati nelle aree marginali della rete.

Per le fasce tampone, i progetti che implicano modificazione di usi, funzioni, attività in atto sono soggetti a valutazione di incidenza (VINCA) in prossimità del SIC IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" e della ZPS IT3240011 "Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina"; nelle aree distanti da quest'ultime ma prossime a corridoi ecologici e/o altre aree a valenza naturalistica dovrà essere redatta un'analisi che dimostri comunque la compatibilità dell'opera con i luoghi. La necessità della procedura VINCA è valutata comunque dal responsabile del procedimento. L'attuazione di nuove sedi infrastrutturali e/o la riqualificazione delle esistenti se non soggette a VIA è subordinata a verifica di compatibilità ambientale, finalizzata ad individuare adeguate opere di mitigazione e/o compensazione. Non sono consentite coltivazioni in serra fissa di qualsiasi genere.

La tavola 04.1 (cfr. Figura A5-30) individua in prossimità e all'interno del sedime, un'area indicata come F "Servizi di interesse comune di maggiore rilevanza esistenti e di progetto" (art. 47). Sono zone classificate dal PAT come aree e/o complessi di servizi istituzionali pubblici a scala territoriale di rilevanza comunale e/o sovracomunale esistenti e di progetto. Fra le prescrizioni e vincoli si afferma che fino all'approvazione del PI restano confermate le previsioni del PRG previgente. L'attuazione delle previsioni del PAT potrà avvenire anche mediante ricorso agli istituti della perequazione urbanistica, compensazione urbanistica e credito edi-



lizio, o con l'apposizione di vincoli urbanistici preordinati all'esproprio. Gli ambiti denominati "servizi di interesse comune di maggiore rilevanza esistenti e di progetto" posti all'interno del Parco Naturale Regionale del fiume Sile sono soggetti alla disciplina delle Norme di Attuazione del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Più a nord il sedime è interessato da "ambiti agricoli" (art. 52) che interessano le parti extraurbane, poste oltre il limite edificato destinate all'esercizio dell'attività agricola e zootecnica. A nord-ovest vengono individuate aree di riqualificazione e riconversione (art. 41) e Opera incongrua - Attività produttiva in zona impropria (PRG) (art. 42).

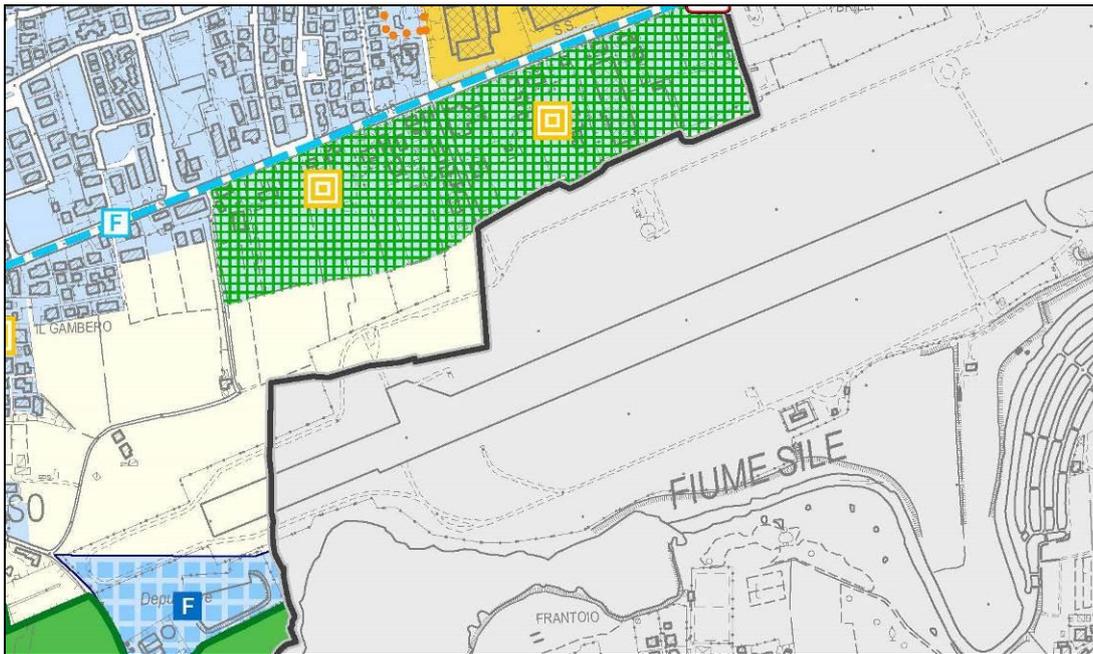
In particolare, l'art. 41 evidenzia che le aree di riqualificazione e riconversione includono la parte della città consolidata che presenta caratteri di degrado e disorganicità nell'impianto planimetrico e di eterogeneità dei caratteri tipologici, formali e funzionali degli edifici. Specifica che la riqualificazione si attua con interventi estesi all'intero ambito o a parti di esso attraverso:

- a) il riordino degli insediamenti esistenti e il ripristino della qualità ambientale anche attraverso l'ammmodernamento delle urbanizzazioni primarie e secondarie e dell'arredo urbano;
- b) il riuso di aree dismesse, degradate, inutilizzate, a forte polarizzazione urbana, anche mediante il completamento dell'edificato;
- c) il miglioramento della qualità urbana mediante una maggiore dotazione di spazi e servizi pubblici;
- d) una più omogenea individuazione dei caratteri planivolumetrici degli edifici, anche mediante interventi di trasferimento tra diversi lotti delle volumetrie edificate o di diradamento delle stesse. anche attraverso PUA (Piani Urbanistici Attuativi) e convenzionamento, individuato in funzione dello stato di fatto e delle caratteristiche dei luoghi.

L'art. 42 identifica le attività produttive collocate in zona impropria quali opere incongrue, e ne persegue la rilocalizzazione in zona propria di tipo produttivo. Inoltre, il PAT individua le opere incongrue che consentano il raggiungimento degli obiettivi di ripristino e di riqualificazione urbanistica, paesaggistica, architettonica e ambientale del territorio e la cui demolizione e/o riqualificazione determini l'attribuzione di capacità edificatoria tramite credito edilizio. Fra le direttive si evidenzia che il PI in coerenza con gli indirizzi fissati dal PAT definisce:

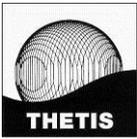
- a) le modalità di riutilizzo dei siti dismessi in riferimento a:
 - riqualificazione ambientale del sito;
 - destinazioni d'uso attigue all'attività;
 - specificità urbanistiche e territoriali del contesto;
 - specificità ambientali e paesaggistiche del contesto;
- b) gli strumenti attuativi garantendo il coordinamento degli interventi urbanistici e valutando la possibilità di operare con programmi complessi nel rispetto degli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica;
- c) eventuali interventi di compensazione ambientale.

Il PI può individuare nuove attività in zona impropria da mitigare o modificare quelle già individuate senza procedere ad una variante del PAT.



Art. 47		Servizi di interesse comune di maggiore rilevanza - Esistenti e di progetto	Art. 52		Ambito agricolo
Art. 48		Infrastrutture di maggior rilevanza esistenti	ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA (P.T.C.P.)		
Art. 48		Infrastrutture di maggior rilevanza di progetto	Art. 53		1) Area nucleo (P.T.C.P.)
Art. 48		Infrastrutture di maggior rilevanza - Rotatoria di progetto	Art. 53		2) Corridoio ecologico secondario (P.T.C.P.)
Art. 49		Percorsi ciclopedonali - Esistenti e di progetto	Art. 53		3) Area di completamento (P.T.C.P.)
VALORI E TUTELE					
Art. 50		Ambiti territoriali cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione	Art. 53		4) Stepping zone (P.T.C.P.)
Art. 51		Villa Veneta - I.R.V.V.	Art. 53		5) Fascia tampone (P.T.C.P.)
Art. 51		Manufatto di archeologia industriale (P.T.C.P.)	Art. 53		6) Varco (P.T.C.P.)
Art. 51		Contesto figurativo dell'ex Mulino di Cervara (P.T.C.P.)			osservazione al PAT
Art. 56, All. A		Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O. ATO 1 - Quinto di Treviso ATO 2 - Santa Cristina ATO 3 - Polo produttivo ATO 4 - Ambito agricolo	Art. 41		Area di riqualificazione e riconversione
AZIONI STRATEGICHE					
Art. 37		Aree di urbanizzazione consolidata residenziale	Art. 42		Opera incongrua - Attività produttiva in zona impropria (P.R.G.)
Art. 37		Aree di urbanizzazione consolidata produttiva	Art. 43		Elemento di degrado - Attività produttiva in zona impropria "Tipo 1" (P.A. del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile)
Art. 38		Ampliabile (P.T.C.P.)	Art. 44, All. C		Contesto territoriale destinato alla realizzazione di programma complesso 1 - Accordo n. 1 pubblico-privato Art. 6 L.R. 11/2004 nel PAT 2 - Accordo n. 2 pubblico-privato Art. 6 L.R. 11/2004 nel PAT
Art. 39		Non ampliabile (P.T.C.P.)	Art. 45		Limiti fisici alla nuova edificazione
Art. 39		Non ampliabile con destinazione terziaria prevalente (P.T.C.P.)	Art. 46		Linee preferenziali di sviluppo insediativo a destinazione residenziale
Art. 40		Edificazione diffusa	Art. 46		Linee preferenziali di sviluppo insediativo a destinazione residenziale (da concertare con il Parco del Sile)
			Art. 46		Linee preferenziali di sviluppo insediativo a destinazione produttiva
			Art. 46		Prevalente destinazione d'uso commerciale

Figura A5-30 Estratto della tavola 04.1 "Carta delle Trasformabilità" (Fonte: PAT del Comune di Quinto di Treviso, 2014).



Il Comune di Quinto di Treviso ha presentato nell'aprile 2016 il Documento programmatico preliminare al Piano degli Interventi (PI) quindi, allo stato attuale, il PI non è stato ancora adottato e risulta in via di elaborazione. Sulla base di quanto scritto in precedenza e in riferimento a quanto previsto dalla citata LR n. 11/2004, si riportano nel paragrafo successivo le previsioni, di nostro interesse, del Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso che diventa Piano degli Interventi per le parti compatibili con il PAT.

A5.3.7 Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso

La Regione del Veneto ha approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2898 del 3 ottobre 2003 la Variante Generale al PRG del Comune di Quinto di Treviso. Successivamente la pianificazione comunale è stata interessata da altre varianti specifiche e parziali.

Il Comune è interessato parzialmente dal sedime aeroportuale.

Nella Tavola A5-11, in Allegato, estratto della tavola 13.1bis "Vincoli e Servitù" in adeguamento al punto 1.6.2 del parere della Commissione Tecnica Regionale n. 195 del 18 settembre 2002 della Variante al PRG del 2004, vengono riportate le limitazioni alle costruzioni nelle zone circostanti l'aeroporto in base alla legge n. 58 del 4 febbraio 1963 e al DM 10.07.1967.

Inoltre, come da tavola 13.1, il cui estratto si riporta in Tavola A5-12, in Allegato, della recente Variante parziale al PRG del febbraio 2005 per annessi rustici non più funzionali alle esigenze del fondo art. 4 della LR n. 24/85, l'area aeroportuale è classificata come Sottozona agricola "E2.1" ovvero in base all'art. 43 della normativa di attuazione del Piano come "di buon valore produttivo e scarsa dispersione insediativa". In tali zone agricole possono insediarsi in generale edifici e attività legate all'agricoltura, allevamenti o attività agrituristiche ed inoltre, l'articolo segnala anche la possibilità di insediare infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili, impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, acquedotti e simili.

L'indicazione di Sottozona agricola "E2.1" è pure confermata dall'ultima **Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano ambientale del fiume Sile** approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 30 novembre 2010.

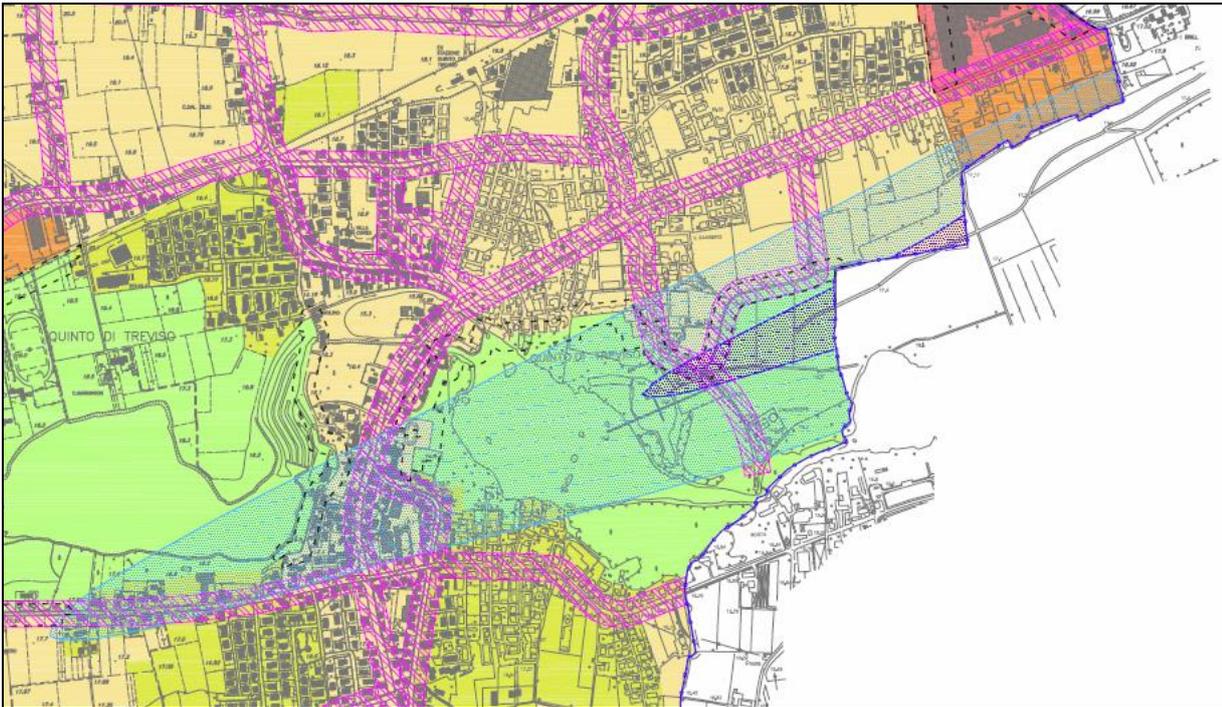
A5.3.8 Variante parziale al PRG del Comune di Quinto di Treviso per inserimento aggiornamento del Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione – Parte Aeronautica

Con deliberazione del Consiglio Comunale di Quinto di Treviso n. 26 del 21.09.2012 è stata adottata la Variante Parziale al PRG, ex art. 50, comma 4, lettera l) LR n. 61/1985, per inserimento dell'aggiornamento del Piano di Rischio Aeroportuale elaborato ai sensi dell'art. 707 di Codice della Navigazione – parte Aeronautica.

Tale Piano, redatto in ottemperanza a quanto prescritto dall'Edizione 2 – Emendamento 5 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti del 23 settembre 2008, è in fase di aggiornamento, poiché ENAC ha modificato la definizione delle zone di tutela con l'Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011.

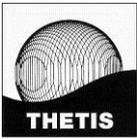
A5.3.9 Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso

Il Comune di Quinto di Treviso ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 23 aprile 2010, il proprio Piano di classificazione acustica (cfr. Figura A5-31). Tale piano ha recepito nelle aree circostanti la struttura aeroportuale, la relativa zonizzazione acustica. Come è possibile notare sono presenti due fasce, la prima, di colore azzurro, più piccola, individua la Zona B dell'intorno aeroportuale, la seconda, di colore viola, più ampia, individua la zona A.



Classi di destinazione d'uso del territorio (DPCM 14/11/97)	Immissione [dBA]		Emissione [dBA]		Qualità [dBA]		Differenziali [dBA]	
	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno
	(06.00-22.00)	(22.00-06.00)	(06.00-22.00)	(22.00-06.00)	(06.00-22.00)	(22.00-06.00)	(06.00-22.00)	(22.00-06.00)
CLASSE I Aree particolarmente protette	50	40	45	35	47	37	5	3
CLASSE II Aree prevalentemente residenziali	55	45	50	40	52	42	5	3
CLASSE III Aree di tipo misto	60	50	55	45	57	47	5	3
CLASSE IV Aree di intensa attività umana	65	55	60	50	62	52	5	3
CLASSE V Aree prevalentemente industriali	70	60	65	55	67	57	5	3
CLASSE VI Aree esclusivamente industriali	70	70	65	65	70	70	-	-
Fascia pertinenza stradale (ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)	Fascia di 30 m per strade di tipo E ed F							
Fascia A pertinenza stradale (ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)	Fascia di 100 m per strade di tipo Cb con valori limite di Immissione di 70 dB(A) diurno e 60 dB(A) notturno (esclusi i siti sensibili)							
Fascia B pertinenza stradale (ai sensi del D.P.R. 30/3/2004 n. 142)	Fascia di 50 m per strade di tipo Cb con valori limite di Immissione di 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno (esclusi i siti sensibili)							
Fascia A pertinenza ferrovia (ai sensi del D.P.R. 18/11/98 n. 459)	Fascia di 100 m per Infrastrutture esistenti con valori limite di Immissione di 70 dB(A) diurno e 60 dB(A) notturno							
Fascia B pertinenza ferrovia (ai sensi del D.P.R. 18/11/98 n. 459)	Fascia di 150 m per Infrastrutture esistenti con valori limite di Immissione di 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno							
Zona A Intorno aeroportuale (ai sensi del D.M. 31/10/97)	L'Indice L _{VA} (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) non può superare il valore di 65 dB(A)							
Zona B intorno aeroportuale (ai sensi del D.M. 31/10/97)	L'Indice L _{VA} (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) non può superare il valore di 75 dB(A)							
Fasce di transizione (D.G.R. del 21/9/93 n. 4313)	Consentono il graduale (lineare) passaggio del disturbo dalla classe superiore a quella inferiore							
Confine comunale	Limite amministrativo Quinto di Treviso							

Figura A5-31 Classificazione acustica dell'area di interesse secondo il Piano di classificazione acustica del Comune di Quinto di Treviso (Fonte: Piano di classificazione acustica del Comune di Quinto di Treviso, 2010).



Le due curve derivano dalla zonizzazione acustica approvata da ENAC nel 2003.

Le due zone prevedono i seguenti limiti:

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

Tali zone interessano, come da normativa specifica (DM 31 ottobre 1997), aree di classe I "Aree particolarmente protette", di Classe II "Aree prevalentemente residenziali", di Classe III "Aree di tipo misto" ed infine di Classe IV "Aree di intensa attività umana".

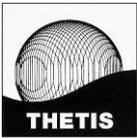
A5.3.10 Piano di Assetto del Territorio del Comune di Zero Branco

Come ricordato al cap. A1 a proposito dell'area vasta, viene analizzata sinteticamente e in modo meno dettagliato rispetto ai Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso, la pianificazione urbanistica del Comune di Zero Branco, territorio che risulta essere indirettamente interessato dall'intervento e dove si possono attendere ricadute nello Scenario 2030.

In particolare, Il territorio comunale sarà interessato dal sorvolo di nuove rotte di decollo da testata 25.

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Zero Branco è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 del 15 aprile 2009 e approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 313 del 3 novembre 2010. Per quanto riguarda gli aspetti di nostro interesse, il Piano prevede fra le proprie finalità (art. 2 della normativa di Piano), la disciplina, attribuendo una specifica normativa di tutela, delle invariante di natura paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione di livello superiore e l'individuazione degli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale. Inoltre, detta una specifica disciplina di regolamentazione, tutela e salvaguardia con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di cui all'articolo 22 della LR 11/2004.

Il PAT nella Tavola 3 "Carta delle Fragilità" (art. 42 della normativa di attuazione) individua le principali infrastrutture generatrici di inquinamento atmosferico e acustico che, nel Comune di Zero Branco, risultano essere le seguenti strade: SR n. 515 "Noalese" e SP n. 65 "di Zero". Il PI e i piani di settore provvederanno ad individuare specifici interventi diretti a eliminare e/o limitare e/o mitigare situazioni di inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre il PAT, nell'ambito delle azioni generali di tutela della salute delle persone e del miglioramento della qualità urbana e ambientale, persegue la riduzione dell'inquinamento da rumore (art. 43 della normativa di attuazione).



A5.3.11 Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco

La Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco è stata approvata con Deliberazione n. 3 del Consiglio Comunale in data 15 gennaio 2016. Il piano degli interventi (PI) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità (art. 1 punto 2 della normativa di attuazione del PI). Inoltre, il PI detta la normativa di carattere operativo derivante da leggi regionali di altri settori con particolare riferimento alle attività commerciali, al piano urbano del traffico, al piano urbano dei parcheggi, al piano per l'inquinamento luminoso, al piano di emergenza, al piano per la classificazione acustica e ai piani pluriennali per la mobilità ciclistica (art. 1 punto 3 comma k).

L'art. 72 (Monitoraggi del PI) afferma che per il monitoraggio, fra l'altro, dell'inquinamento acustico, si applicano i regolamenti o piani comunali in vigore. Viene pertanto di seguito analizzato il Piano di classificazione acustica comunale vigente.

A5.3.12 Piano di Classificazione Acustica del Comune di Zero Branco

Il Regolamento acustico del Comune di Zero Branco è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 6 del 13 febbraio 2014. Come previsto dall'articolo 2 di suddetto Regolamento, il territorio comunale è suddiviso in zone acustiche omogenee alle quali sono assegnati i valori limite di emissione, i valori limite assoluti di immissione, i valori limite differenziali di immissione, i valori di attenzione e i valori di qualità previsti dal DPCM 14 novembre 1997. In particolare, l'area comunale interessata dai sorvoli delle nuove rotte di decollo nello Scenario 2030 (come si vedrà nella SEZIONE C-QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 - RUMORE) risulta essere classificata in Classe II in base a quanto riportato dalla Tavola 7 "Carta della Zonizzazione acustica definitiva" del Piano.

Le zone prevedono pertanto i seguenti limiti:

Valore limite di immissione – Leq in dB(A)	Periodo diurno (06-22)	Periodo notturno (22-06)
Classe II – Aree prevalentemente residenziali	55	45

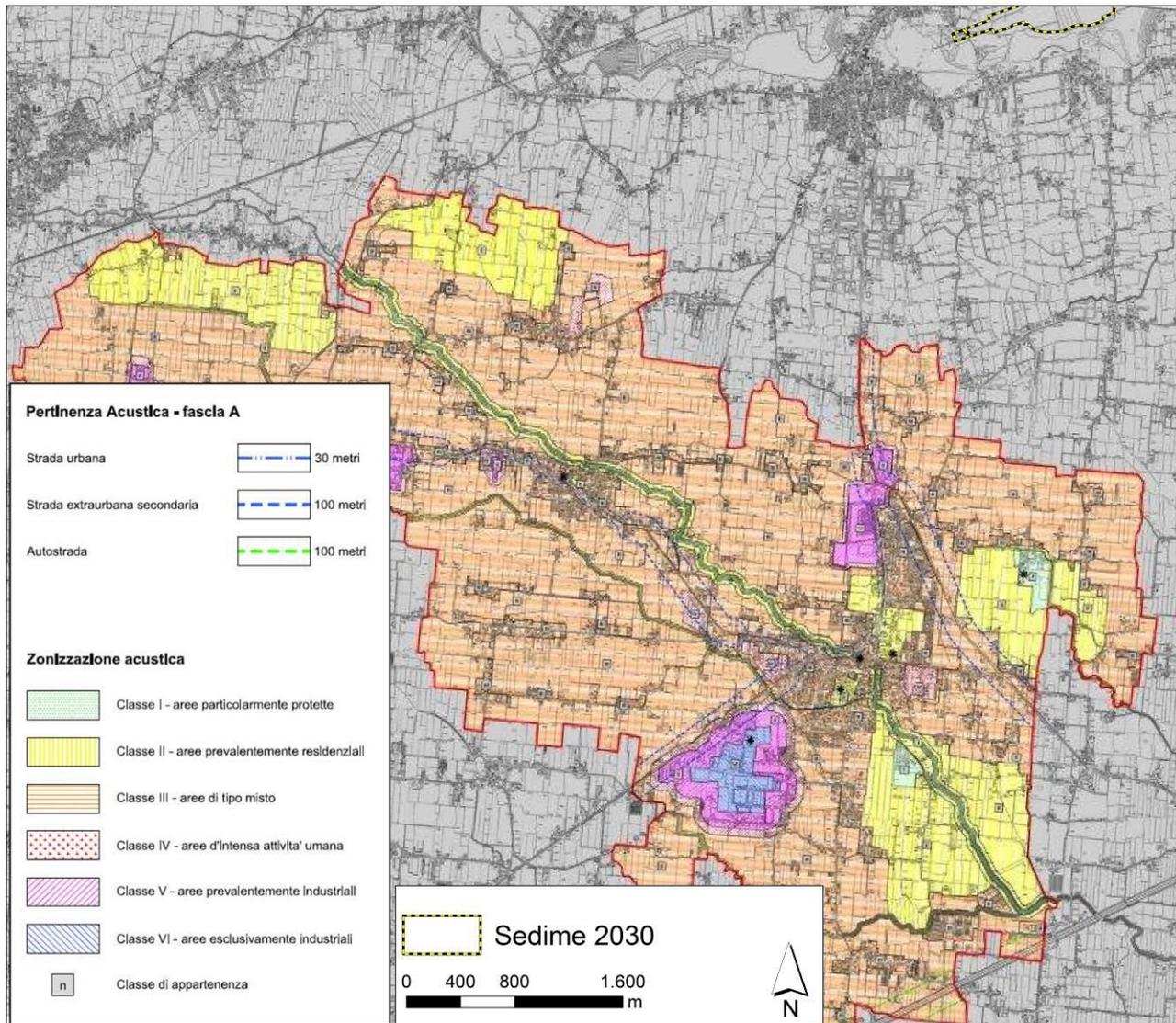


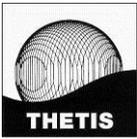
Figura A5-32 Tavola 7 “Carta della zonizzazione acustica definitiva”, Piano di classificazione acustica del Comune di Zero Branco (Fonte: Piano di classificazione acustica del Comune di Zero Branco, 2014).

A5.3.13 La pianificazione aeroportuale

All'interno del sedime aeroportuale la distribuzione/realizzazione delle infrastrutture in conseguenza di scenari di sviluppo e crescita sono regolati dallo specifico strumento, oggetto di esame, denominato appunto Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto “A. Canova” di Treviso.

In tal senso le trasformazioni che attengono all'area circoscritta all'interno del sedime aeroportuale non sono soggette a vincoli urbanistici di livello locale, fatte salve le indicazioni e i vincoli di livello superiore (es. vincolo paesaggistico, archeologico, ecc.), come più avanti (cfr. par. A5.4) verrà evidenziato.

In merito alle aree di espansione del sedime aeroportuale previste dal Piano 2030, esse riguardano essenzialmente acquisizione di aree private o comunali a parcheggio, senza variazione di destinazione d'uso, ed una permuta di area demaniale da militare a civile (area nuovo deposito carburanti).



A5.4 Analisi dei vincoli

Attualmente, in assenza di Piano Paesaggistico Regionale, ai fini dell'individuazione dei vincoli insistenti sulle aree di intervento, si fa riferimento agli elenchi definiti dalla Legge n. 431/1985 e dalla Legge n. 1497/1939 (art. 136 "Immobili ed aree dichiarati di notevole interesse pubblico" – e art. 142 "Aree tutelate per legge" del D.Lvo n. 42/2004).

Alcuni dei vincoli insistenti in prossimità dell'area di intervento sono stati illustrati nei paragrafi precedenti attraverso l'analisi della strumentazione urbanistica e in relazione alle prescrizioni riportate.

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, si segnala che il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio". In merito si rimanda alle figure successive e alla Tavola A5-3, in Allegato, estratto della Tavola 1.3b "Aree naturalistiche protette" del PTCP.

Riguardo ai vincoli relativi ad avio superfici ed elisuperfici (fasce di rispetto dal perimetro dell'aeroporto) si rimanda a quanto riportato nella Tavola A5-4, in Allegato, estratto della tavola 1.4B "Vincoli militari e infrastrutturali" del PTCP.

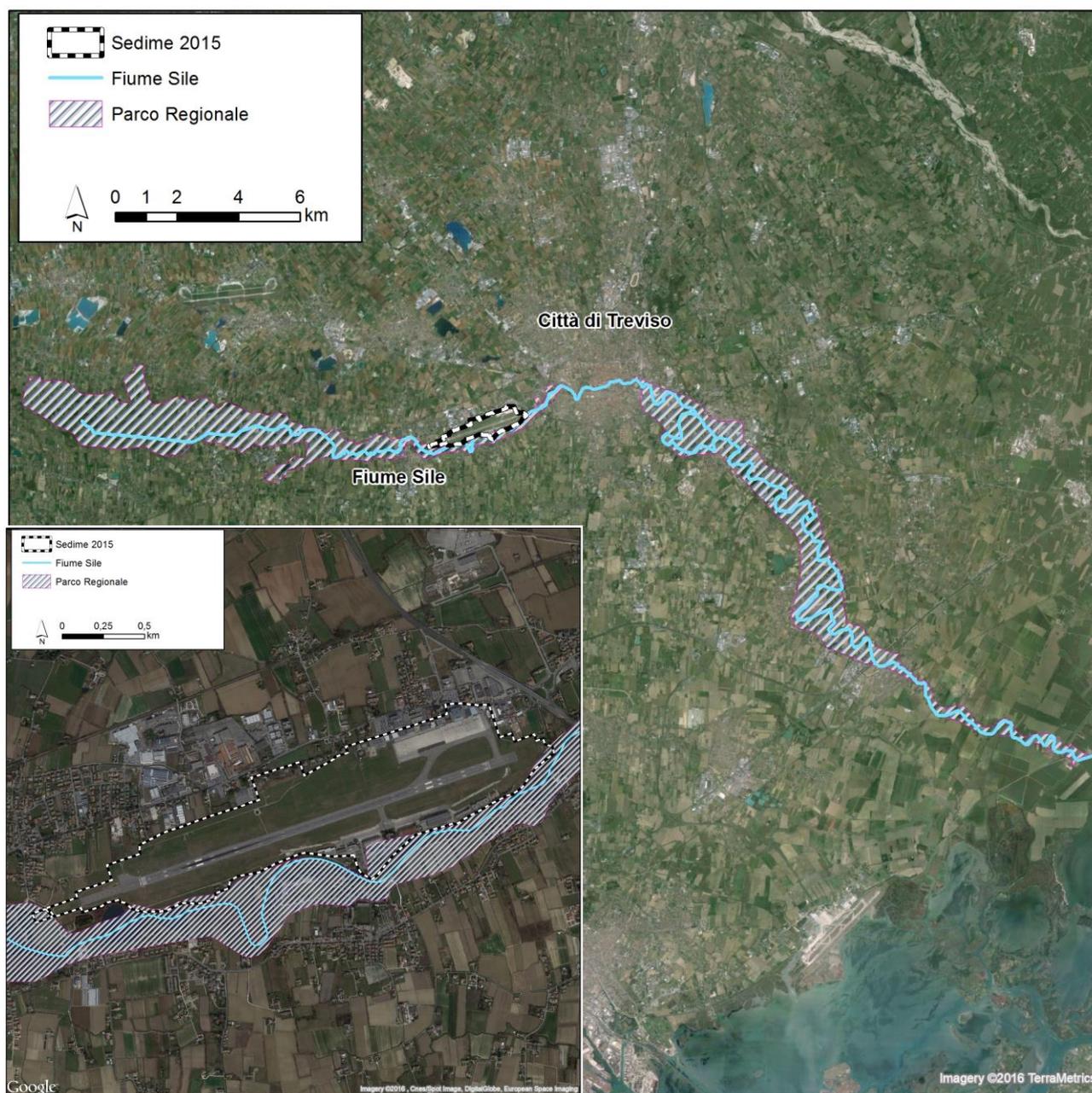


Figura A5-33 Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Tabella A5-2 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

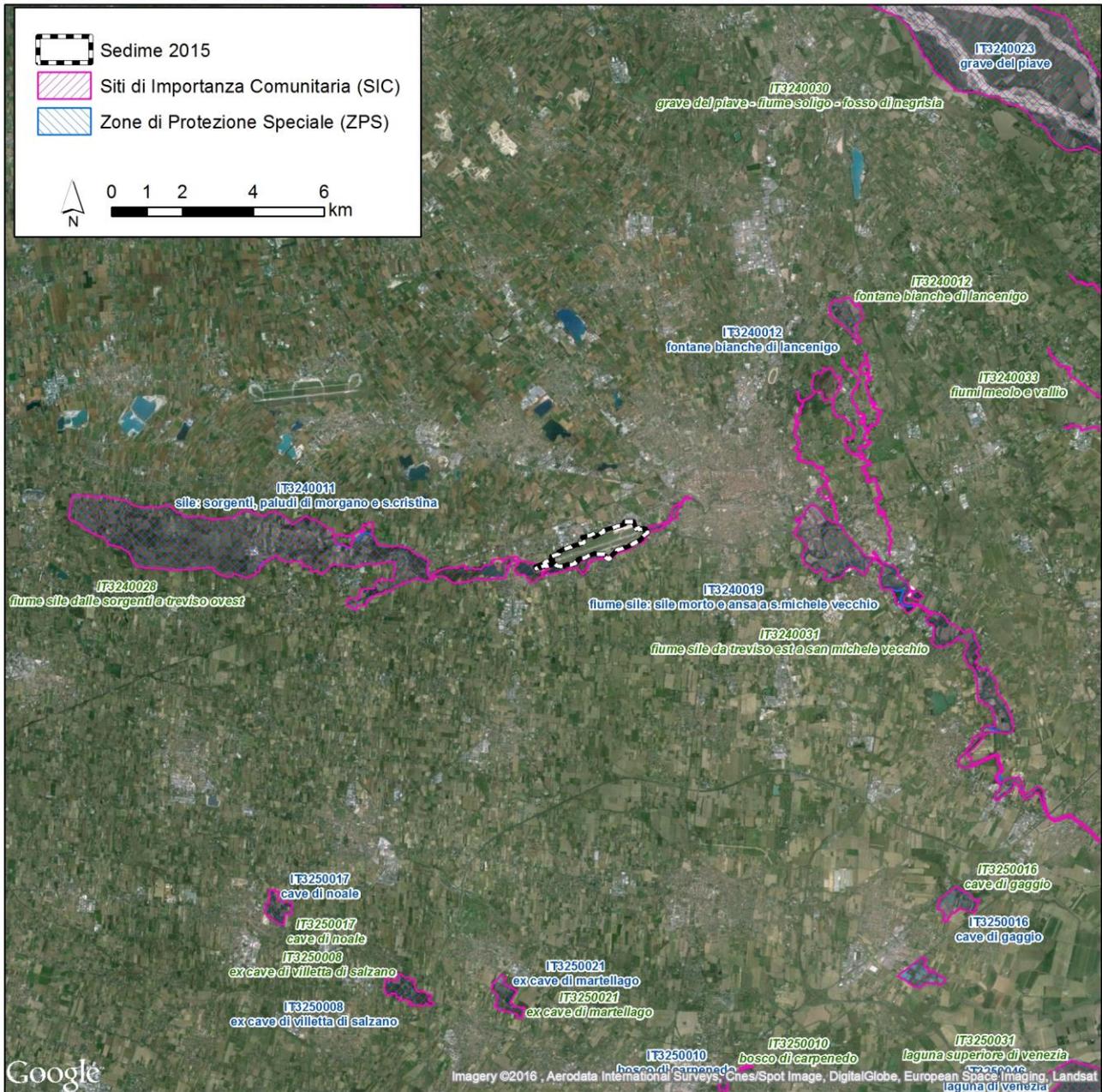


Figura A5-34 Siti Natura 2000 nei pressi dell'area dell'aeroporto.

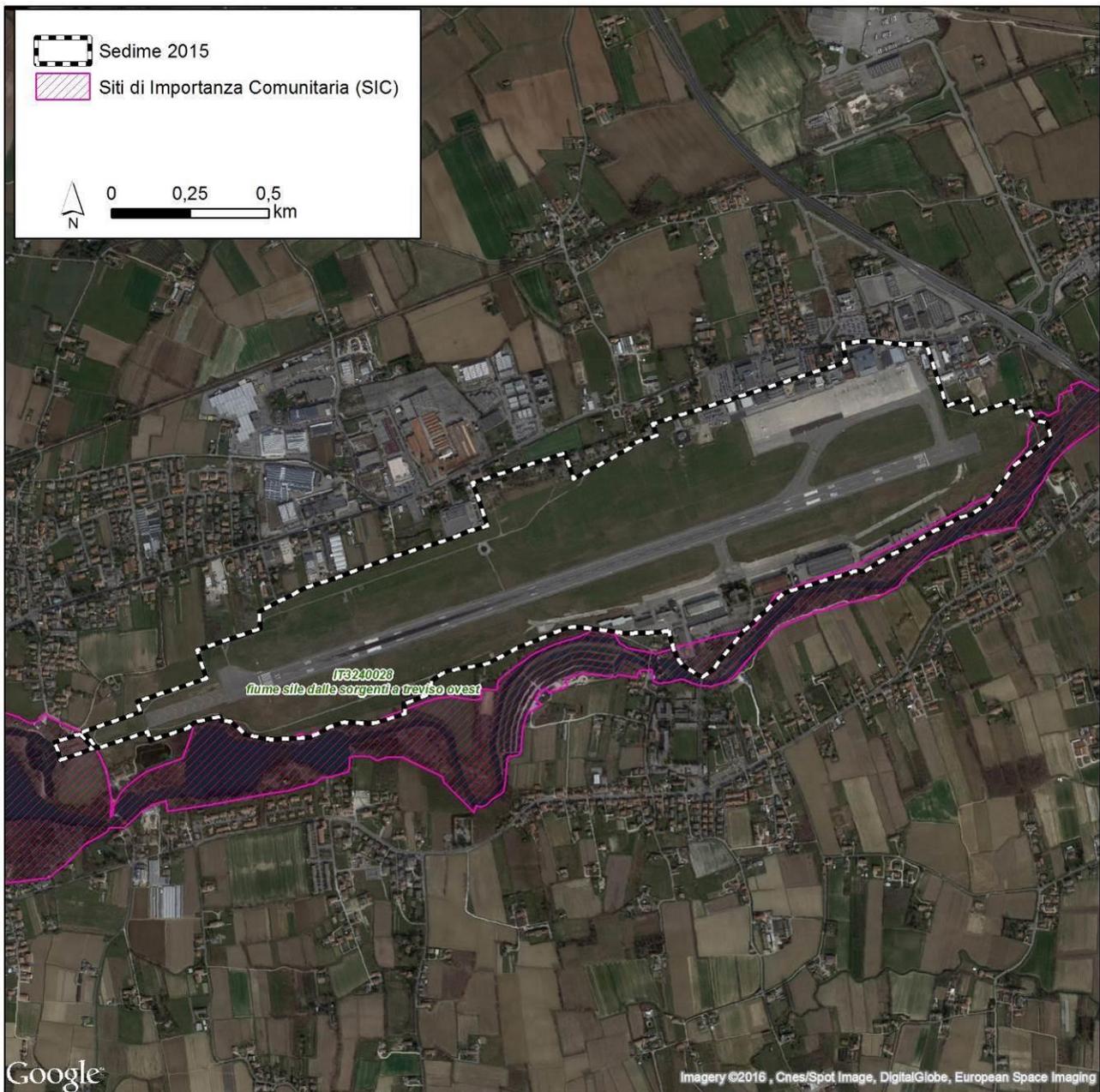


Figura A5-35 Siti Natura 2000 interferenti l'aeroporto.

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", per la fascia di rispetto del fiume Sile; il sedime aeroportuale inoltre lambisce un'area vincolata come bene culturale (Villa Veneta¹¹, ex art. 10 del D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.) (Figura A5-36).

¹¹ Si tratta della Villa Brilli (ora Busatto, dal nome della famiglia divenutane proprietaria agli inizi del '900), dimora settecentesca di grande valore storico e pregio architettonico inserita nell'elenco dell'Istituto Regionale Ville Venete. Classificata residenza di villeggiatura, è composta da un corpo centrale affiancato da due barchesse, da un oratorio e una cappella privata. Originariamente adibita a "frasca" oggi la villa ospita un ristorante.



Figura A5-36 Aree di vincolo ex D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii..

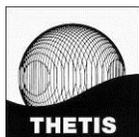
A5.5 Sintesi dell'analisi programmatica

Sulla base della disanima della normativa e degli strumenti di programmazione e pianificazione, svolta ai paragrafi precedenti, è possibile distinguere gli strumenti di indirizzo e quelli di intervento, nonché selezionare le indicazioni principali maggiormente pertinenti rispetto all'intervento in esame.

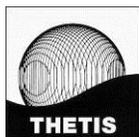


Tabella A5-3 Sintesi dell'analisi programmatica.

Strumenti	Tipo- logia	Sintesi indicazioni principali
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	I	Il documento definisce il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale e dove nell'ambito degli aeroporti è indicato fra i vari scali anche quello di Tessera-Venezia dove l'Aeroporto di Treviso è parte di questo sistema aeroportuale veneziano. Nell'ambito del SNIT, per le infrastrutture aeroportuali, gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico, garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente, sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.
Il Piano per la Logistica	I	Le azioni di intervento per il rilancio dell'aerocargo italiano dovranno secondo questo documento, fra le varie cose, definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per merci a livello nazionale, semplificare le procedure per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi "sovranzionali" per incentivare lo sviluppo di attività logistiche e il trasporto internazionale, snellire le procedure autorizzative alla costruzione di nuovi insediamenti logistici.
Piano Nazionale degli Aeroporti	I	Il Piano individua Treviso fra gli aeroporti primari, ovvero aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico, attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture ecc.. Il Piano, all'interno della macroarea del Nord Est, afferma in particolare che Venezia, Treviso e Trieste costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Treviso si caratterizza come scalo primario dedicato al traffico low cost. Per quanto riguarda le strategie di intervento, in riferimento all'aeroporto di Treviso, il Piano afferma che i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	I	Per il PRS è rilevante l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse. Il Programma segnala delle debolezze strutturali che vengono individuate nella mancanza di collegamenti ferroviari e nel numero e nella superficie delle piste. Inoltre, lo sviluppo del sistema aeroportuale deve fare i conti con le gravi difficoltà che affliggono la mobilità regionale, tali da rendere assolutamente incerti i tempi di accesso e da innalzare la percezione del relativo costo.
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	I	Il Piano individua sulla cartografia e nella normativa di attuazione le "Cittadelle aeroportuali". La Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia-Treviso e di Verona i due poli primari per lo sviluppo favorendo l'interconnessione di tali cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell'art. 26 della LR n. 11/2004, dove i Comuni possono introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo per la presenza di aeroporti da attuarsi attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue.
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	I	Il PRT intende favorire i nodi autostradali e ferroviari, i porti, interporti ed aeroporti, intesi come esternalità infrastrutturali primarie da ottimizzare dal punto di vista della efficienza intermodale di nodo, sia a livello di rete superiore (internazionale), sia in relazione all'accesso alle reti locali, da cui dipende il rapporto con il tessuto produttivo regionale. Inoltre, il Piano, nella parte dedicata espressamente al sistema aeroportuale veneto, afferma che tale sistema si è consolidato attorno a due poli: quello veneziano e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale ed una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarità e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. Il polo veneziano, peraltro, si integra con l'aeroporto di Treviso grazie ad una complementarità funzionale che opera su segmenti di mercato diversi.



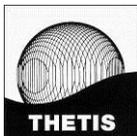
Strumenti	Tipologia	Sintesi indicazioni principali
Piano Regionale di Tutela e Risparmio dell'Atmosfera (PRTRA)	I	L'intento del Piano è quello di identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione. La zonizzazione, ossia la suddivisione del territorio in zone ed agglomerati, è il presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria. Nessun particolare riferimento viene fatto riguardo al sistema aeroportuale.
Pianificazione a tutela della qualità delle acque	I	Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii. Il PTA contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lvo 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. Nessun particolare riferimento viene fatto riguardo al sistema aeroportuale.
Pianificazione per la sicurezza idraulica	I	Il Piano di Assetto Idrogeologico, che ai sensi delle legge 3 agosto 1998, n. 267 e ss.mm.ii. prevede che sia redatto dalle autorità di bacino di rilievo nazionale e interregionale e le regioni per i restanti bacini e che contiene l'individuazione delle aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia nonché le misure medesime. Nessun particolare riferimento viene fatto riguardo al sistema aeroportuale che viene a trovarsi contermini ad aree a rischio idraulico.
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) e Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVR)	T	I Piani faunistico-venatori propongono, ognuno per le parti di propria competenza, gli elementi di pianificazione territoriale, di programmazione e regolamentazione delle attività venatorie e di gestione ambientale e della fauna sulla base di obiettivi strategici ambientali e gestionali condivisi. Non sono indicati dai Piani analizzati in prossimità dell'aeroporto di Treviso istituti faunistici e oasi di protezione.
Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile	T	Il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile non si configura come progetto urbanistico, ma come processo di interventi, opere, azioni e procedure finalizzati ad innescare la progressiva identificazione dei territori interessati come area integrata del parco. Limitate aree aeroportuali rientrano all'interno del perimetro del Parco Regionale del Sile. Le aree in questione sono classificate come zona di "urbanizzazione controllata" e zone di "ripristino vegetazionale". Il Piano individua fra gli insediamenti ad alto impatto ambientale e/o elementi detrattori del paesaggio, la "segnaletica aeroportuale nel Comune di Quinto" mentre riguardo la "Vulnerabilità delle acque sotterranee", il Piano indica per tutta l'area aeroportuale un livello di vulnerabilità di grado A – alto. Infine, appena fuori del sedime aeroportuale, si segnala la presenza di un'area di risorgiva attiva.
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Treviso	I	Fra le azioni individuate dal PTCP, in sintonia con quelle previste dal PTRC, è indicata la "realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca' Foncello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord e uno ad est della città, quest'ultimo all'interno della Treviso Servizi". Si evidenzia quindi la necessità di un collegamento veloce in direzione dell'Aeroporto nell'ambito di una generale sistemazione della mobilità trevigiana in un'ottica di sostenibilità. Fra i "Progetti di interesse provinciale" il PTCP individua dei progetti naturalistici e dei progetti legati alla logistica e mobilità che assumono un rilievo sovracomunale o comunque una valenza strategica per l'adeguato e sostenibile sviluppo del territorio provinciale. Ai fini del nostro studio, si segnalano fra i progetti naturalistici "le risorgive in Provincia di Treviso" e lo "studio per la definizione di opere di compensazione ambientale da utilizzare nel territorio provinciale". Fra i "progetti per logistica e mobilità" segnaliamo invece il "centro intermodale di Treviso-Servizi", la "metropolitana cittadina da Treviso Servizi (aeroporto) a Ca' Foncello" e lo studio per la definizione di un "Centro di gestione unitaria, di livello provinciale, per la logistica ed i trasporti".



Strumenti	Tipo-logia	Sintesi indicazioni principali
Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Treviso	I	Il Piano evidenzia il ruolo strategico rappresentato dal sistema della mobilità e accessibilità per tutto il territorio comunale ma soprattutto per il Centro Storico. Il PAT pone le condizioni per supportare la scelta di un collegamento Est – Ovest, che preveda come stazioni: l'aeroporto "A. Canova" (anche chiamato S. Giuseppe), la stazione di Porta SS. Quaranta, la Stazione Centrale, lo scalo Motta, l'area Appiani e Viale Europa, progetto realizzabile con diverse soluzioni tecnologiche ma caratterizzato dall'interscambio tra Ferrovie dello Stato, Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale ed un sistema di trasporto urbano su sede vincolata (tram), da attuarsi attraverso una totale riqualificazione dell'area della stazione e dell'ex area Camuzzi in modo da creare qui la principale porta di accesso alla città. Il Piano individua l'aeroporto come contesto territoriale n. 1 destinato alla realizzazione di programmi complessi che interessano in particolare l'area Pagnossin, l'area ex Marazzato e Luigina.
Piano degli Interventi (PI) del Comune di Treviso	T	Il Piano è in fase di elaborazione. In considerazione dell'art. 48 della LR n. 11/2004, comma 5bis, per il quale "a seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio (PAT), il Piano Regolatore Generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa Piano degli Interventi", sono state analizzate le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso.
Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso	T	Per quanto riguarda l'area di interesse, il PRG indica l'area di sedime come F6/1 zona per attrezzature ed impianti pubblici. In particolare l'area è normata dall'art. 73 – Sottozona F.6 - Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. Fra le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe ("A. Canova", ndr.)". Riguardo le modalità di intervento, al punto 3.1 si prevede che le "volumetrie, le altezze massime degli edifici sono consentite secondo le esigenze funzionali di ciascuna struttura. Il progetto, concernente nuove strutture, sarà esteso all'intera sottozona, mediante la redazione di uno studio generale che dimostri l'inserimento urbanistico ed ambientale dei nuovi volumi". Mentre al punto 3.2 si afferma che per le "aree ed i fabbricati esistenti, si interviene tramite interventi edilizi diretti e sono ammessi i seguenti interventi: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia compatibilmente con il relativo grado di protezione". Va evidenziato che il sedime aeroportuale è in parte interessato da una fascia di rispetto dei corsi d'acqua (10 m) individuati dall'Atlante dei vincoli territoriali volume III della Provincia di Treviso. Inoltre l'area risulta interessata da una zona di tutela dei corsi d'acqua di origine risorgiva (100 m). L'area aeroportuale è pure interessata in parte dalle fasce di tutela del fiume Sile (20, 50 m) normate rispettivamente dall'art. 36 "Zona omogenea B", dall'art. 46 "Zona omogenea C" e dall'Allegato II "Prescrizioni generali" alla normativa di attuazione che non riporta sostanziali modifiche di interesse a quanto previsto dai due precedenti articoli.
Piani di Rischio Aeroportuale dei Comuni di Treviso e di Quinto di Treviso	T	Il Comune di Treviso ha aggiornato il suo Piano di Rischio Aeroportuale per cui negli elaborati grafici di PRG è identificata con apposita perimetrazione e campitura, l'impronta delle zone di tutela aeroportuale, in ottemperanza ai disposti del comma 5 dell'art. 707 del Codice della Navigazione, ed in conformità al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Le zone di tutela aeroportuali sono: "Zona di tutela A", "Zona di tutela B", "Zona di tutela C", "Zona di tutela D", dove sono vigenti vincoli e prescrizioni edilizie e di destinazione d'uso. Il Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Quinto di Treviso è in fase di aggiornamento.
Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Treviso, Quinto di Treviso, Zero Branco	T	Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Treviso afferma che le zone adiacenti all'aeroporto sono inserite, in base al DPCM 14.11.1997, in classe IV "Aree di intensa attività umana". Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Quinto di Treviso individua aree interessate inserite in classe I "Aree particolarmente protette", Classe II "Aree prevalentemente residenziali", Classe III "Aree di tipo misto" ed infine Classe IV "Aree di intensa attività umana". Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Zero Branco è interessato in zone che risultano essere inserite, come per il Comune precedente, in Classe I, II e III.



Strumenti	Tipo-logia	Sintesi indicazioni principali
Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Quinto di Treviso	I	Il PAT evidenzia che il sedime aeroportuale confina con l'ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile (art. 18 della normativa di attuazione del PAT) e con relative aree vincolate dal punto di vista paesaggistico ex art. 142 comma 1 lettere c e g del D.Lvo n. 42/2004 (Corsi d'acqua e Zone boscate, normate rispettivamente dall'art. 16 e dall'art. 17 della normativa di attuazione del PAT. Inoltre, identifica le zone di tutela aeroportuale normate dall'art. 31 della normativa di attuazione. Tale articolo al comma 6 afferma che il Comune attraverso il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA), descritto successivamente, individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe all'aeroporto "A. Canova" di Treviso. Altresì la tavola 02 del PAT "Carta delle Invarianti" individua a sud del sedime aeroportuale un "bacino d'acqua", una "zona boscata", un "ambito ad integrità agricola e ambientale" e più a nord una "siepe": tutte invarianti di natura ambientale normate dall'art. 33 della normativa di attuazione.
Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso	T	L'area aeroportuale è classificata dal PRG come Sottozona agricola "E2.1" ovvero in base all'art. 43 della normativa di attuazione del Piano come "di buon valore produttivo e scarsa dispersione insediativa". In tali zone agricole possono insediarsi in generale edifici e attività legate all'agricoltura, allevamenti o attività agrituristiche ed inoltre, l'articolo segnala anche la possibilità di insediare infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili, impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, acquedotti e simili. L'indicazione di Sottozona agricola "E2.1" è pure confermata dall'ultima Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano ambientale del fiume Sile approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 30 novembre 2010.
Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Zero Branco	I	Il PAT nella Tavola 3 "Carta delle Fragilità" (art. 42 della normativa di attuazione) individua le principali infra-strutture generatrici di inquinamento atmosferico e acustico nel Comune di Zero Branco che risultano essere le seguenti strade: SR n. 515 "Noalese" e SP n. 65 "di Zero". Il PI e i piani di settore provvederanno ad individuare specifici interventi diretti a eliminare e/o limitare e/o mitigare situazioni di inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre il PAT, nell'ambito delle azioni generali di tutela della salute delle persone e del miglioramento della qualità urbana e ambientale, persegue la riduzione dell'inquinamento da rumore (art. 43 della normativa di attuazione).
Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco	T	La Variante detta la normativa di carattere operativo derivante da leggi regionali di altri settori con particolare riferimento alle attività commerciali, al piano urbano del traffico, al piano urbano dei parcheggi, al piano per l'inquinamento luminoso, al piano di emergenza, al piano per la classificazione acustica e ai piani pluriennali per la mobilità ciclistica.
Pianificazione aeroportuale	T	All'interno del sedime aeroportuale la distribuzione/realizzazione delle infrastrutture in conseguenza di scenari di sviluppo e crescita sono regolati dallo specifico strumento, che nel caso in esame è denominato Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso. In merito alle aree di espansione del sedime aeroportuale previste dal Piano 2030, esse riguardano essenzialmente acquisizione di aree private o comunali a parcheggio, senza variazione di destinazione d'uso, ed una permuta di area demaniale da militare a civile (area nuovo deposito carburanti).
Vincoli	T	Per quanto riguarda i vincoli ambientali, si segnala che il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio". 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", per la fascia di rispetto del fiume Sile; il sedime aeroportuale inoltre lambisce un'area vincolata come bene culturale (Villa Veneta, ex art. 10 del D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.).



A6 La coerenza dello Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale

L'analisi di coerenza, come premesso al cap. A0, viene sviluppata su due livelli:

- di indirizzo, in cui viene valutato il grado di corrispondenza tra l'intervento nel suo complesso e gli scenari di sviluppo prefigurati dagli strumenti di indirizzo;
- territoriale, in cui viene analizzata la rispondenza dei vincoli e delle zonizzazioni previste dagli strumenti di scala locale rispetto all'intervento in esame.

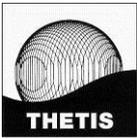
Per quanto concerne il livello "territoriale", va ricordato che le trasformazioni che attengono all'area circoscritta all'interno dell'attuale sedime aeroportuale non sono soggette a vincoli urbanistici di livello locale, fatte salve le indicazioni e i vincoli di livello superiore (es. vincolo paesaggistico, archeologico, ecc.).

La coerenza verrà valutata utilizzando una scala ordinale a cinque livelli, cui corrispondono gradi di coerenza distinti per l'analisi di indirizzo e quella territoriale:

scala	analisi di indirizzo	analisi territoriale
coerente alto	gli obiettivi del Piano sono totalmente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Piano sono totalmente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerente medio	gli obiettivi del Piano sono mediamente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Piano sono mediamente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerente basso	gli obiettivi del Piano sono solo parzialmente conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Piano sono parzialmente conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale
coerenza/incoerenza trascurabile	l'analisi dei piani/programmi non ha evidenziato temi o aspetti di interesse rispetto al Piano	
non coerente	gli obiettivi del Piano non sono conformi alle direttive dei documenti programmatori e settoriali	gli interventi del Piano non sono conformi alle direttive e prescrizioni degli strumenti di pianificazione

A6.1 Strumenti di pianificazione e programmazione nazionale

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione nazionale di indirizzo, porta ad evidenziare che il Piano 2030 risulta essere coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) rispondendo degli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche nonché, nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), alla creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale.



Riguardo il Piano della logistica l'analisi non ha evidenziato temi o aspetti di interesse rispetto al Piano, in quanto lo scenario di sviluppo non prevede che l'aeroporto di Treviso, come già fa da anni, si occupi di traffico di merci.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti individua il Sistema aeroportuale Venezia - Treviso fra i principali e strategici aeroporti italiani, sottolineando che lo stesso risulta compreso nella rete europea TEN-T. Il Piano, all'interno della macroarea del Nord Est, afferma in particolare che Venezia, Treviso e Trieste costituiscono il complesso aeroportuale del Nord Est, porta di accesso privilegiata dall'Europa orientale. Venezia si caratterizza come nodo intermodale strategico, Gate Intercontinentale; Treviso come scalo primario dedicato al traffico low cost. Per quanto riguarda le strategie di intervento, in riferimento all'aeroporto di Treviso, il Piano afferma, in linea con le previsioni del Piano, che i livelli di traffico già pianificati nel medio e lungo termine dovranno essere garantiti da spazi adeguati nell'intorno aeroportuale, in parte già previsti, in parte da prevedere.

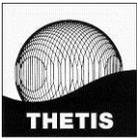
A6.2 Strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale

Analisi di coerenza a livello di indirizzo

L'analisi condotta con riferimento alla pianificazione e programmazione regionale di indirizzo non settoriale porta ad evidenziare che il Piano risulta coerente con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC). Il PRS infatti sottolinea come il traffico di passeggeri negli aeroporti veneti sia cresciuto ad un ritmo decisamente superiore alla media nazionale. Il completamento e l'organizzazione di una rete logistica regionale efficiente è, per il PRS, "uno dei cardini su cui deve poggiare la strategia regionale per conferire una dimensione sostenibile al fabbisogno di mobilità espresso dal territorio". Rilevante è, ad esempio per il Programma, l'integrazione tra gli aeroporti di Treviso e Venezia, a formare il Sistema Aeroportuale Venezia, allo scopo di permettere una distribuzione razionale del traffico tra i due aeroporti con un efficace sfruttamento delle rispettive risorse.

Anche il PTRC si sofferma sull'incremento del traffico aereo nella regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone, secondo il PTRC, di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord Est. Il Piano è coerente quindi con quanto previsto dalla normativa del piano riguardo le "Cittadelle aeroportuali" laddove si afferma espressamente che la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona "due poli primari per lo sviluppo" favorendo l'interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta.

Riguardo al Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano risponde in modo coerente dal punto di vista infrastrutturale alla segnalazione del PRT che evidenzia l'incremento del traffico aereo negli aeroporti veneti. In particolare, il Piano, nella parte dedicata espressamente al sistema aeroportuale veneto, afferma che tale sistema si è consolidato attorno a due poli: quello veneziano e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale ed una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarità e non producono alcuna forma di concorrenza reciproca, sia per le rispettive specializzazioni, sia per i bacini serviti. Il polo veneziano, peraltro, si integra con l'aeroporto di Treviso grazie ad una complementarità funzionale che opera su segmenti di mercato diversi.



Il Piano risulta coerente rispetto alle previsioni dei piani settoriali di valenza ambientale, quali il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), il Piano Tutela delle Acque (PTA) e il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino del Sile, in quanto prevede adeguamenti infrastrutturale ed impiantistici a supporto della crescita in funzione del mantenimento delle performance ambientali richieste dalle norme e dalla citata pianificazione. Comunque, per un maggiore dettaglio in merito alla puntuale coerenza, si rimanda alla SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE (elaborati 25101-REL-T103 – ATMOSFERA e 25101-REL-T103 - AMBIENTE IDRICO). Pertanto si ritiene di valutare, in via cautelativa, come media la coerenza tra piani settoriali di valenza ambientale (atmosfera e acque) e il Piano.

Riguardo al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il Piano è coerente con gli indirizzi del PTCP che, in sintonia con il PTRC, per migliorare i collegamenti con l'aeroporto individua la "realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Ca' Foncello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord e uno ad est della città, quest'ultimo all'interno della Treviso Servizi". La Relazione del Piano evidenzia infatti, la necessità di un collegamento veloce in direzione dell'Aeroporto nell'ambito di una generale sistemazione della mobilità trevigiana in un'ottica di sostenibilità. Fra i "Progetti di interesse provinciale" il PTCP individua dei progetti naturalistici e dei progetti legati alla logistica e mobilità che assumono un rilievo sovracomunale o comunque una valenza strategica per l'adeguato e sostenibile sviluppo del territorio provinciale. Non interferenti con il Piano, si segnalano fra i progetti naturalistici "le risorgive in Provincia di Treviso" e lo "studio per la definizione di opere di compensazione ambientale da utilizzare nel territorio provinciale". Fra i "progetti per logistica e mobilità" risultano coerenti con le finalità più generali del Piano il "centro intermodale di Treviso-Servizi", la "metropolitana cittadina da Treviso Servizi (aeroporto) a Ca' Foncello" e lo studio per la definizione di un "Centro di gestione unitaria, di livello provinciale, per la logistica ed i trasporti".

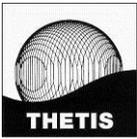
Analisi di coerenza a livello di intervento

In merito al Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile, il Piano non prevede interventi direttamente interferenti con le aree del Parco e comunque gli interventi vicini si mantengono interni al sedime aeroportuale attuale, mentre possono essere prevedibili ricadute indirette (approfondite nella SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 – ASPETTI NATURALISTICI e nello STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA, elaborato 25101-REL-T105). Pertanto si ritiene di valutare, in via cautelativa, come media la coerenza tra il Piano Ambientale del Parco del Sile e il Piano.

Il Piano risulta coerente con il Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) il Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVP), non sono infatti indicati in prossimità dell'area aeroportuale istituti faunistici e oasi di protezione.

A6.3 Strumenti di pianificazione e programmazione comunale

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione e programmazione comunale territoriale, il PAT del Comune di Treviso evidenzia il ruolo strategico rappresentato dal sistema della mobilità e accessibilità per tutto il territorio comunale ma soprattutto per il Centro Storico. Anche il PAT, in un'ottica di potenziamento dell'aeroporto in coerenza con il Piano, pone le condizioni per supportare la scelta di un collegamento Est – Ovest, che preveda come stazioni: l'aeroporto "A. Canova" (anche chiamato S. Giuseppe), la stazione di Porta SS. Quaranta, la Stazione Centrale, lo scalo Motta, l'area Appiani e Viale Europa, progetto realizzabile con diverse soluzioni tecnologiche ma caratterizzato dall'interscambio tra Ferrovie dello Stato, Sistema Fer-



roviario Metropolitano Regionale ed un sistema di trasporto urbano su sede vincolata (tram), da attuarsi attraverso una totale riqualificazione dell'area della stazione e dell'ex area Camuzzi in modo da creare qui la principale porta di accesso alla città. Il Piano non interferisce con il Piano che individua l'aeroporto come contesto territoriale n. 1 destinato alla realizzazione di programmi complessi che interessano in particolare l'area Pagnossin, l'area ex Marazzato e Luigina. Il Piano è altresì coerente in generale con le linee di sviluppo insediativo e urbanistico indicate dal PAT e non interferisce con il sistema ambientale e le valenze naturalistiche evidenziate dal Piano e normate dalla relativa normativa di attuazione.

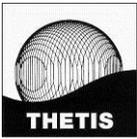
Il PI del Comune di Treviso risulta in fase di redazione pertanto, in considerazione dell'art. 48 della LR n. 11/2004, comma 5bis, per il quale "a seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio (PAT), il piano regolatore generale vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa piano degli interventi", sono state analizzate le previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Treviso.

Il Piano risulta coerente con il PRG del Comune di Treviso che indica l'area di sedime come F6/1 zona per attrezzature ed impianti pubblici normata dall'art. 73 – Sottozona F.6 - Attrezzature specialistiche della normativa di attuazione del Piano. La sottozona F.6 come riportato al punto 1.1 dell'articolo sopracitato "comprende le aree interessate da speciali attrezzature che possono essere oggetto d'intervento da parte di soggetti pubblici, o privati con finalità pubbliche, o aziende erogatrici di servizi pubblici (enti statali, nazionali e territoriali), anche con le procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/77". Fra le destinazioni d'uso viene indicata alla lettera "b) attrezzature aeroportuali: area impianti, opere ed edifici correlati all'attività dell'aeroporto di S. Giuseppe ("A. Canova", ndr.). Il Piano non interferisce con la fascia di rispetto dei corsi d'acqua (10 m) che interessa parte del sedime aeroportuale e, in particolare, non prefigura interferenze con la zona di tutela dei corsi d'acqua di origine risorgiva (100 m) individuate dal PRG. L'area aeroportuale è pure interessata in parte dalle fasce di tutela del fiume Sile (20, 50 m) normate rispettivamente dall'art. 36 "Zona omogenea B", dall'art. 46 "Zona omogenea C" e dall'Allegato II "Prescrizioni generali" alla normativa di attuazione del Piano: anche in questo caso si escludono interferenze con le indicazioni del Piano.

Il Piano è coerente con i Piani di Rischio Aeroportuale comunali (in particolare quello di Treviso che risulta essere aggiornato rispetto alle norme del Codice della Navigazione, mente quello del Comune di Quinto di Treviso è in fase di aggiornamento).

Per quanto riguarda i Piani di Classificazione Acustica dei Comuni analizzati si può affermare che non si prevedono incoerenze dal punto di vista urbanistico con le previsioni del Piano. Si precisa che la trattazione riguardante specificamente il rumore negli scenari di sviluppo previsti dal Piano e le eventuali criticità rispetto alle zonizzazioni acustiche comunali, viene effettuata nella SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE (elaborato 25101-REL-T103 – RUMORE). Pertanto si ritiene di valutare, in via cautelativa, come media la coerenza tra i Piani di Classificazione Acustica dei Comuni dell'area vasta e il Piano.

Il Piano risulta coerente con le previsioni del PAT del Comune di Quinto di Treviso e con gli obiettivi dello stesso Piano che, all'interno della Relazione Tecnica, sono definiti attraverso un'analisi e una lettura del territorio sistemica, individuando il sistema storico ambientale, il sistema della residenza e dei servizi, il sistema produttivo, il sistema infrastrutturale. Altresì, come ricordato in precedenza nell'analisi della pianificazione sovraordinata, non si prefigurano incoerenze tra le previsioni del Piano e le invarianti di natura ambientale e naturalistica evidenziate dalla cartografia di Piano. Si escludono incoerenze anche con le aree indicate come F "Servizi di interesse comune di maggiore rilevanza esistenti e di progetto" (art. 47 della normativa di attuazione) prossime o in parte interne al sedime aeroportuale. Sono zone classificate dal PAT come aree e/o complessi di servizi istituzionali pubblici a scala territoriale di rilevanza comunale e/o sovracomunale esistenti e di progetto. Le previsioni del Piano non prefigurano interferenze infine con gli ambiti agricoli (art. 52 della normativa di attuazione) dove il PAT prevede interventi di riqualificazione e/o riconversione.



In merito al Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso e relativa Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano Ambientale del fiume Sile, il Piano esclude incoerenze con le previsioni del PRG che classifica l'area aeroportuale come Sottozona agricola "E2.1" ovvero in base all'art. 43 della normativa di attuazione del Piano come "di buon valore produttivo e scarsa dispersione insediativa". L'indicazione di Sottozona agricola "E2.1" è confermata anche dall'ultima Variante parziale al PRG per adeguamento alla Variante al Piano ambientale del fiume Sile.

Infine, per quanto riguarda il Comune di Zero Branco, interessato solo indirettamente dalle previsioni del Piano e con ricadute nello Scenario 2030, non si evidenziano incoerenze a livello generale con le finalità e gli obiettivi strutturali del PAT e della Variante n. 2 al Piano degli Interventi e con le relative invarianti ambientali e paesaggistiche.

Per quanto riguarda la vincoli la prossimità del sedime aeroportuale ai siti SIC/ZPS della Rete Natura 2000 e al Parco Naturale Regionale del Fiume Sile non costituisce una incoerenza. Tali "vincoli" non ostano agli interventi previsti dal Piano, tuttavia comportano la necessità di sviluppare specifici approfondimenti tematici utili ai fini di procedure aventi lo scopo di salvaguardare i beni e le risorse tutelate. In tal senso il presente Studio di Impatto Ambientale viene elaborato coerentemente e consegnato contestualmente alla documentazione di Verifica preliminare dell'interesse archeologico e di Valutazione di incidenza.

A6.4 Conclusioni

In seguito viene sintetizzata la coerenza riscontrata fra lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso e i documenti programmatori, territoriali e settoriali.

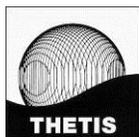
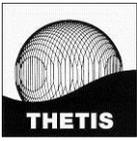


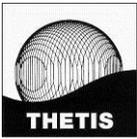
Tabella A6-1 Sintesi dell'analisi programmatica.

Strumenti	Tipo-logia	Analisi di coerenza	Note
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	I	coerenza alta	
Il Piano per la Logistica	I	trascurabile	Il Piano non contempla il traffico merci, peraltro assente da anni
Piano Nazionale degli Aeroporti	I	coerenza alta	
Programma Regionale di Sviluppo (PRS)	I	coerenza alta	
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	I	coerenza alta	
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)	I	coerenza alta	
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)	I	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 - ATMOSFERA
Pianificazione a tutela della qualità delle acque	I	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 - AMBIENTE IDRICO
Pianificazione per la sicurezza idraulica	I	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 - AMBIENTE IDRICO
Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR) - Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019 (PFVP)	I	coerenza alta	
Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Sile	I	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 – ASPETTI NATURALISTICI e nello STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA, elaborato 25101-REL-T105
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Treviso	I	coerenza alta	
Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Treviso	T	coerenza alta	
Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Treviso	T	coerenza alta	
Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco	T	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 - RUMORE
Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Quinto di Treviso	T	coerenza alta	
Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Quinto di Treviso	T	coerenza alta	
Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Zero Branco	T	coerenza alta	
Variante n. 2 al Piano degli Interventi del Comune di Zero Branco	T	coerenza alta	
Piani di Rischio Aeroportuale dei comuni di Treviso e Quinto di Treviso	T	coerenza alta	Il Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Quinto di Treviso è in fase di aggiornamento
Pianificazione aeroportuale	T	coerenza alta	
Vincoli	T	coerenza media	Coerenza subordinata agli approfondimenti settoriali della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, elaborato 25101-REL-T103 – ASPETTI NATURALISTICI e nello STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA, elaborato 25101-REL-T105



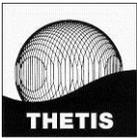
Sulla base di quanto appena esposto, lo **Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso** risulta coerente a livello di indirizzo ed a livello territoriale con la pianificazione vigente, in particolare:

- è coerente a livello nazionale con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con il Piano Nazionale degli Aeroporti;
- è coerente a livello regionale con il Programma Regionale di Sviluppo, il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, il Piano Faunistico Venatorio Regionale;
- è coerente con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e il Piano Faunistico Venatorio Provinciale 2014-2019;
- è coerente con i PAT, i PI, i PRG ed eventuali Varianti dei Comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco;
- è coerente dal punto di vista urbanistico con i Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco;
- è mediamente coerente con le pianificazioni di settore ambientale e i vincoli ambientali in quanto la piena coerenza è subordinata agli approfondimenti della SEZIONE C QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE, dello STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA e della VERIFICA PRELIMINARE DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO.



A7 Bibliografia

- Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, 2007. Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico
- Comune di Quinto di Treviso, 2003. Piano Regolatore Generale e relative Varianti
- Comune di Quinto di Treviso, 2010. Piano di Classificazione Acustica
- Comune di Quinto di Treviso, 2012. Variante parziale al PRG – Piano di Rischio Aeroportuale;
- Comune di Quinto di Treviso, 2014. Piano di Assetto Territoriale (PAT)
- Comune di Treviso, 2001. Piano di Classificazione Acustica
- Comune di Treviso, 2004. Piano Regolatore Generale e relative Varianti
- Comune di Treviso, 2015. Piano di Assetto Territoriale (PAT)
- Comune di Treviso, 2016. Aggiornamento Normativa di Attuazione al PRG del Comune di Treviso – Piano di Rischio Aeroportuale
- Comune di Zero Branco, 2010. Piano di Assetto del Territorio (PAT)
- Comune di Zero Branco, 2014. Piano di Classificazione Acustica
- Comune di Zero Branco, 2016. Variante n. 2 al Piano degli Interventi (PI)
- ENAC, 2012. Piano Nazionale degli Aeroporti
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2000. Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2006. Piano per la Logistica
- Provincia di Treviso, 2010. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Provincia di Treviso, 2014. Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Treviso 2014-2019
- Regione del Veneto, 2000. Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
- Regione del Veneto, 2004. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera
- Regione del Veneto, 2005. Piano Regionale dei Trasporti del Veneto
- Regione del Veneto, 2007. Programma Regionale di Sviluppo
- Regione del Veneto, 2009. Piano di Gestione del bacino scolante della laguna di Venezia
- Regione del Veneto, 2009. Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Regione del Veneto, 2009. Piano Faunistico Venatorio Regionale 2003-2008
- Regione del Veneto, 2009. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento



A8 Gruppo di lavoro

Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso

AerTre S.p.A. / One Works S.p.A.

Estensore Studio di Impatto Ambientale

Thetis S.p.A.

ing. Giovanni Zarotti

Coordinatore Studio di Impatto Ambientale

Alessandra Regazzi Thetis

Gruppo di lavoro Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento programmatico

Giannandrea Mencini Thetis Responsabile Quadro di riferimento programmatico

Angiola Fanelli Thetis Cartografia e GIS